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.

ISBN 978-966-928-263-7

© 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

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 4

ОТЗЫВЫ 11

Введение: проформы универсальных
и специализированных чартеров 14

1. Сравнительный анализ условий проформ зерновых чартеров . . 21
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

Приложение 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 права[1], так и отдельным его институтам[2]. 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. Арест морских судов в торговом мореплавании: монография / А.А. Брылев. – О.: Феникс, 2012. – 278 с. Буряченко А.Н. Арест судов: международно-правовое регулирование / А.Н. Буряченко, Т.Р. Короткий, К.О. Шпилевой. – Одесса: Фенікс, 2004. – 84 с.

являются наши публикации, и публикации[1] некоторых коллег[2], 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. Унификация 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 Укріни : 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 нацйіональна юридична академія) – Одеса : Фенікс, 2012 – 823 с. и др.

[2] Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносин приватноправового характеру в торговельному мореплавстві / Т.В. Аверочкіна / 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 судновласника / О.С. Красільнікова / Актуальні проблеми держави та права, 2005. – № 24. – С. 299-303; Пелашенко С. Конвенция об аресте судов / С. Пелашенко / Порты Украины. – 1999. – № 5. – С. 36.; Переверзєва О.С. Міжнародний третєйський арбітражний суд: вирішення спорів у сфері морської діяльності / О.С. Переверзєва / 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; Переверзєва О. Реалізація принципу "компетенції компетенції" у міжнародному приватному морському праві / О. Переверзєва / Юридичний журнал. – 2005. – № 10. – С. 50-51;

носят в значительной степени учебный[1] 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 праву[2].

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; Шемонаєв В.Ю. Римський генезис інституту загальної аварії / В.Ю. Шемонаєв / Актуальні проблеми держави і права. – Одеса: Юридична література, 2002. – № 13. – С. 63-67; Шемонаєв В.Ю. Место обязательств, возникающих при распределении общей аварии, среди других гражданско-правовых обязательств / В.Ю. Шемонаєв / Актуальні проблеми держави і права. – Вип. 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 элегантностью 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 CPT 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 сложней, 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 CPT 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 сталийного 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

ПРОФОРМЫ УНИВЕРСАЛЬНЫХ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ЧАРТЕРОВ

Договор фрахтования судна — это контракт, в котором интересы сторон имеют различную направленность. Хотя воля сторон совпадает (иначе не было бы договора), очевидно, что интересы фрахтовщика (судовладельца, перевозчика), с одной стороны, и фрахтователя (грузовладельца, отправителя и получателя грузов), с другой, — противоположны. Судовладелец заинтересован в регулярной эксплуатации судна в обычном режиме его работы и содержания, определении географических ограничений для избежания повышенных морских рисков; фрахтователь же заинтересован в максимальной интенсивности и эффективности использования судна.

Таким образом, в договоре фрахтования совмещаются весьма противоречивые интересы сторон, в результате чего образуется некое единство, которое может быть охарактеризовано, в частности, как общее морское предприятие. Для этого должны быть согласованы все условия договора морской перевозки груза. Это задача не из простых, но ее решение в современных условиях облегчается наличием множества проформ чартеров, как рейсовых, так и предназначенных для фрахтования судов на время.

Договор фрахтования судна — один из самых ярких примеров сделки, полностью подчиненной условиям рынка. Она заключается на открытом рынке и обусловлена только законами спроса и предложения. Выгода сторон от договора зависит, прежде всего, от текущего состояния рынка. Судовладелец и фрахтователь вольны согласовывать практически любые условия контракта между собой.

Большинство стандартных проформ возникли на рынке по инициативе фрахтователей, и тому есть две причины. Во-первых, фрахтователям требовались чартеры, соотносящиеся с контрактами купли-продажи товара. Во-вторых, фрахтователи всегда стремятся быть в несколько более выигрышной позиции, когда речь касается согласования условий договора перевозки. Фрахтователям (пусть даже и конкурентам) проще объединиться и выработать условия, подходящие для конкретного товара и приемлемые для всех фрахтователей. В современных условиях, когда рынок диктуется грузом, некоторые крупные фрахтователи

могут даже иметь виртуальную монополию в том, что касается условий перевозки.

Разумеется, перевозчики не готовы мириться с таким положением дел. Результатом этого являются взаимные соглашения между фрахтователями и судовладельцами, в которых изначальные условия фрахтователей модифицированы до той степени, при которой они становятся приемлемыми для перевозчиков. В конечном счете, многие чартеры распространяются на рынке именно организациями судовладельцев. Наличие стандартных форм, признаваемых во всем мире, существенно облегчает процедуру согласования условий контракта. Стороны могут использовать оговорку «во всем остальном стороны руководствуются положениями стандартной проформы…». Условия проформ во многих случаях выдержали тест времени, проверены многими судебными делами и имеют отточенные, совершенно однозначные формулировки.

Богатое разнообразие проформ чартеров во многом объясняется множеством международных и иных неправительственных организаций, которые занимаются их созданием. Кроме того, как упомянуто выше, ряд проформ, которые активно используются участниками рынка, разрабатывается крупными частными грузовладельцами, либо перевозчиками-судовладельцами.

Однако, как показывает практика, особенную активность в этом деле проявляет БИМКО (Балтийский и Международный морской совет). Также можно отметить роль таких организаций, как: ФОНАСБА (Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов), ИНТЕРТАНКО (Международная ассоциация независимых владельцев танкеров) и др. При разработке и актуализации стандартных проформ данные организации руководствуются тенденциями современного рынка к нахождению баланса между интересами сторон.

В настоящем разделе мы остановимся на такой классификации проформ чартеров, как универсальные и специализированные чартеры. Такое разделение проформ чартера вот уже около века имеет достаточно принципиальное значение. Конечно, мы будем рассматривать эти виды чартеров через призму другого «классического» разделения чартеров в зависимости от вида фрахтования — на период времени или на один рейс.

Рейсовый чартер

Исторически рейсовый чартер возник в XVI в., когда начало формироваться трамповое судоходство современного типа, то есть произошло отделение роли купца от роли шкипера. Таким образом, потребовалось оформление договорных отношений между ними. Проформы рейсовых чартеров стали разрабатываться в XIX в. с развитием промышленной революции. В зависимости от различных направлений перевозок, а также от разнообразия грузов образовалось множество проформ рейсовых чартеров.

Первоначально проформы чартеров строились так, что приходилось заполнять переменные условия перевозки путем внесения соответствующих положений в пропуски (бланки), то есть пробелы, оставленные по всему тексту чартера, который строился в логической последовательности постоянных условий. Это было не слишком удобно, так что проформы чартеров подверглись усовершенствованию. На смену многим архаичным проформам пришли современные боксовые проформы, которые легко можно заполнять при помощи компьютерной техники. Такие чартерные проформы состоят из двух частей: боксовой (мини-чартер), которая подлежит заполнению, и части, в которой содержатся «постоянные» условия. Постоянные условия могут корректироваться сторонами путем вычеркивания, поэтому иногда они имеют несколько вариантов. Например, арбитражная оговорка может предусматривать альтернативу нескольких арбитражей, один из которых выбирают стороны на случай возникновения спора по исполнению договора перевозки.

Настоящим прорывом стала разработка проформы универсального чартера Gencon. Эта проформа используется в основном при перевозке генеральных грузов, а также иных грузов, если нет специальной проформы, и вне зависимости от направления, почему она и характеризуется как проформа всеобщего универсального чартера. Впервые проформа Gencon была разработана БИМКО в 1909 году по традиционной форме. В 1922 году проформа Gencon была впервые пересмотрена БИМКО, но осталась в той же традиционной форме, а в 1976 году ей была придана боксовая форма, и вторая часть стала содержать относительно стабильные юридические условия перевозки груза. В настоящее

время широко используется проформа Gencon 94, соответственно пересмотренная БИМКО в 1994 году.

Специализированные рейсовые чартера мы рассмотрим особо.

Договоры фрахтования на время

Договор фрахтования судов на время можно разделить на несколько категорий:

1) тайм-чартер,
2) димайз-чартер,
3) бербоут-чартер.

Разумеется, это лишь основные категории договоров фрахтования судов на определенное время. С развитием контейнеризации морской торговли и перевозок возникла необходимость в организации распределения вместимости судов-контейнеровозов. Для этого БИМКО в 1993 году была разработана специальная проформа Slothire. По своей правовой природе слот-чартер относится к категории тайм-чартера, однако имеет существенные особенности, так как представляет собой пример весьма специфической проформы, которая используется для фрахтования на контейнеровозах части их контейнеровместимости (слотов).

Вообще-то, условия фрахтования судов в тайм-чартер не столь специфичны как условия рейсового фрахтования, поэтому специализированных проформ относительно немного, а выработать универсальную проформу — Baltime, было сравнительно несложно. Эта универсальная проформа была разработана БИМКО в 1909 году. Она подвергалась неоднократно пересмотру и редактированию. Последняя редакция Baltime датирована 2001 годом.

Для фрахтования наливных судов используются специализированные проформы: Shelltime, Intertanktime и др.; Gaztime — это проформа для фрахтования судов-газовозов.

Большой популярностью на фрахтовом рынке пользуется проформа NYPE в крайней редакции 2015 года, разработанная Нью-Йоркской товарной биржей.

Тайм-чартер — довольно объемный документ, так что отдельные его положения иногда оказываются несколько противоречивыми и

недостаточно четкими. С целью минимизации таких противоречий и неточностей, БИМКО разработал и опубликовал в 1999 году проформу Gentime, которая предназначена для выработки наиболее универсальных и сбалансированных условий контракта фрахтования судов в тайм-чартер.

С такой же целью, для оформления димайз-чартера и бербоут-чартера используется проформа Barecon 89, разработанная БИМКО в 1989 году. Она имеет весьма универсальный характер, поскольку объединяет проформы Barecon-A и Barecon-B, опубликованные БИМКО в 1974 году и предназначенные для аренды, соответственно, судов, находящихся в эксплуатации, и строящихся судов.

Специализированные рейсовые чартеры

Проформа Gencon используется, когда нет специализированной проформы, предназначенной фрахтовать суда для перевозки определенных грузов в определенных направлениях. В случае перевозки груза, для которого существует соответствующая проформа, стороны договора фрахтования имеют возможность использовать такую проформу. Впрочем, не менее естественным является использование проформы Gencon и в случаях, когда имеется специализированная проформа, в особенности, при перевозке генеральных грузов, в частности, зерновых. Ведь проформа Gencon унивесальна. И, тем не менее, остановимся на специализированных проформах.

Например:

— зерновые чартеры Norgrain, Centrocon, Austwheat, Synacomex, Euromed, Grainvoy;

— угольные чартеры Baltcon, GERMANCON-NORTH, Medcon, Nethcoal, Polcoalvoy, Sovcoa, Amwelsh, Coastcon, Contcoal, Polcon, Coal-Orevoy;

— рудные чартеры Genorecon, Meditore, Murmapatit, Orecon, Nipponore, Cassandraore, Chechofracht, Deuterz, Dunorejap, Dunoreuk, Interore, Kiirunavaaraore, Lamcon;

— чартеры для наливных грузов Intertankvoy, Asbatakvoy, BPvoy, Exxonvoy, Shellvoy, Deutank, Finavoy, London-form, STB VOY, Tankersvoy, Vegoilvoy, в том числе для химических грузов Biscoilvoy, Chamtankvoy, Imol;

— чартеры для удобрений Ferticon, Fertidutch, Fertisov, Fertivoy, Qafcocharter, Hydrocharter, Rubo;

— лесные чартеры Nubaltwood, Ruswood, Sovconround, Ardason, Beizai, Benacon, Blacseawood, Canadawood, Contwood, Nanyozai, New Belwood, New Scanfin, Pixpinus;

— сахарные чартеры Caribbean Sugar, Cubasugar, Australia/Japan Sugar, Australia-Sugar, Bulksugar, Fiji-sugar, Mauritius-sugar, Sugar C/P и др.

Обзор отдельных проформ зерновых чартеров

Проформа Norgrain используется при перевозках зерна из США и Канады. Эта проформа была разработана в 1973 году и пересмотрена в мае 1989 года. Проформа Norgrain была издана Ассоциацией судовых брокеров и агентов США и рекомендована БИМКО и ФОНАСБА. Официально проформа называется Североамериканский зерновой чартер.

Norgrain — очень передовая проформа, в ней учтена новейшая практика морской транспортировки зерновых. США — крупнейший экспортер зерна, которое отправляется в порты Азии, Африки и Европы морским транспортом. Зерновые грузы требуют особых условий в процессе проведения грузовых работ, а также при перевозке. Этот чартер (Norgrain) может служить показательным примером, задающим высокий стандарт в регулировании отношений сторон при транспортировке зерна на морских судах вообще.

Norgrain 89 предусматривает четко детализированные информационные отношения, что чрезвычайно важно в современном мире. Капитан должен давать 15-ти и 7-ми дневный нотисы об ожидаемой дате прибытия судна в порт. За 144 часа до предполагаемой даты прибытия капитан обязан запросить у фрахтователя порт погрузки. Не позднее 72 часов после получения этого запроса фрахтователи должны номинировать порт (порты) погрузки. Капитан судна также должен подать фрахтователю 72- и 12-часовые нотисы о предполагаемом времени прибытия судна под погрузку и его готовности к выполнению грузовых работ.

Эта проформа предполагает широкий выбор условий контракта. А именно: географические опционы по портам выполнения грузовых

работ и грузовые опционы, несколько способов оплаты сумм фрахта и вариантов его ставок, варианты оплаты иных расходов, а также расчета сталийного времени.

Для сравнения можно заметить, что условия Австралийского чартера для перевозки пшеницы, рекомендованного БИМКО в 1990 году (Austwheat 1990), закрепляют довольно жесткие условия контракта для фрахтователей. Так, в ст. 19 содержится запрет реверсивного расчета сталийного времени в портах погрузки и выгрузки. Это положение считается более выгодным судовладельцу.

Проформа Centrocon ориентирована, напротив, на интересы фрахтователей. Эта проформа была создана в 1914 году Палатой судоходства Соединенного Королевства для перевозок зерна из Ла-Платы в направлении на Европу. Хотя с тех пор она неоднократно пересматривалась, тем не менее, значительно устарела, а попытки радикальной модернизации наталкивались на консерватизм экспортеров зерна из Латинской Америки. Переговоры, которые велись БИМКО с крупными латиноамериканскими экспортерами в 70—80-х годах XX в., закончились безрезультатно. В частности, провалилось предложение БИМКО придать чартеру боксовую форму.

Популярная в Черноморско-Азовском регионе проформа чартера Synacomex была принята Центральным комитетом судовладельцев Франции (ЦКСФ) в 1957 году. С тех пор эта проформа много раз пересматривалась. Последняя редакция Synacomex 2000 (Континентальный зерновой чартер 2000 года) пересмотрена Центральным внешнеторговым зерновым синдикатом по согласованию с ЦКСФ в сотрудничестве с Французской фрахтовой и брокерской ассоциацией и принята БИМКО. Synacomex 2000, Зерновой чартер 1975 года Euromed и Зерновой рейсовый чартер Grainvoy 1974 года — довольно популярные проформы при заключении контракта фрахтования судна для перевозки зерна.

Проформа Grainvoy была опубликована Альфредом Топфером в 1966 году в Федеративной Республике Германии. В 1974 году эта проформа была пересмотрена и рекомендована БИМКО, а также Палатой Судоходства Соединенного Королевства. Проформа Euromed используется для перевозок зерна в порты Европы и Средиземного моря.

1. Сравнительный анализ условий проформ зерновых чартеров

Препарирование проформы договора подобно препарированию живого организма. В том смысле, что рассмотрение отдельных органов или частей может создать лишь приблизительное понимание о работе целого интегрированного организма. Тем не менее, часто такое препарирование — единственно возможный метод исследования.

Конечно, все оговорки и другие положения чартерных проформ в той или иной мере взаимосвязаны, и только понимание этих связей может дать целостное представление о функционировании проформ. Все условия чартера необходимо оценивать в их совокупности, тем не менее, и даже более того, каждому условию нужно уделять особенное внимание, поскольку каждая из оговорок несет определенную нагрузку и смысл в этих связях.

Поэтому в этом разделе мы обратимся к анализу отдельных положений чартерных проформ, уделив больше внимания коммерческим условиям. Отдельные «юридические условия» мы рассмотрим в следующем разделе.

Популярные проформы зерновых чартеров, как правило, построены по новой схеме. Боксы входят в ЧАСТЬ I. Они представляют собой клетки, в которые вносят сведения, зависящие от условий конкретной сделки. ЧАСТЬ II — это относительно неизменные условия перевозки, которые могут вообще не меняться от сделки к сделке. Разнообразие условий первой части проформ очень значительное, и может быть предметом самостоятельного исследования.

Принимая во внимание значительную общность постоянных условий зерновых чартеров, здесь ограничимся анализом некоторых положений их второй части.

Коммерческие условия всех рейсовых чартеров

Коммерческие условия всех рейсовых чартеров строятся примерно по одинаковой схеме:

- условия о судне;
- условия о грузе;
- условия места и времени;
- оплата грузовых работ;
- фрахт.

Мы остановимся на двух проформах: Norgrain 89 и Synacomex 2000. Почему именно на них? Обе проформы достаточно новые, но в этом отношении выигрывает Synacomex 2000 — и не только потому, что она новее, но и потому, что она построена по новаторской боксовой форме. Norgrain 89 тоже относительно новая проформа, однако она построена по традиционной, уже довольно устаревшей форме. Интересным сравнение этих проформ может быть также и потому, что они разработаны в соответствии с разными правовыми системами. Norgrain была разработана и издана Ассоциацией судовых брокеров и агентов США в 1973 году в соответствии с системой англо-саксонского права, а Synacomex — Центральным комитетом судовладельцев Франции (ЦКСФ) в 1957 году в соответствии с романо-германской правовой системой. Как уже упоминалось, в 1960, 1974 и 1990 годах эта проформа пересматривалась Центральным внешнеторговым зерновым синдикатом по согласованию с ЦКСФ в сотрудничестве с Французской фрахтовой и брокерской ассоциацией. Боксовую форму Synacomex получил только после пересмотра в 2000 году при сотрудничестве с Морской арбитражной палатой Парижа. БИМКО также принял и рекомендовал эти проформы. Norgrain 89 рекомендован и Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА) в мае 1989 года.

Преамбулы Norgrain 89 и Synacomex 2000

В Преамбуле содержится название договора: **Североамериканский зерновой чартер «НОРГРЕЙН 89»** и **Континентальный зерновой чартер «СИНАКОМЕКС 2000»**, соответственно. Текст проформы защищается авторским правом, поэтому название проформы содержит, как правило, имя (наименование) лиц, разработавших, утвердивших, одобривших проформу и рекомендующих ее к использованию при заключении сделок.

Брокераж. В боксе 1 Synacomex 2000 предусмотрено наименование (имена) судовых брокеров. Если чартер заключается напрямую, то есть

без участия брокеров, в боксе 1 ставится «нет». В Norgrain 89 имеется ст. 43 «Брокерская комиссия» (строки 286 — 288), где предусматривается наименование брокеров в строке 287. В боксе 20 Synacomex 2000 указывается брокерское вознаграждение и кому оно выплачивается, а в ст. 15 закрепляется право брокера удержать свое вознаграждение из суммы фрахта.

Брокеры появились на рынке фрахтования довольно давно. На рубеже XIX-XX в.в., когда оформились две основные организационные формы судоходства: трамповое и линейное. Скоро большинство фрахтовых сделок заключались по усложненной схеме, то есть не напрямую, а через посредников — фрахтовых брокеров. Наиболее авторитетными организациями, объединяющими брокеров, является Институт фрахтовых брокеров (ICS — the Institute of Chartered Shipbrokers) в Лондоне и Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (FONASBA — the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents), находящаяся также в Лондоне в помещении Балтийской биржи. В СССР в 1929 году была создана почти что монополия в сфере фрахтового брокерства — Совфрахт. На первый взгляд, это была абсолютно монопольная структура, хотя и интегрированная в серьезные международные организации, и имеющая широкое представительство за границей. На самом деле некоторые пароходства имели своих брокеров, например, Советское Дунайское пароходство. Совфрахт работал весьма эффективно и неформально вплоть до развала Советского Союза, когда он стал одним из многих брокеров, поскольку в 90-х эту сферу стали интенсивно осваивать многие специалисты морского дела, в том числе, бывшие капитаны морских судов.

Обычная брокерская комиссия на сегодня составляет от 1,25% (как правило) до 2,5% (в определенных случаях) от суммы фрахта.

Место и время. Бокс 2 Synacomex 2000 — место и дата заключения чартера. В Norgrain 89 эти реквизиты содержатся в строке 1. Место и время заключения договора — чрезвычайно важные реквизиты. Переговоры по заключению договора перевозки редко длятся более нескольких дней, а иногда время таких переговоров ограничивается несколькими часами. Разумеется, без соответствующих проформ такой темп заключения сделки был бы невозможен. Чартер — это договор перевозки консенсуального характера, то есть он заключается ранее фактического вручения перевозчику (фрахтовщику) грузов. По договору перевозки груза перевозчик обязуется перевезти грузы в

пункт назначения и выдать их получателям. Суть договора фрахтования состоит в предоставлении за плату всей или части вместимости одного или нескольких судов для перевозки, в частности, грузов, либо на определенное время для определенных правомерных целей. Передача груза фактически оформляется коносаментом, так что дата бортового коносамента не может быть более ранней, чем дата заключения соответствующего чартера. Суб-чартер также не может быть датирован более ранней датой, чем соответствующий чартер. Дата заключения фрахтового контракта юридически означает момент вступления сторон в договорные отношения, с которого возникают их права и обязанности по договору, конечно, если специально не оговорен иной срок вступления договора в силу.

Место заключения фрахтовой сделки тоже очень важно. Место заключения определяет применимое к сделке законодательство, определяющее права и обязанности сторон, если иное не оговорено соглашением особо в контракте, а он может содержать положение о праве, применимом к фрахтовой сделке. В контракте по проформе Synacomex 2000 имеется много упоминаний о применимом праве в тех или иных отношениях, однако в ст. 22 (строка 518) французское право указано как применимое к порядку вступления в силу арбитражного решения, вынесенного в случае спора по исполнению договора. В Norgrain 89 также имеется множество оговорок о применимом праве. В ст. 45 «Арбитраж» (строки 290 — 301) имеет место альтернатива: применимое право США указано в строке 290 (ст. 45, п «а») и английское право — в строке 299 (п. «b» ст. 45).

Указываемые в боксе 2 Synacomex 2000 место и дата заключения чартера индивидуализируют контракт и обозначают его относимость к конкретному рейсу.

Судовладельцы. В боксе 3 Synacomex 2000 указываются владельцы судна и юридический адрес. Имена (наименования) судовладельцев и юридический адрес следует приводить полностью. В строке 2 Norgrain 89 значится: «владельцами/диспонентными владельцами/тайм-чартерными владельцами/чартерными владельцами».

Действительно, вопрос о судовладельце не так прост, как кажется. Особенно, в странах англо-саксонской правовой семьи.

Функция судовладельца, пожалуй, центральная в морском судоходстве. Судовладелец — это не обязательно зарегистрированный собственник судна, хотя собственники часто выступают в качестве

судовладельцев в силу их права собственности на судно, владение которым является одним из классических элементов права собственности. Диспонентные владельцы — это владельцы судна на основании договора. Основной признак судовладельца — эксплуатация судна от своего имени. Диспонентными судовладельцами могут быть бербоут-чартерные и тайм-чартерные фрахтователи, а также операторы судна в отдельных случаях.

Хоть судовладельцем в договоре тайм-чартера называется сторона, правовой статус которой подобен статусу фрахтовщика, на самом деле, вопрос о том, кто выступает в роли судовладельца при тайм-чартерном фрахтовании, довольно проблемный. Ведь коммерческая эксплуатация судна осуществляется от имени фрахтователя, но судно не выбывает из владения собственника (судовладельца в договоре тайм-чартера), от имени которого экипаж управляет судном, в частности, осуществляет навигационное управление, управление в области безопасности мореплавания, обеспечивает решение всех вопросов, касающихся экипажа, и технической эксплуатации судна и т.п. Таким образом, можно говорить о временном совладении судном фрахтователя и собственно судовладельца. И все же тайм-чартерным судовладельцем обыкновенно именуется именно тайм-чартерный фрахтователь, который затем заключает в качестве судовладельца договоры рейсового фрахтования, то есть отфрахтовывает суда на рейсовых условиях, выступая в роли фрахтовщика. Рейсовый фрахтователь, в свою очередь, может заключать суб-чартеры. Так цепочка договоров фрахтования может иметь много звеньев теоретически, но на практике это максимум четыре-пять звеньев.

Фрахтователи. Для фрахтователя и его юридического адреса отводится бокс 4 Synacomex 2000. В Norgrain 89 фрахтователям отведена строка 11. Фрахтователь — это контрагент фрахтовщика (судовладельца) по договору фрахтования судна. Конечной целью фрахтования судна по рейсовым проформам является перевозка груза. В упомянутых проформах фрахтователь играет роль отправителя или получателя груза в зависимости от того, на каких условиях заключен торговый контракт, для исполнения которого заключается договор морской перевозки. В Norgrain 89, кроме того, имеется ст. 44 «Передача прав» (строка 289). Здесь имеется в виду, что фрахтователь вправе заключить суб-чартер, причем оставаясь ответственным перед судовладельцем по заключенному с ним рейсовому чартеру. В ст. 1 Synacomex 2000 указываются

функциональные роли судовладельцев и фрахтователей со ссылкой на соответствующие боксы.

Наконец, ***юридические адреса (местонахождение бизнеса или местожительство физического лица)***. Главное в юридическом адресе — это название юрисдикции. В него входит название государства. Если государство — федеративное, то и название субъекта федерации, либо других территорий, которые соответствуют административному делению и системе самоуправления. Детализация юридического адреса должна быть достаточной для того, чтобы отправлять корреспонденцию.

Для чего мы столь детально останавливаемся на таких, казалось бы, мелочах? Перед фиксовкой необходимо проверить досконально все реквизиты контракта. Разумеется, многое зависит от опыта работы с контрагентом. Если контрагент известен по предыдущим сделкам и показал себя в работе как надежный партнер, стабильно исполняющий свои обязательства, то согласование реквизитов и других условий фрахтовой сделки может занять совсем немного времени. Если же планируется сделка с неизвестным лицом, позитивная репутация которого на рынке не устоялась, мы рекомендуем не только убедиться в коммерческой целесообразности сделки, но и провести юридический дью-дилидженс. Только такая комплексная оценка фрахтовой сделки может обеспечить успешное выполнение рейса.

Процедура комплексной оценки рейса и управления рисками имеет глубокий смысл. Она позволяет сократить количество недоразумений и споров при исполнении обязательств. Наш повседневный опыт является тому яркой иллюстрацией.

2. Условия о судне

Условия, относящиеся к судну, в рейсовых чартерах относительно простые и немногочисленные по сравнению с аналогичными условиями договоров фрахтования судов на определенное время.

Условия о судне в Norgrain 89 и Synacomex 2000

Название судна. Название судна должно точно соответствовать судовым документам, а также названию, которое указано на борту.

В Synacomex 2000 условия о судне сосредоточены в боксе 5. Название судна, имеющееся в боксе 5 Synacomex 2000, — это судно, номинированное в соответствии со строкой 3 статьи 1. В Norgrain 89 название судна предусматривается в строке 2. Кроме того, в этой строке имеются следующие опции: самоштивующееся, нештивующееся, твиндечный балкер, танкер, ненужные из которых следует зачеркнуть.

Наиболее популярные типы судов для перевозки зерновых — это балкеры. Среди сухогрузов балкеры получили наибольшее распространение в современном судоходстве. Эта разновидность сухогрузов составляет 40% современного торгового флота. Балкеры-зерновозы (grain carriers) иногда выделяют в самостоятельную группу судов, поскольку они зачастую применяются исключительно для транспортировки зерновых культур во избежание расходов и простоев на замывку трюмов после иных грузов. Обыкновенно балкеры однопалубные, но могут быть и твиндечными. Обязательно также указание того, что судно является самоштивующимся (self-trimming vessel - судно с автоматическим разравниванием навалочного груза в трюмах). Если судно нештивующееся, тогда штивка (разравнивание) груза производится бульдозерами.

Название судна идентифицирует его. Название судна наносится на оба борта носовой части, переднюю стенку надстройки или крылья ходового мостика и корму судна.

В строке 2 Norgrain 89 предусматриваются также ***радиопозывные***. Позывной сигнал всегда имеют суда, на которых имеется оборудование радиосвязи. Радиопозывные — тоже элемент идентификации судна для судов, оборудованных связью. В Украине Порядок присвоения судну названия утвержден приказом Минтранссвязи № 19 от 21.01.1998.

Флаг. Флаг судна определяет его национальность. В основе приобретения судном национальности и плавания под флагом государства лежит регистрация. Регистрация судов под Государственным флагом Украины регулируется ст.ст. 26 — 34 КТМ, а, кроме того, Порядком ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины, утвержденным постановлением Кабинета Министров Украины № 1069 от 26.09.1997.

Панама и Либерия в последнее время прочно удерживают, соответственно, первое и второе места в мире по количеству флота под их флагом. Греция, Багамские острова, Мальта, Кипр — это государства,

флаг которых несет также большое количество судов. Это объясняется тем, что в этих странах очень либеральные правила регистрации флота и трудовое право. Обыкновенно судовладельцы регистрируют в стране «удобного флага» судоходную компанию, которой передается флот. Часто такая компания владеет всего одним судном (one vessel company). Это делается в целях безопасности морского бизнеса.

Флаг судна, то есть его национальность, имеет огромное значение, ведь пространство судовых помещений считается территорией государства флага. От флага судна в огромной степени зависит его правовой статус в порту захода — в частности, ставки портовых сборов, порядок оформления формальностей и др. В Norgrain 89 указание флага судна не предусмотрено, что весьма выгодно для фрахтовщика (судовладельца), поскольку подача судна под флагом государства, не предусмотренного чартером, может создать для него огромную проблему вплоть до расторжения контракта.

Дата постройки. Дата постройки судна указывается в строке 3 Norgrain 89. Дата и место постройки судна — весьма важные характеристики. Место постройки судна — верфь. Указывается название верфи, город и страна, где она находится. Дата постройки: указывается год, когда завершено строительство судна.

Класс судна. В Norgrain 89 для описания класса судна отводятся строки 7—9. Класс присваивается судну на определенный срок классификационным обществом. Обыкновенно это пятилетний срок. В течение этого срока классификационное общество (регистр) свидетельствует соответствие судна определенным техническим характеристикам, то есть качество и техническое состояние. По истечении упомянутого срока классификационное общество переосвидетельствует судно, то есть проводит сюрвей. Присвоение класса вновь построенному судну и подтверждение этого класса играет важную роль, поскольку судно не может эксплуатироваться, а страховщики отказывают в его страховании, а также страховании перевозимых на нем грузов, когда судно не имеет соответствующего класса.

Важно и то, каким классификационным обществом присвоен класс судну. В этом отношении принципиально, чтобы классификационное общество входило в Международную ассоциацию классификационных обществ — МАКО (International Association of Classification Societies — IACS). Однако, даже из этого перечня не все классификационные общества признаются теми или иными государствами.

МАКО насчитывает в настоящее время 12 обществ-членов:

- ABS (American Bureau of Shipping — Американское бюро судоходства);
- BV (Bureau Veritas — Бюро Веритас);
- CCS (China Classification Society — Классификационное общество Китая);
- CRS (Croatian Register of Shipping — Хорватский Регистр судоходства);
- DNV GL (Det Norske Veritas and Germanisher Lloyd — Норвежский Веритас и Германский Ллойд);
- IRS (Indian Register of Shipping — Индийский регистр судоходства);
- KR (Korean Register of Shipping — Корейский регистр судоходства);
- LR (Lloyd's Register — Регистр Ллойда);
- NK (Nippon Kaiji Kyokay — Японское классификационное общество);
- PRS (Polish Register of Shipping — Польский регистр судоходства);
- RINA (Registro Italiano Navale — Итальянский судоходный регистр);
- RS (Russian Maritime Register of Shipping — Российский морской регистр).

Грузовые характеристики судов. Строки 3—6 Norgrain 89 посвящены грузовым характеристикам судна. Характеристики, предусмотренные там, специфичны для зерновых грузов.

Полный дедвейт или валовый дедвейт — это константа, включающая в себя, кроме полной массы груза, также суммарную массу членов экипажа, съемного оборудования и судовых запасов (топлива, пресной воды, провианта и т. д.), то есть основная эксплуатационная характеристика грузового судна, характеризующая полезную нагрузку, которую может нести торговое судно. Дедвейт измеряется в тоннах, причем в больших или длинных английских тоннах, равных 2240 англофунтов (1016 килограмм).

Зерновая вместимость — это также основная эксплуатационная характеристика судна. Различают грузовместимость зерновую — общую вместимость трюмов при перевозке любых грузов навалом, то есть насыпью, и грузовместимость киповую — общую вместимость трюмов при перевозке генеральных грузов. Разница между ними коле-

блется в пределах от 5 до 10%. Зерновая вместимость судна измеряется в кубических футах. Кубический фут равен 0.028316846592 кубического метра.

Самонасыпные бортовые отсеки — это условие, характерное для Norgrain 89 (строка 5).

В боксе 5 Synacomex 2000 предусматривается: «Чистый регистровый тоннаж/Валовой регистровый тоннаж» и «Летний дедвейт». Дело в том, что тоннаж характеризует полезную нагрузку при погружении судна по грузовую марку.

Грузовая марка — это довольно сложный институт морского права, который регулируется специальной международной конвенцией — Международной конвенцией о грузовой марке 1966 года. Для упрощения достаточно заметить, что знак грузовой марки наносят на правом и левом бортах в средней части судна. Горизонтальная полоса, нанесенная посредине изображенного на грузовой марке диска, соответствует летней грузовой ватерлинии, т.е. ватерлинии при плавании судна летом в океане при плотности воды 1,025 т/м куб. Это основная грузовая марка, которая и определяет летний дедвейт. В нос от диска наносят «гребенку» — вертикальную линию с отходящими от нее грузовыми марками, горизонтальными линиями, до которых может погружаться судно при различных условиях плавания: летом (Л) (summer — S), зимой (З) (winter — W), зимой в Северной Атлантике (ЗСА) (winter North Atlantic — WNA), в тропиках (Т) (tropic — T), в пресной воде в устьях рек (П) (fresh — F), в пресной воде в тропиках (ТП) (fresh tropic — FT). Суда, приспособленные для перевозки леса, снабжают дополнительно специальной лесной грузовой маркой, располагаемой в корму от диска. Эта марка допускает некоторое увеличение осадки в том случае, когда судно перевозит лесной груз на открытой палубе.

В этом исследовании мы не раскрыли многие характеристики судов, особенно технические, которые часто содержатся в чартерах. Например: основные размерения судна (наибольшая длина — overall length, наибольшая ширина — overall width, предельная осадка — maximum draft, наибольшая высота судна над поверхностью воды — height of a vessel with a masting). Также мы не касаемся отношений по поводу мореходности судна.

Мы рассмотрели те условия чартера, относящиеся к судну, которые теснейшим образом связаны с условиями, относящимися к грузу, с портами выполнения грузовых работ и другими условиями рейса,

в котором осуществляется перевозка зерновых, и которые мы проанализируем далее.

Отметим при этом, что фрахтователи заинтересованы в максимально детальном описании судна, поскольку при неисполнении требований чартера в этих отношениях все убытки или простои будут отнесены за счет судовладельца (фрахтовщика).

3. Условия о грузе

Выше мы рассмотрели условия о судне и отметили то, что в детальном описании судна заинтересованы фрахтователи, в отношении груза, наоборот, в подробном их описании заинтересованы судовладельцы. Зерновые чартеры обыкновенно предоставляют фрахтователю определенный грузовой опцион. Это означает право фрахтователя комбинировать загрузку судна различными видами зерна. Зерно относится к категории насыпных (навалочных) грузов. Однородность зерновых грузов позволяет предусматривать значительное разнообразие коммерческих условий в проформах зерновых чартеров.

Так, количество и описание груза предусматривается в строках 16—18 Norgrain 89. Здесь предполагается весьма широкий грузовой опцион, а также марджин, то есть право судовладельца окончательно определить количество груза на данный рейс в пределах, установленных чартером.

Грузовой опцион означает право фрахтователя заменить груз, указанный в чартере, на другой. Грузовой опцион используется фрахтователем, как правило, один раз в обусловленный срок. Для еще большей гибкости в маневре с грузом в аддендуме или райдере могут предусматриваться несколько таких сроков, по истечении которых фрахтователь утрачивает право выбирать груз, так что оперативность управления грузопотоком не безгранична. Это и понятно, поскольку от вида груза может зависеть ставка фрахта.

В Synacomex 2000 имеется бокс 11 «Характер и количество груза», который корреспондирует со ст. 2 (Cargo).

Количество груза

Количество груза тесно связано с грузовыми характеристиками судна. Общим правилом является «full and complete cargo», то есть фрахтователь должен предоставить, а капитан должен обеспечить принятие такого количества груза, какое может быть принято судном для полного использования грузоподъемности или грузовместимости судна при правильной загрузке и сохранении мореходности. Это правило нашло свое закрепление в решении по делу *Hunter v. Fry* [1819] 2 B&A 421, KB.

В чартере обыкновенно указывается количество груза, подлежащее перевозке, с применением грузового марджина. Иногда в чартере указывается точное количество груза — например, 20 000 MT MIN/MAX. Всякое количество предполагает меру (единицу измерения).

Мы уже упоминали об английской или длинной тонне (LT). Бывают еще короткая (американская) тонна (ST — 907,185 кг), но наиболее широко распространенная единица измерения массы груза в торговом судоходстве — это метрическая тонна (MT — 1000 кг).

Количество груза может быть определено и в объемных мерах. В англо-американской системе мер в зерновой торговле наибольшее распространение получил бушель, который со временем превратился в единицу массы — 27, 2 кг. Обмерная английская тонна равна 1,132 куб. м. (40 куб. футов). Обмерная метрическая тонна — 1 куб. м. (35,5 куб. футов).

В единицах числа грузовых мест количество груза в морской зерновой торговле указывается редко, поскольку фрахтователи заявляют к перевозке партии навалом. Возможно указание количества груза в числе средств укрупнения, например, в последнее время получила определенное развитие контейнерная морская торговля зерном.

Заранее определить точное количество груза, подлежащего перевозке весьма затруднительно, поэтому судовладелец обыкновенно обладает правом, предусмотренным в чартере, которое называется грузовой марджин.

Грузовой марджин обычно принадлежит судовладельцу, поскольку в основном затруднение с определением точного количества груза возникает из неопределенности относительно точного количества необходимого для выполнения рейса бункера, воды и снаряжения. Хотя иногда грузовой марджин принадлежит фрахтователю. Марджин может быть в процентах к номинальному количеству груза (строка 18 Norgrain 89). Например: 3 000 ST + 5%.

Марджин можно определить в тех же единицах, что и номинальное количество груза. Например: 3 000 LT + 30 LT.

Иногда марджин определяется путем указания минимального и максимального количества груза: MIN 3 000 MT / MAX 3 300 MT.

Возможно указание приблизительного количества груза: About 3 000 MT.

Точное количество должно быть заявлено судовладельцем до наступления определенного срока. Причем фрахтователь заинтересован в том, чтобы получить такое заявление как можно раньше, а судовладелец, наоборот, заинтересован, как можно позже сделать это заявление. Детально порядок окончательного согласования точного количества груза обыкновенно содержится в аддендуме.

В Norgrain 89 (строки 20—21) имеется положение о том, что в 15-дневном нотисе о готовности судна к погрузке, который должен подаваться судовладельцем фрахтователям или их агентам, указывается ориентировочное количество требуемого к погрузке груза, основанное на грузе тяжелого зерна, если состав груза не был заявлен или указан.

В упомянутой ст. 2 Synacomex 2000 (строки 12—16) имеется указание на принцип «full and complete cargo», при соблюдении которого груз пшеницы/кукурузы/ржи/ячменя навалом в метрических тоннах в опционе судовладельца 5% может быть направлен фрахтователями, их агентами, либо отправителями на безопасный причал, в док, верфь или на якорную стоянку для погрузки в соответствии с боксами 8 и 11. Строки 23—34 ст. 2 Synacomex 2000 также регулируют отношения по поводу количества груза. Груза не должно быть больше того, что судно может разумно принять и перевезти в соответствии с бункером, запасами на рейс, помещениями и т.п. — то есть максимальное количество груза, которое судно может безопасно перевезти, используя при этом только обычные грузовые помещения, без отклонения от маршрута для пополнения бункера и других расходных запасов. Груз должен быть уложен и перевозиться в трюмах под палубой. Весь груз, имеющийся на борту, должен быть доставлен в порт назначения. Кроме того, если согласована погрузка зерна в мешках, то действуют следующие положения: фрахтователи должны обеспечить определенное количество груза в мешках, не превышающее указанного в боксе 11, которое размещается на их риск и за их счет. За количество мешков, включенное в коносамент, несут ответственность судно и судовладелец, если коносамент не содержит специальных оговорок, либо не установлены ошибки или обман.

Описание груза

Судовладельцы (перевозчики, фрахтовщики) заинтересованы в возможно более точном и подробном описании груза как предмета перевозки. Это им необходимо для определения условий и техники перевозки, а также исчисления фрахта и других экономических параметров, например: расходов на погрузо-разгрузочные операции и хранение. Фрахтователи, напротив, заинтересованы в возможно более абстрактном описании груза. Это позволяет фрахтователям иметь значительную оперативную свободу при выборе груза. Разумеется, такая свобода далеко не безгранична. Например, даже при столь общем описании груза, как «любой законный груз» или «различные грузы», имеются определенные ограничения, прямо не вытекающие из характеристики груза, если можно говорить о характеристике груза при таком обобщенном его определении.

Груз обязательно должен быть законным, даже если это прямо не предусматривается чартером, то есть он не должен быть контрабандным, нарушающим правила ввоза или вывоза, установленные государствами, а также не должен иметь каких-либо неоговоренных особенностей, например, быть опасным или скоропортящимся. Разумеется, подобные общие формулировки встречаются в чартерах, более того, иногда заключаются чартеры, в которых не указан вообще никакой груз — открытые чартеры. Однако на практике при осуществлении международных перевозок точное и конкретное описание груза становится необходимым, в частности и особенности, для оформления всех необходимых документов (сертификатов) на груз, таможенной очистке, и т.п.

При наличии грузового опциона, так распространенного в международной морской торговле зерном, оперативность в определении конкретного вида груза тоже не может длиться бесконечно. До некоторого срока фрахтователь должен использовать это право, причем после однократного использования такое право погашается.

Большое значение имеет не только описание рода груза, но и указание его транспортных характеристик. Таким образом, в зерновом чартере, как правило, приводится общепринятое в международной торговле наименование груза и отмечаются условия, в которых будет перевозиться груз. Причем связь между количественными и качественными характеристиками груза становится вполне очевидной. Например: указание в боксе 11 Synacomex 2000 максимального количества груза,

подлежащего погрузке с «мешкованием», может быть обстоятельством, характеризующим условия принятия груза к перевозке и его транспортировки, когда такое «мешкование» требуется для существенной части или для всей партии груза. В этом случае груз подлежит характеристике как зерно в мешках. Хотя зерновые грузы относятся к категории навалочных, которые можно перевозить без тары, в таком случае обеспечение соответствующей тары входит в обязанности фрахтователя.

Несмотря на высокую однородность зерновых грузов, они не являются полностью однородными. Различаются некоторые разновидности таких грузов, к которым примыкают иные категории сельскохозяйственных грузов, хотя и не являющиеся зерновыми, но идентичные им по свойствам и условиям перевозки, а именно: орехи и корма. Имеет место, например, следующая классификация, скорее, типизация, зерновых грузов: злаковые, масличные и бобовые. Кофе в зернах и бобы какао также примыкают, либо входят в эту категорию грузов, как и различные виды круп и муки. Думается, что обобщенно этот род грузов можно назвать хлебными грузами.

Определенное значение имеет удельный погрузочный объем или укладочная кубатура груза (stowage factor). Дело в том, что единица одного и того же вида груза, например, тонна, может занимать различный объем в грузовом помещении судна. Величина stowage factor может существенно влиять на практике на то количество груза, которое судно способно принять к перевозке. Stowage factor может зависеть не только от рода груза и его состояния, но и от штивки, укладки груза. Таким образом, в чартер может включаться условие о максимально допустимом stowage factor. Если stowage factor превышен фрахтователями, то они несут ответственность за недогруз. Судовладелец в этом случае может требовать уплаты фрахта за недополученный груз — мертвого фрахта. Если же недогруз вызван ненадлежащей укладкой (штивкой), то ответственность может быть возложена на судовладельца, если будет установлена его вина. Вина судовладельца презюмируется, так как капитан судна отвечает за правильную укладку груза, даже если фактически она выполняется стивидорами фрахтователя. Пожалуй, ведущими прецедентами в этом отношении являются *Blakie v. Stembridge* [1860] 6 CB (NS) 894; *Sack v. Ford* [1862] 13 CB (NS) 90.

Горячий пример. Недавно в Лондоне был рассмотрен и разрешен в арбитраже следующий казус. Судно было зафрахтовано по чартеру Baltimore Form C Berth Grain Form (форма Си Балтиморского зернового

чартера, принятая в 1913 Г.). В этот чартер было включено положение следующего содержания: “a full and complete cargo, in bulk, subject to limits guarantee, 55,000 metric tons, 10% more or less in Owner’s option bulk HSS (intention soya beans) stowage factor about 48 feet, without guarantee. Owners warrant the vessel is able to load, stow and carry the cargo as described, without any bagging, strapping or securing”.

На судно было погружено 49237,739 тонн груза. Фрахтователь — компания «А» была аффилирована с компанией «Б», выступавшей продавцом товара — бобов сои. Покупатель определил недогруз и потребовал скидку с цены товара. Скидка была предоставлена, и отношения с покупателем урегулированы, в результате чего образовался убыток в размере USD 180915,70. Фрахтователь заявил иск судовладельцу с требованием компенсации убытков, связанных с недогрузом. Судовладелец возражал, что полный груз составляют 49500 тонн с учетом марджина, причем stowage factor указан приблизительно 48 футов без гарантии, что означает возможность увеличения stowage factor на 3%. По факту stowage factor оказался 49,77 футов (т.е., больше договоренности на 3,6875%). Кроме того, в недогрузе виновен сам фрахтователь, ведь именно он превысил stowage factor. В ответ фрахтователь заявил, что чартер не предусматривал никаких гарантий и что сторона, действующая добросовестно, не считается нарушившей его положения. Что касается убытков со стороны фрахтователя, судовладелец заявил, что якобы понесенные убытки возникли из исполнения договора купли-продажи, стороной которого фрахтователь не являлся. Хотя Сторона «Б» и является ассоциированной компанией Стороны «А» (компания «А» является полным владельцем всей компании «Б»), занимать место Стороны «Б» компании «А» вовсе не нужно. Компании являются отдельными юридическими лицами, подчиняющимися законам разных стран. Судовладелец заявлял, что фрахтователь предоставил недостаточное доказательство факта понесения им убытков. Арбитраж, тем не менее, постановил, что фрахтователь не нарушил положений чартера касательно размещения груза. У фрахтователя были веские причины полагать, что коэффициент размещения составлял около 48 футов. Арбитраж также высказал сожаление о том, что стороны не изучили подробно технические параметры судна, способствующие погрузке большего количества груза. Арбитраж постановил, что капитан виновен в неполной погрузке.

Как правило, окончательно определить количество груза, подлежащее погрузке на судно, вправе капитан, что обязательно для фрахтова-

теля и обозначается в чартере аббревиатурой MOLOO. Если же грузовой марджин принадлежит фрахтователю, что обозначается аббревиатурой MOLCO, тогда окончательное количество груза, которое судно должно принять к перевозке, определяется фрахтователем.

Если фрахтователь предъявил меньшее количество груза, чем предусмотрено контрактом, он обязан уплатить мертвый фрахт, который в приведенном примере равен фрахту за недопредъявленные 262,261 тонны. Мертвый фрахт уплачивается за вычетом из согласованной в чартере ставки расходов, которые судовладелец понес бы, если бы перевозил полный груз. Если груз предъявлен в полном объеме, но судно не смогло его полностью погрузить из-за повышенного stowage factor, либо другого обстоятельства, не зависящего от судовладельца, право на мертвый фрахт тоже возникает.

Если же судно не может принять весь заявленный капитаном груз, фрахтователь получает право требовать возмещения всех понесенных убытков.

Таким образом, капитан судна в любом случае должен очень тщательно относиться к решению о количестве заявляемого груза, исходя из конкретных обстоятельств, относящихся к грузу, судну и предстоящему рейсу. Причем окончательное количество груза, заявленное капитаном, как правило, толкуется как предельный полный груз.

4. Порты погрузки и выгрузки

Особое значение для организации морской перевозки и ее выполнения имеют портовые услуги. Технологически можно выделить три этапа морской перевозки: начальный, основной и конечный. Основной этап — это переход судна из порта отправления в порт назначения и все связанные с этим операции. На начальном этапе производится погрузка груза, то есть это этап перевозки, который завершается отходом судна из порта отправления. В порту, таким образом, производится обработка и обслуживание судов, а также грузов, что предполагает предъявление груза к перевозке и передачу их перевозчику.

На завершающем этапе перевозки, когда судно заходит в порт выгрузки, оно получает свободную практику (free pratique) после надлежа-

щего оформления, что позволяет выгрузить груз, принять снабжение и т.п. Заканчивается этот этап сдачей груза перевозчиком.

Определенное значение имеет также ротация портов, которой мы тоже уделим внимание.

В связи с этой темой будет рассмотрено содержание боксов 8—10 Synacomex 2000 и корреспондирующих им статей, а также соответствующие положения Norgrain 89.

Порт погрузки

В Norgrain 89 п. 1 (строки 12—15) используются для номинации порта погрузки груза. В Synacomex 2000 порт (порты) погрузки указываются в боксе 8. Корреспондирующей статьей является ст. 2 Synacomex 2000.

Простейший способ номинации порта — прямое указание, например: Одесса, Стамбул и т.п. Когда более точной оговорки нет, такой чартер называется портовым. Так:

— в Norgrain 89 значится:

«1. Что указанное судно, будучи водонепроницаемым, прочным, крепким и во всех отношениях снаряженным для рейса, со всей возможной скоростью проследует в порт Одесса и там погрузит … (наименование груза)… у безопасного причала (причалов) по выбору фрахтователей оставаясь всегда на плаву, полный груз насыпью»;

— строки 7 — 22 Synacomex 2000:

«Указанное судно, будучи водонепроницаемым, прочным и во всех отношениях приспособленным для данного рейса, со всей возможной скоростью проследует в место, обозначенное в боксе 8, которое, будучи названым порт (порты), судовладельцы признают безопасным и пригодным для данного судна, и там погрузит, оставаясь всегда на плаву, если не «безопасно на грунте», что специально согласовано в боксе 6, у такого безопасного причала, в доке, у пристани или на якоре, как будет указано фрахтователями, их агентами, либо отправителями, полный груз пшеницы, и/или кукурузы, и/или ржи, и/или, и/или ячменя, как указано в боксе 11, насыпью в метрических тоннах плюс-минус 5% по выбору судовладельцев. Грузоотправителям предоставляется право использования второго безопасного причала. Время перешвартовки между первым и вторым причалами считается сталийным, но расходы по перешвартовке относятся за счет судна. Судовладельцы

обеспечивают за свой счет, на свой риск и за свое время все необходимое для безопасной погрузки зерна согласно местным и международным правилам».

Эти лаконичные формулы очень информативны.

В частности, в боксе 8 Synacomex 2000, кроме порта (портов) может быть оговорен конкретный причал, док и т.п. В этом случае чартер становится «причальным», что изменяет его правовую конструкцию, поскольку это истолковывается как абсолютная обязанность судовладельцев не только ввести судно в порт, но и поставить его к вполне определенному причалу, доку и т.п.

Кроме того, в боксе 8 Synacomex 2000 имеется альтернатива между «всегда на плаву» и «безопасно на грунте». Формула «всегда на плаву» означает, что судно, находясь в пределах портовых вод с полным грузом, не должно касаться дна. «Безопасно на грунте» означает, что судно не пострадает от посадки на грунт дна. Эти гарантии находятся на обязанности фрахтователя.

Иногда прямое указание порта погрузки в чартере отсутствует. Более того, может быть так, что фрахтователю заранее, при заключении чартера, неизвестно, в какой именно порт в определенном отрезке берега должно зайти судно, либо судно может производить погрузку в нескольких портах или в одном или более из нескольких по выбору фрахтователя. Такой отрезок берега называется «рендж» (range). Такой опцион предоставляется фрахтователю однократно. После номинации портов фрахтователь не может изменить свой выбор без согласия судовладельца. При этом может возникнуть вопрос о ротации, когда в чартере указано несколько конкретных портов захода. Вопрос о ротации часто ставится в зерновой торговле. Обычно соблюдается географическая ротация, то есть заход судна в порты должен производиться в такой последовательности, чтобы ему не приходилось возвращаться в порт, линию которого оно уже прошло. При этом, ротация может быть и ломаной, то есть судно может зайти в дальний порт, затем — в ближний, а после — в порт, находящийся между ними и т.д. Географическая ротация может быть прямой и обратной: соответственно, когда судно заходит сначала в ближний порт, а затем — в дальний, или если судно направляется сперва в дальний порт, а затем — в ближний. Географический опцион может принадлежать не только фрахтователю, но и судовладельцу.

В Norgrain 89 предусматривается ***институт ротации портов*** (п. 7 строки 50—51 Norgrain 89). Ротация портов погрузки — строка 50.

В строке 51 имеется оговорка о том, что при наличии более двух портов выгрузки, эти порты должны быть в географической ротации, то есть ломаная ротация портов выгрузки запрещена. Это вполне естественно, поскольку порты выгрузки ордерируются, как правило, уже в порту погрузки при подписании коносаментов.

Из текста чартера всегда должно быть видно, в чьем опционе ротация портов — это право фрахтователей, либо судовладельцев. Каждая из сторон заинтересована в том, чтобы это право принадлежало ей. Такое условие особенно важно для фрахтователя, поскольку в зерновой торговле часто предусматривается очень широкий рендж, например: порты Великих озер, реки Св. Лаврентия и Гудзонова залива.

Порт (причал) погрузки должен быть безопасным. Порт считается безопасным, когда отсутствуют какие-либо опасности для судна при заходе, нахождении в порту и выходе из него. По английскому праву ответственность за номинацию безопасного порта лежит на фрахтователе. Хотя на практике существует подход, что большая доля ответственности за безопасность лежит и на судовладельце. Предполагается, что судовладельцы и капитаны судов лучше фрахтователей информированы о состоянии портов. При этом учитывается и вина фрахтователей, в особенности, при номинировании порта. Следует твердо помнить о том, что окончательное решение о заходе принимает именно капитан судна. Вред судну или грузу может быть причинен самыми разными факторами: правовыми и политическими, санитарными, другими социальными факторами, а также навигационными и другими техническими и природными факторами. Причем, порт (причал) может стать небезопасным уже при нахождении судна там. В таком случае судовладелец (капитан судна) вправе требовать от фрахтователей указания другого, безопасного, порта или причала. Часто отношение безопасного/небезопасного порта можно определить лишь по факту, только после постановки вопроса об ответственности за вред, понесенный судном. Хотя основным смыслом этого института является возложение ответственности за убытки, понесенные судном, на фрахтователя, зачастую судовладельцу приходится принимать их на себя.

Мореходность. К безопасности порта примыкает понятие мореходности судна. Мореходность (seaworthiness) — это состояние судна, при котором оно во всех отношениях является пригодным для успешного совершения обусловленного рейса. Даже если в чартере нет требования мореходности судна, это условие должно соблюдаться. Это

условие мало зависит от формулировок чартера и является довольно универсальным и сложным. Считается, что судно должно быть способным обеспечить безопасность не только для себя, но и для груза не только в течение всей перевозки, но уже и при заключении договора перевозки, то есть при выдаче коносаментов. Имеется довольно разветвленная теория мореходности судов, на которой подробно мы не можем здесь остановиться. Однако некоторые замечания необходимы. Классическое определение понятия мореходности судна имеется в решении по делу *Bradley & Sons Ltd v. Federal Steam Navigation Co* [1926] 27 LIL Rep 221. Судья L.J. Scrutton по этому вопросу высказался следующим образом:

«Судно должно иметь такую степень готовности в начале рейса, которую потребовал бы от него обычный разумный судовладелец, учитывая все обстоятельства рейса».

Это высказывание выглядит весьма современно. Конечно, отношения по поводу мореходности были предметом судебного рассмотрения во многих спорах, рассмотренных и разрешенных английским судом. Например, решение по делу *Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd, The Eurasian Dream* [2002] EWHC 118; [2002] Lloyd's Rep 719 также касается этого вопроса.

Мореходность судна принято оценивать в следующих аспектах: техническом, укомплектованности экипажем, пригодности грузовых помещений, а также снаряжения и снабжения. С технической точки зрения, главное — это соответствие судна классификационным документам и требованиям управления безопасностью. Экипаж судна должен соответствовать требованиям численности и квалификации. Пригодность грузовых помещений — основное требование коммерческого характера к мореходности, то есть грузовые помещения должны быть чистыми, иметь соответствующее оборудование, обеспечивающее сохранную перевозку груза определенного свойства и количества. Снаряжение и снабжение судна — это обеспечение его необходимым бункером, водой, запчастями, продовольствием, оснащение его достаточным и необходимым оборудованием, инвентарем, современными навигационными приборами, картами, инструкциями, руководствами и пособиями.

Судно считается мореходным, когда оно способно противостоять обычным морским опасностям при перевозке конкретного груза в конкретном рейсе. Смысл института мореходности в том, чтобы возложить

на судовладельца ответственность за несохранную или несвоевременную перевозку груза, если он не докажет, что несохранная или несвоевременная перевозка произошла в результате наличия скрытых пороков мореходности, которые не могли быть обнаружены при проявлении должной заботливости, то есть, как правило, судовладелец несет ответственность при наличии вины в странах континентальной правовой семьи. По морскому праву стран англо-саксонской семьи (системы общего права) ответственность судовладельца более жесткая.

Разумеется, для возложения ответственности на перевозчика требуется соблюдение и всех других условий ответственности перевозчика (судовладельца). Современное судно — сложное техническое сооружение, так что судовладельцы привлекают к его подготовке к рейсу множество лиц, за чью вину им нередко приходится отвечать. Конечно, к решению вопроса об ответственности судовладельца нужно подходить в каждом конкретном случае очень тщательно. Тем не менее, как ведущий прецедент можно привести дело *Riverstone Meat Co v Lancashire Shipping Co (The Muncaster Castle) [1961] 1 Lloyd's Rep 57*, решение по которому принято было Палатой Лордов. На перевозчика была возложена ответственность в связи с тем, что при ремонте судна должная заботливость не была проявлена судоремонтным заводом.

Порт (порты) выгрузки груза

В Synacomex 2000 портам выгрузки посвящен бокс 10, которому корреспондирует ст. 3. Имеются и другие положения, которые отчасти были рассмотрены в предшествующих разделах. Тем не менее, представляется необходимым остановиться на некоторых моментах, не получивших еще должного освещения.

Так, в Norgrain 89 имеется много институтов, относящихся к предмету, например: п. 5 порт назначения (указания о порте выгрузки) — строки 38—47, расходы на выгрузку — строки 83—85, стивидоры в порту (портах) погрузки и выгрузки — строки 86—89, сверхурочные расходы — строки 93—97, открытие-закрытие люков — строки 113—118 и многие другие.

Вот формула п. 5 Norgrain 89:

«5. Будучи таким образом загруженным, судно проследует в… согласно указаниям фрахтователей (получателей) и сдаст груз согласно коносаментам у… безопасных причалов по выбору фрахтователей, оставаясь всегда на плаву…»

Коносаменты. Важнейшим вопросом, который был нами затронут лишь вскользь, является вопрос, связанный с коносаментами. Эти вопросы чрезвычайно актуальны и интересны своей практичностью, ведь зерновые перевозки, как правило, выполняются не только по чартеру, но с использованием коносаментов.

В Synacomex 2000 имеется специальная статья, посвященная коносаментам (ст. 18 — строки 221—230). Капитан судна подписывает коносаменты в том виде, как они представлены, без ущерба для положений чартера. Таким образом, положения чартера имеют высший приоритет.

Если капитан поручает подписание коносаментов своим агентам, он обязан выдать им доверенность в письменной форме, копия которой передается фрахтователям. Если требуются коносаменты с отметкой «Фрахт оплачен», такие коносаменты выдаются судовладельцами, как правило, по получении подтверждения банка, подтверждающего уплату фрахта.

Сходное положение имеется и в Norgrain 89 (ст. 9 (а)). Однако это положение прямо касается оплаты фрахта.

Основной смысл выдачи коносамента в том, что на договор перевозки будут распространяться правила договора морской перевозки груза по коносаменту, в том числе международные. Это прямо предусмотрено в ст. 22 Synacomex 2000 (строки 244—261). Конечно, это делает перевозку зерна более организованной. Здесь уместно привести положения строк 262—264 Synacomex 2000, а именно: судовладелец ни при каких обстоятельствах не отвечает за ущерб, нанесенный грузу до погрузки и после выгрузки груза из судна.

Разумеется, эти положения регулируют отношения по поводу ответственности судовладельца, в первую очередь. В связи с этим необходимо обратить внимание на правила, закрепленные в ст. 36, а также и последующих статьях Norgrain 89, в частности: ни судно или капитан, ни судовладельцы не несут ответственность за утрату, ущерб или задержку груза по причинам, исключенным из ответственности законодательством США, в частности и особенности, Законом о перевозке грузов морем 1936 года, или законодательством Канады, в частности и особенности, Законом о перевозке грузов по водным путям 1970 года.

Наряду с ответственностью, важнейшим предметом регулирования в зерновых чартерах является распределение расходов между судовладельцем и фрахтователем. Так, в ст. 17 Norgrain 89 предусматривается, что стоимость первого открытия и последнего закрытия люков, удале-

ние и возврат бимсов, если производится, идет за счет судовладельцев во всех портах, как погрузки, так и выгрузки. Стоимость других, аналогичных операций, кроме первой и последней, относится за счет фрахтователей или грузополучателей.

В ст. 15 Norgrain 89 имеются п.п. «a» и «b». В зависимости от выбора сторон контракта, то есть выберут они п. «a», либо «b», соответствующие расходы будут отнесены за счет судовладельца, или фрахтователя. А именно: крепление груза по требованию капитана судна, начальника порта или Национального зернового управления, причем за чей счет идут расходы, на того возлагается и поставка соответствующих материалов, а также зачет времени в сталию и демередж, соответственно, либо незачет. Таким же образом считаются и расходы, связанные с рваными мешками, если это имеет место в порту (портах) выгрузки.

Сепарация груза, в том числе сепарационные материалы, идет за счет фрахтователей, если сепарации не требуют судовладельцы, а в противном случае — за счет судовладельцев (ст. 14 строка 101 Norgrain 89).

Сверхурочные расходы (ст. 13 (a) Norgrain 89) предусматриваются в трех вариантах:

(i) за счет стороны, заказавшей работу;

(ii) если сверхурочные работы заказываются портом и/или управляющим терминалом, то расходы делятся пополам между судовладельцами, с одной стороны, и фрахтователями или грузополучателями — с другой;

(iii) сверхурочная работа экипажа судна всегда идет за счет судовладельцев.

В ст. 13 (b) Norgrain 89 производится распределение времени в счет сталии. Если сверхурочная работа выполняется по требованию судовладельца во время периодов, исключенных из сталии, то фактически использованное время засчитывается в сталийное, если она производится по указанию фрахтователей или грузополучателей, то не засчитывается, а если она заказана портом и/или управляющим терминалом, то половина фактически использованного времени засчитывается в сталию.

В ст. 12 (b) Norgrain 89 (строки 91—92) имеются следующие положения: дополнительная штивка в бортовых отсеках и любые дополнительные расходы по выгрузке груза относятся за счет судовладельца, а дополнительное время, использованное таким образом, не засчитывается ни в сталию, ни в демередж.

Ст. 11 Norgrain 89 (строки 86—90) посвящена порядку назначения и оплаты стивидоров. Здесь закрепляются некоторые правила, а именно: стивидоры, назначенные судовладельцами, должны быть одобрены фрахтователями, но в таком одобрении может быть отказано лишь обоснованно; в любом случае стивидоры считаются служащими судовладельцев и работают под наблюдением капитана судна.

Ст. 10 Norgrain-89 (строки 82—85) посвящена распределению расходов на погрузку и выгрузку груза.

Отношения по поводу погрузки и выгрузки груза в Synacomex 2000 регулируются, главным образом, в ст. 5 (строки 57—73). Погрузка груза, разравнивание и/или штивка производится на риск и за счет грузоотправителя/фрахтователя по средней норме, указанной в боксе 14 при условии благоприятной погоды. Выгрузка груза производится на риск и за счет грузополучателя/фрахтователя по средней норме, указанной в боксе 15 при условии благоприятной погоды. Укладка груза производится по указанию капитана и под его ответственность. Представители грузоотправителей и/или фрахтователей имеют право находиться на борту во время погрузки, выгрузки или лихтеровки с целью освидетельствования груза и/или взвешивания. Фрахтователю и судовладельцу разрешается работать сверхурочно; такие расходы относятся за счет стороны, заказавшей такие работы. Если сверхурочная работа заказана портовой администрацией, сверхурочные (расходы) относятся за счет фрахтователя. Сверхурочные работы, выполненные экипажем судна, всегда относятся за счет судовладельца.

Отношения по поводу освещения и грузовых средств регулируются сходно в Synacomex 2000 (ст. 12 — строки 173—184) и в Norgrain 89 (ст. 22 — строки 163—169). Однако имеются и расхождения, на которых, при желании, можно сосредоточить внимание. Например, относительно освещения:

- Synacomex 2000 говорит, что судовладельцы обязаны предоставить в бесплатное пользование имеющееся на борту освещение, когда бы ни потребовалось, но достаточное для работы в ночное время;
- в Norgrain 89 говорится: если требуется, капитан должен предоставить в бесплатное пользование имеющееся на борту освещение для работы в ночное время.

Очевидно, что обязанность предоставления освещения лежит на судовладельцах, от имени которых действуют капитаны судов; освеще-

ние, имеющееся на борту судна, предоставляется безвозмездно; освещение должно быть достаточным для работы в ночное время. Однако Synacomex 2000 более категоричен, поскольку требует предоставления освещения в любой момент, когда бы ни потребовалось, а в Norgrain 89 аналогичная обязанность сформулирована как условная, зависящая от обстоятельств («если требуется»).

5. Время — деньги

Мы подошли к категории времени, то есть специфических сроков, характерных для морского права, морской торговли вообще, и международной морской торговли зерном в частности и особенности.

В Synacomex 2000 имеются боксы 6 и 7 «Дата первого лейдейса и дата канцеллинга» и «Текущее местоположение / ожидаемая дата готовности к погрузке», соответственно. Эти боксы корреспондируют со ст.ст. 6 и 1, соответственно, да и положения ст. 8 имеют прямое отношение к этой теме, поскольку касаются сталии и контрсталии. В Norgrain 89 имеются ст.ст. 4, 19, а также иные положения, которыми урегулированы подобные отношения. Здесь мы их детально рассмотрим.

Лейкен

Огромное значение имеет текущее местоположение судна в момент заключения чартера (present position). Это местоположение дает возможность определить срок подачи судна под погрузку (expected ready to load). Бокс 7 чрезвычайно важен, таким образом, как для фрахтователя, так и для судовладельца. Со стороны фрахтователя он представляет информацию, позволяющую подготовиться к погрузке, чтобы, не задерживая судно, выполнить грузовые работы и отправить груз по назначения, а со стороны судовладельца — спланировать подачу судна под погрузку.

В подробном и конкретном описании текущего местоположения судна и его позиции (position of vessel) заинтересован, конечно, фрахтователь, а судовладелец, напротив, в возможно более расплывчатом описании. Например: встречается такая формулировка: “Now trading” — «в пути». Обыкновенно судно в момент заключения чартера выполняет работу по предыдущему чартеру и должно проследовать в порт

погрузки в балласте. Это, разумеется, мало устраивает судовладельца, который заинтересован в возможно большей загрузке судна работой. Поэтому он может заключить тем временем другой чартер, как правило, на короткий рейс. В последнее время с внедрением автоматических идентификационных систем (AIS) установить истинное местоположение судна совсем не трудно, так что ложные данные легко обнаруживаются, что грозит судовладельцу, как минимум, в репутационном и моральном плане.

Тем не менее, точно определить момент, когда судно будет подано под погрузку, невозможно, поэтому в чартерах прописываются даты лейдейса и канцеллинга.

Лейдейс — это дата, которая обусловливает время наиболее ранней подачи судна под погрузку, таким образом, более раннее прибытие судна под погрузку не создает обязанности фрахтователя принять его и ответственности за простой.

Канцеллинг — дата, определяющая крайний (последний) срок подачи судна под погрузку, так что при неприбытии судна или неготовности его к выполнению грузовых работ в этот срок у фрахтователя возникает право отказаться от приема судна и от исполнения чартера, то есть право канцеллировать чартер, расторгнуть его.

Расторжение чартера, таким образом, дает фрахтователю право требовать возмещения убытков, но обыкновенно заключается новый договор фрахтования, возможно с другой фрахтовой ставкой, как правило, более низкой. При этом в чартере могут быть оговорены уважительные причины для опоздания судна.

В ст. 4 Norgrain 89 (строки 36—37) такая ситуация описывается следующим образом:

«Если же нотис о готовности судна не будет подан и акцептован согласно ст. 18 до 12:00 (дата канцеллинга), фрахтователи вправе аннулировать данный чартер в любое время после указанного срока, но не позже, чем через час после подачи нотиса о готовности согласно ст. 18.»

Ст. 18 Norgrain 89 (строки 115—134) посвящена нотису о готовности судна к проведению грузовых работ (Notice of Readiness — NOR).

Дело в том, что судно не просто должно прибыть в порт погрузки, но и быть готовым во всех смыслах к выполнению грузовых операций. Одним из условий такой готовности является подача NOR в рабочее время офиса стороны фрахтователя, а также акцепт этого нотиса. Полная готовность судна к выполнению грузовых работ — это иде-

альное правило, из которого имеются исключения. Например, такое исключение следует из решения по делу *Compania de Naviera Nedelka S.A. v. Tradax Internacional S.A., The Tres Flores* [1974] Q.B. 264.

Интервал лейдейс-канцеллинг называется лейкан (Laycan). Как правило, этот срок начинает течь в лейдейс с открытием офисов фрахтователей, отправителей груза и пр. лиц со стороны фрахтователей, а также портовых властей. Истекает этот срок в канцеллинг с закрытием офисов.

Разумеется, простой подачи NOR недостаточно. Для его акцепта необходимо, чтобы судно действительно было готово к выполнению грузовых работ, в том числе, судно должно находиться у места производства грузовых работ. В зависимости от этого места, чартеры делятся на портовые и причальные (чартер на док, на причал, якорную стоянку или др. место в порту).

Портовый чартер (чартер на порт) означает, что в нем указан лишь порт погрузки. В связи с этим возникает множество вопросов, в частности и особенности, правовых. Однако имеется господствующая точка зрения в этом отношении — судно должно прибыть в коммерческую зону порта. Таким образом, чартер на порт выгоднее судовладельцу, чем чартер на причал, поскольку в первом случае судно считается прибывшим по достижении коммерческой зоны определенного порта (портов), а в последнем — по достижении конкретного места в порту, например, конкретного причала.

В новых Правилах истолкования сталии 2013 г. (Laytime Definitions 2013) мы видим значительные отличия от прежних Правил (Voylayrules 93) в отношении термина «Порт». Правило 1 «PORT» изменено следующим образом: в новой редакции в содержание определения понятия «порт» включены «offshore facilities» — морские технологические сооружения (объекты), а также «places outside the legal, fiscal or administrative area» — пространства вне зон контроля (таможенного, фискального и т.п. административного контроля). Такое расширенное понятие порта введено в соответствии с прецедентом *E.L. Oldendorff & Co. G.M.B.H. Appellants v. Tradax Export S.A. Respondents, The Johanna Oldendorff* [1974] A.C. 479.

Следовательно, при портовом чартере NOR может быть подан еще до ошвартовки судна, даже вне зон контроля администрации порта. При чартере на причал судно должно пришвартоваться у причала или войти в док (чартер на док), либо ошвартоваться в другом оговоренном в чартере месте в порту прибытия под погрузку. Разумеется, если иное

не предусмотрено чартером посредством соответствующей оговорки.

Надлежащим образом поданный NOR должен быть акцептован (принят). Например: в ст. 18(a) Norgrain 89 (строки 116 — 117) говорится, что NOR подается в письменной форме между 9:00 и 17:00 по всем дням, кроме выходных и праздничных, и между 9:00 и 12:00 по субботам.

В NOR может быть указано время, когда судно будет готово к погрузке груза. Если судно не будет готово принять груз, то все неблагоприятные последствия относятся на счет судовладельца (фрахтовщика). Эти последствия могут быть сведены к обязанности возместить доказанные убытки, и течение сталии не начинается.

Сталия

Сталия определяется следующим образом в Norgrain 89, ст. 19 (a): «Судно должно быть погружено и выгружено в пределах ___ рабочих дней, каждый из 24 последовательных часов (при условии благоприятной погоды), исключая воскресные и праздничные дни.» Упомянутая статья 19 сформулирована альтернативно. Формулировка ст. 19 (a) называется «реверсивная» (reversible), то есть время погрузки и время выгрузки груза в порту назначения считается вкруговую (объединяется), что выгодно фрахтователю, поскольку задержка судна под грузовыми операциями в один из периодов времени может быть наверстана в другом периоде.

В ст. 19 (b) условие «реверсивная» отсутствует, что делает ее формулировку более выгодной для судовладельца. Альтернативная формула, содержащаяся в ст. 19 (c), ближе к формулировке ст. 19 (b), поскольку условие «реверсивная» отсутствует, однако в ст. 19 (c) включена норма выгрузки груза.

Если не принимать во внимание экзотические, в общем-то, случаи, то можно сказать, что сталия исчисляется двумя способами:

- указание нормы времени и нормы выполнения грузовых операций (возможно — только нормы выполнения грузовых операций, однако, это тоже экзотика);
- указание определенного количества времени, в течение которого должны быть выполнены грузовые работы (см. ст. 8 Synacomex 2000).

Указание нормы выполнения грузовых работ в день на судно на основе коносаментного веса — это простейший вариант первого способа

в этой классификации. Возможны более сложные варианты: указание нормы (в день или в час) на люк, либо на рабочий люк (пригодный для работы люк). Эти, более сложные варианты, не характерны для зерновых чартеров вообще.

По общему правилу, сталия регулируется договором, то есть чартером, однако она может определяться и обычаями порта, где выполняются грузовые работы. Последний вариант крайне нежелателен и может повлечь значительные разногласия, поэтому мы неизменно рекомендуем своим клиентам четко определять в чартере условие о сталийном времени. Причем это необходимо подчеркнуть: **условия о сталийном времени и его исчислении должны быть очень тщательно прописаны в чартере**.

Проформа Norgrain 89, ст. 19 (d, e), например, предусматривает, что субботние дни не засчитываются в сталийное время в порту (портах) погрузки или выгрузки груза, где грузчиков или оборудования для обработки зерна по субботам нет, либо они работают по сверхурочному или премиальному тарифу. В портах, где эти условия применяются в течение части субботнего дня, сталия засчитывается до последнего рабочего периода, а если работы ведутся в течение шести или более часов с нормальным темпом, то суббота считается полным сталийным днем (п. «d» ст. 19).

В случае ожидания судном причала время непогоды из сталийного времени не исключается, если судну, занимающему причал, о котором идет речь, непогода фактически не мешает грузить зерно, а в противном случае время, потерянное из-за непогоды, не считается сталийным (п. «e» ст. 19 Norgrain 89).

Сталийное время исчисляется довольно точно: с точностью до минут. Хотя обычно рабочий день длится 24 часа только в портах, которые имеют для этого фактические условия, понятие «рабочий день» противопоставляется понятию «текущие дни» (running days). Если сталия исчисляется в текущих днях, то учитываются все дни, в том числе праздничные и выходные. Естественно, в этом отношении все зависит от договоренности сторон, закрепленной чартером. Хотя имеется и соответствующая хорошая морская практика. Например: субботний день может засчитываться в сталию как половина, либо три четверти дня. При обозначении в чартере сталийного времени в рабочих часах, нормальные перерывы в работе, в течение которых грузовые операции не производятся, в счет сталии не идут.

Начало течения сталийного времени связывается обычно с днем, следующим за подачей NOR. Например: в Norgrain 89 имеется специальный институт «счет сталии» — строки 119—134.

Счет сталии начинается с 8:00 дня, следующего за днем акцепта NOR, если этот день не подлежит исключению из сталии. Причем, время, не подлежащее исключению из сталийного, и фактически использованное до начала сталийного, считается сталийным (ст. 18 (c) Norgrain 89). Это правило, разумеется, диспозитивное. Таким образом, чартером может быть установлено иное правило. Основные варианты таковы:

- если NOR подан до полудня (12:00), то счет сталии начинается с 13:00, то есть через час после полудня;
- через несколько часов после подачи NOR, например, 6, 12 или 24 часа;
- немедленно после подачи NOR;
- если NOR подан после полудня, то счет сталийного времени начинается с начала следующего рабочего дня (например, с 8:00, то есть с начала рабочих часов порта).

Ст. 18 (d) Norgrain 89 определяет порядок счета сталии в последующих портах захода. Если судну предстоит заход в несколько портов, то отсчет сталийного времени в последующих портах обычно начинается немедленно после получения NOR.

Проблемы могут быть в случаях, предусмотренных в ст. 18 (b) Norgrain 89, а именно: при ожидании причала за пределами порта. Если судну не разрешен заход в порт по причине отсутствия свободного первого или единственного причала, или причала ожидания, либо якорного места, или по указанию фрахтователей или получателей груза, или какой-либо правомочной официальной организации или администрации, капитан судна может подать NOR, если судно находится за пределами порта на обычной якорной стоянке и действительно готово к выполнению грузовых работ, независимо от того, получило ли оно свободную практику и прошло ли таможенную очистку. Таким образом, судну дается 24 часа для того, чтобы пройти освидетельствование согласно ст. 18 (e) Norgrain 89. Причем если после входа в порт судно не пройдет такое освидетельствование, то любое время, потерянное в связи с этим, ни в сталию, ни в демередж не войдет с момента, когда оно эту инспекцию не прошло, до момента, когда оно ее прошло. Но если в течение 24 часов, исключая воскресные и праздничные дни, после того как оно войдет в пределы порта, судно не пройдет освидетельствование, то время ожидания

за пределами порта не войдет в сталию, следовательно, судно может считаться не прибывшим.

Ст. 18 (d) Norgrain 89 регулирует общий порядок освидетельствования, то есть порядок освидетельствования судна в отсутствие проблем, упомянутых в ст. 18 (b). Следует упомянуть, разве что, следующее: в случае погрузки судна в следующем порту (портах) и необходимости пройти в таких портах освидетельствование, любое потерянное там время на получение требуемых свидетельств не засчитывается ни в сталию, ни в демередж.

В Synacomex 2000 отношения по поводу сталии регулируются в ст. 8. Положения этой статьи сходны во многом с аналогичными положениями Norgrain 89. На мелкие разночтения обращать внимание, конечно, нужно, однако диспозитивность условий чартеров и объективная обусловленность их положений делает такие разночтения несущественными. Например: положением о счете сталии, предусмотренным в строках 119—123 Synacomex 2000, закрепляются нормы, схожие с нормами ст. 18 (c) Norgrain 89, но в Synacomex 2000 предусматривается правило, в соответствии с которым течение сталии начинается с 14:00 в день подачи NOR, если он подан до полудня. Ничто не препятствует внести аналогичное положение в ст. 18 (c) Norgrain 89. Можно закрепить в этой статье и положение о том, что в случае прибытия судна и подачи NOR до 12:00 или в 12:00, счет сталии начинается с 14:00 или 13:00, например.

В то же время, имеются и более серьезные расхождения между Synacomex 2000 и Norgrain 89.

В строках 102—118 Synacomex 2000 говорится о праве грузоотправителей (фрахтователей) или их агентов в порту погрузки осмотреть трюма и отказать в акцепте NOR, если они не окажутся чистыми, сухими, без запаха и во всех отношениях готовыми к приему груза. В случае спора решение о готовности судна к выполнению грузовых работ принимает независимый сюрвейер, стоимость услуг которого оплачивает судовладелец. Если отказ в акцепте NOR не оспаривается или подтверждается сюрвейером, счет сталии начинается после того, как судно будет готово и вновь предъявлено.

Строки 123—124 Synacomex 2000 закрепляют свободное время как время, использованное до начала сталии. Сталия не течет между 12:00 в субботу и 17:00 в предпраздничные дни и 8:00 в следующий рабочий день, если это время не используется для выполнения грузовых работ,

а если используется, то в сталию засчитывается половина фактически использованного для выполнения работ времени (строки 124—127 Synacomex 2000). Любой простой, вызванный ледовой обстановкой, наводнениями, карантином или форс-мажорными обстоятельствами, не засчитывается в сталию, если судно еще не на демередже (строки 128—130 Synacomex 2000). Любое время, потерянное при переходе от места ожидания до причала, не засчитывается ни в сталию, ни в демередж (строки 144—145 Synacomex 2000).

Отношения по поводу сталийного времени тесно связаны с технологией грузовых работ. Эта связь хорошо отражена в ст. 21 (a), (b) Norgrain 89. В сталийное время засчитывается время на перешвартовку к другому причалу в соответствии с технологией выполнения грузовых работ — п. (i) ст. 21 (a), а также время на перешвартовку от причала, где выполняется погрузка или выгрузка груза, к отстойному причалу или на якорную стоянку из-за непредоставления последующего причала погрузки или выгрузки — п. (ii) ст. 21 (a). Сталийным считается также время перешвартовки от отстойного причала или якорного места в пределах порта к первому причалу погрузки или первому причалу выгрузки — п. (iv) ст. 21 (a) Norgrain 89, а если судно перемещается от якорной стоянки или места ожидания за пределами порта непосредственно к первому причалу выполнения работ или к отстойному причалу, либо якорному месту в пределах порта, то время, затраченное на такую операцию, не засчитывается в сталию, даже если судно на демередже — п. (iii) ст. 21 (a) Norgrain 89. В соответствии со ст. 21 (b) Norgrain 89 регулируется отношение отшвартовки судна и швартовки к тому же причалу. Если такая операция производится по требованию фрахтователя, то соответствующее время засчитывается как в сталию, так и в демередж. Большую важность имеет и ст. 28 Norgrain 89, поскольку в ней содержится правило, в соответствие с которым ни в сталию, ни в демередж не засчитывается время, потерянное из-за невыполнения судном правил, касающихся загрязнения вод (окружающей среды).

Вообще, из счета сталии исключается все время, потерянное по вине судна, например: неисправность судовых грузовых средств, отсутствие электроэнергии, различные организационные упущения и т.п., а задержки и перерывы в грузовых работах по вине фрахтователей — не исключаются. В аддендуме к чартеру желательно возможно более подробно указывать, каким образом учитывается время, необходимое для перестановок и перетяжек судна.

Что же касается, собственно, демереджа и диспача: ст. 20 Norgrain 89 (строки 147—150) регулирует отношения по поводу демереджа и диспача. Демередж в портах погрузки и/или выгрузки выплачивается по указанной ставке в день или пропорциональную часть дня. Диспач выплачивается судовладельцами в размере половины ставки демереджа за все сэкономленное время в портах погрузки и/или выгрузки. Любое потерянное время, за которое несут ответственность фрахтователи или грузополучатели, которое не исключается по данному чартеру, засчитывается в сталию до его истечения, после чего — в демередж. Ставка демереджа и диспача предусматривается в боксе 16 Synacomex 2000, который корреспондирует со ст. 9 этой проформы. Эти положения Norgrain 89 и Synacomex 2000 сходны.

Демередж уплачивается за простой судна сверх сталии, то есть за контрсталийное время, которое считается в текущих днях подряд без исключений нерабочих (праздничных) или непогожих дней. По своей природе демередж ближе к дополнительному фрахту, чем к штрафным санкциям. Диспач уплачивается за спасенное время, то есть за разницу между сталийным и фактически затраченным на выполнение грузовых работ временем. Причем может учитываться только спасенное рабочее время или все спасенное время (Working Time Saved, All Time Saved). Если первый способ учета предпочитают судовладельцы, то второй — фрахтователи.

Подробнее вопросы оплаты демереджа и диспача будут рассмотрены в следующем разделе.

С целью закрепления данных о грузовой обработке судна составляется ***акт учета стояночного времени (Statement of Facts — SOF)***. В этом акте детально фиксируется время и грузовые работы по судну с момента постановки его к причалу или на якорь и до начала снятия с якоря или отшвартовки судна, а именно: количество погруженного и выгруженного груза, часы работы и остановок работ с указанием причин. SOF — это единственный документ, в котором отражается стояночное время судна в порту и который служит для определения стороны, ответственной за простой судна при возникновении спора. SOF подписывается как представителем судовладельца (капитаном судна), так и представителем фрахтователя (грузовладельца). При выявлении неточностей нужно добиваться внесения в него соответствующих действительности сведений или вносить в него оговорки при подписании со ссылкой на документы, например: судовой журнал, метеосводку и т.п.

Это необходимо постольку, поскольку SOF кладется в основу таймшита и других документов.

Таймшит (Taim Sheet) — это документ, фиксирующий сталийное и стояночное время судна, в котором подробно отмечаются все грузовые операции и простои за время стоянки судна в порту, от прихода до его отхода. В частности и особенности, в таймшите выполняется расчет использования сталийного времени, на основании которого определяется сумма демереджа или диспача и выставляется соответсвующий инвойс на оплату, если они причитаются судовладельцу и фрахтователю, соответственно.

Имеются проформы стейтмента и таймшита, разработанные БИМКО и ФОНАСБА. Здесь необходимо еще раз подчеркнуть, что к проверке и последующему подписанию этих документов следует относиться очень тщательно. Отсутствие оговорок в них практически может лишить потерпевшую убытки сторону права на их компенсацию. При несогласии с отдельными положениями таких документов, они подписываются с указанием (оговоркой) «Под протестом».

По истечении контрсталийного времени, за которое уплачивается демередж, у судовладельца могут возникнуть права на немедленное отправление судна в рейс с недогрузом и на мертвый фрахт. Это право возникает при указании в чартере продолжительности контрсталии. В зерновых чартерах право на отправление судна с недогрузом при истечении контрсталии возникает редко, поскольку в зерновой торговле очень распространено полное фрахтование, то есть для перевозки предоставляется все судно одному фрахтователю, а такие права возникают при частичном фрахтовании. В этом отношении большое значение имеют договоренности сторон договора фрахтования, а также запродажного контракта, обычаи порта и императивные нормы, установленные в государстве порта.

6. Фрахт и другие платежи

Исполнение договора фрахтования должно быть логически завершено денежными расчетами, которые оформляются соответствующим образом. А именно: путем выставления и оплаты счетов по платежам, предусмотренным в чартере.

Выше мы остановились на боксе 11 Synacomex 2000 «Характер и количество груза», который корреспондирует со ст. 2. Здесь мы рассмотрим боксы 12 и 13 Synacomex 2000, корреспондирующую им ст. 4, а также положения о некоторых иных платежах и соответствующие положения Norgrain 89.

Начнем мы с фрахта.

Фрахт

Почему именно фрахт? Да потому что фрахт — это денежный итог работы морского перевозчика груза (в узком смысле). А в широком смысле — это термин, который употребляется для обозначения платы за услуги перевозки и на других видах транспорта, платы за аренду транспортных средств и оборудования, а также фрахтом иногда называется плата транспортному экспедитору, организующему перевозки. Короче говоря, фрахт — это заработок, итог работы.

Итак, чтобы заработать фрахт, надо быть способным перевезти груз и действительно перевезти его, а также, в отдельных случаях, — выдать получателю. Условия чартера о фрахте можно подразделить на условия о фрахтовой ставке (бокс 12 Synacomex 2000) и условия о времени и порядке уплаты фрахта — бокс 13. В Norgrain 89 фрахт и его оплата предусматриваются ст.ст. 8, 9 (а) — строки 52—78.

Фрахт — это заработок, поэтому важнейшим является вопрос о том, когда же фрахт считается заработанным. Первым приближением к ответу на этот вопрос является именно описанный выше нормальный сценарий, при котором право на фрахт считается принадлежащим судовладельцу тогда, когда груз доставлен в место назначения (порт) и выдан надлежащему получателю. Однако в чартере может быть предусмотрено иное.

В современных зерновых чартерах закрепляется право на фрахт независимо от гибели судна или груза (Vessel and/or cargo lost or not lost). Это означает, что право на фрахт считается заработанным, главным образом, в зависимости от способности судовладельца принять груз в порту погрузки. Такой принцип закрепляется в строках 51—52 Synacomex 2000 и 76 Norgrain 89. Разумеется, это правило действует только в случае гибели судна или груза при непредвиденных обстоятельствах, возникших не по вине судовладельца, его служащих или агентов. Причем имеет место право судовладельца на полный фрахт. Таким образом, возникает вопрос: что такое полный фрахт и как он определяется.

В этом отношении важнейшее значение имеет ставка фрахта (rate of freight). Полный фрахт определяется путем умножения ставки фрахта на фрахтовую единицу груза. Это те же единицы, в которых измеряется количество груза. В Synacomex 2000 заложена метрическая тонна, а в Norgrain 89, кроме этого, предполагается еще и длинная тонна (2240 англофунтов = 1016 килограмм). Количество груза может определяться в порту погрузки (intaken) и в порту назначения (delivered). При перевозке навалочных грузов вообще и зерновых, в частности, применяется обыкновенно метод intaken. Фрахтовая ставка определяется на конкретный порт погрузки и порт назначения. Если используется более одного порта погрузки или выгрузки, то ставка фрахта увеличивается на определенную величину за каждый дополнительный порт, причем эта надбавка рассчитывается на весь груз, который погружен на судно, поскольку ее экономический смысл в том, чтобы возместить расходы судна, связанные с заходом в дополнительный порт, а эти расходы мало зависят от количества принятого или выгруженного груза.

Таким образом, фрахт считается заработанным, когда груз погружен на борт судна. От этого обстоятельства следует отличать срок уплаты фрахта. Это, последнее, обстоятельство входит в категорию порядка расчетов. По этому обстоятельству фрахт подразделяется на оплаченный в порту погрузки до подписания или выдачи коносаментов (freight prepaid) и freight collect — фрахт, подлежащий взысканию в порту выгрузки груза. Часто фрахт уплачивается по частям, то есть в комбинации упомянутых принципов. В таком случае имеет место аванс фрахта. Судовладелец весьма заинтересован в том, чтобы фрахт был уплачен авансом, поскольку эта сумма возврату фрахтователю не подлежит. В форме аванса фрахта фрахтователем могут оплачиваться дисбурсментские расходы судовладельца в порту погрузки груза, и сумма аванса обыкновенно не превышает трети общей суммы фрахта.

Часто порядок оплаты фрахта увязывается с процессом перевозки груза в широком смысле этого термина, то есть после подписания коносаментов может оплачиваться половина фрахта, после вскрытия трюмов — еще треть фрахта, затем часть (около 10%) после выгрузки груза, а окончательный расчет производится лишь после надлежащей приемки-сдачи груза.

В строках 77—78 Norgrain 89 особо оговорено право фрахтователей требовать выдачи оригиналов коносаментов против уплаты фрахта.

Судовладельцы обязаны немедленно выполнить это требование в рабочее время с понедельника по пятницу включительно.

При этом, судовладелец (перевозчик) имеет право не выдавать коносаменты до тех пор, пока фрахт не поступит на его банковский счет.

В Synacomex 2000 (строки 54—56) особо оговаривается, что все сборы и платежи по грузу оплачиваются фрахтователями, а взимаемые с судна — за счет судовладельцев.

Разумеется, здесь рассматриваются весьма общие принципы. Имеется множество фрахтовых понятий, которые не были нами рассмотрены, например, обратный фрахт, либо были рассмотрены вкратце ранее, например, мертвый фрахт.

В чартерах должна быть предусмотрена валюта платежа (строка 73 Norgrain 89). Обязательно указывается также получатель и его банковский счет.

В целом рассмотренные условия зерновых чартеров можно оценить как прописанные в пользу судовладельцев, в особенности, обязанность фрахтователей оплачивать фрахт за принятое (коносаментное) количество груза.

«А был ли платеж?» или Момент, когда фрахт считается уплаченным

Споры, связанные с оплатой по контрактам, часто возникают в сфере международной торговли и морских перевозок. Многие из таких споров связаны с установлением момента, когда оплата считается осуществленной стороной по договору. Отправитель платежа уверен, что оплата произведена в момент, когда деньги отправлены из его банка. Получатель, в свою очередь, настаивает, что платеж может считаться произведенным только тогда, когда деньги поступили на его счет. Вопрос момента осуществления платежа является актуальным для договоров, регулируемых как украинским, так и иностранным правом.

Наиболее проблематичны подобные споры в сфере морских перевозок, возникающие по поводу оплаты фрахта. Фрахтователь отправляет платеж и считает свои обязательства по уплате фрахта выполненными. Однако, судовладелец оплату в срок не получает и объявляет об удержании груза. Причем, непоступление средств в ожидаемый срок может быть вызвано разными причинами — начиная от проверок платежей в связи с санкциями и заканчивая «банально» неправильно указанными реквизитами получателя.

Фрахтователь заявляет о неправомерности такого удержания груза, и стороны переходят к обмену претензиями. В процессе переговоров по вопросу оплаты обе стороны терпят убытки, поскольку разрешение спора занимает определенное время, а груз, при этом, не доставлен получателю.

Английское право

Поскольку в правовом регулировании морских перевозок превалирует английское право, рассмотрим его позицию в отношении момента осуществления оплаты.

Единого мнения по поводу момента осуществления оплаты у английских юристов нет. По общему правилу, платеж считается произведенным тогда, когда он находится в распоряжении получателя.

Так, аналог украинской фискальной службы в Великобритании Her Majesty's Revenue and Customs в своих инструкциях для налогоплательщиков акцентирует их внимание на необходимости производить перечисление средств заблаговременно и не оттягивать оплату до последнего дня срока, а также проверять, дошел ли платеж до получателя.

Спор об установлении момента осуществления платежа может возникнуть при использовании любого способа оплаты. Ниже приведены условия осуществления платежей для разных способов оплаты с точки зрения английского права:

- если платеж осуществляется банковским чеком, оплата произведена тогда, когда чек получен получателем;
- если денежные средства поступают на банковский счет, оплата произведена тогда, когда Вы получаете детали зачисления средств на счет;
- если платеж осуществляется прямым дебетованием, оплата произведена тогда, когда Вы получаете право списать со счета контрагента денежные средства (исходя из даты, указанной в платежном поручении).

В деле *Petroleo Brasilieiro SA v. ENE Kos 1 Ltd* [2009] EWCA Civ 1127 (30 October 2009), спор вытекал из договора долгосрочного фрахтования (long term charter), по которому судовладелец предоставил фрахтователю судно на условиях ежемесячной предоплаты, при отсутствии которой судовладелец имел право отозвать судно (withdraw the vessel). 2 года судно находилось в распоряжении фрахтователя, однако платеж за один из месяцев не был произведен, и судовладелец отозвал судно.

Одним из требований судовладельца (истца) было установление судом правомерности отзыва судна, а также оплата долга. Фрахтователь подал встречный иск, требуя возмещения убытков в связи с нарушением условий чартера, так как считал, что судно было отозвано судовладельцем неправомерно. В качестве обеспечения иска суд обязал фрахтователя поместить на счет суда депозит в сумме $ 500 000 до 17:00 27.02.2009. В случае непоступления средств в указанный срок, суд обязался отказать в удовлетворении встречного иска и установить правомерность отзыва судна.

27.02.2009 в 16:30 фрахтователь предоставил суду чек на требуемую сумму. В тот же день суд направил фрахтователю письмо в подтверждение получения чека. Чек был обналичен 06.03.2010, в связи с чем судовладелец заявил, что фрахтователь не выполнил требования приказа, поскольку передача чека не являлась, по его мнению, достаточной для выполнения требований суда и речь шла о получении денежных средств судом, что произошло на 6 дней позже срока. Суд согласился с доводами судовладельца.

Фрахтователь подал апелляционную жалобу, поскольку считал, что выполнил требования приказа. Апелляционная жалоба была удовлетворена на основании того, что датой размещения средств на депозит суда по английскому законодательству является дата получения чека, а не дата его обналичивания.

Этот прецедент является подтверждением общего правила, о котором шла речь выше. В то же время среди английских юристов бытует и другое мнение, согласно которому платеж считается произведенным в тот момент, когда отправитель получил квитанцию о платеже, а любые задержки в перечислении денежных средств находятся в зоне ответственности банка, так как обстоятельства, при которых платеж задерживается, не зависят от воли отправителя платежа. Этот подход может применяться к перечислению средств на банковский счет, при этом процедура доказывания в отношении отсутствия вины отправителя платежа в несоблюдении срока его осуществления будет трудоемкой и хлопотной.

Осуществление платежа при помощи системы SWIFT

Немаловажную роль в подобном доказывании будут играть документы системы SWIFT.

SWIFT представляет собой международную межбанковскую систему передачи информации и совершения платежей. Принцип работы

системы SWIFT заключается в том, что банк отправителя платежа направляет сообщение банку получателя с просьбой о зачислении денежных средств на счет. Банк получателя, получив оповещение, списывает денежные средства с корреспондентского счета банка отправителя и зачисляет их на счет, указанный в сообщении. В настоящее время большинство банков работают в системе SWIFT, что делает ее эффективным инструментом для осуществления платежей по всему миру.

Переводы в системе SWIFT осуществляются по Правилам системы SWIFT, которые регламентируют процедуру обмена сообщениями и осуществления платежей между банками-участниками системы. Согласно этим Правилам платежная операция считается завершенной при передаче средств в распоряжение получателя в соответствии с соглашениями банка-получателя с конечными потребителями или в соответствии с нормальной банковской практикой в стране получателя.

Таким образом, если контрагент заявляет о том, что он отправил SWIFT и требует передачу товара, его требование неправомерно, так как юридически оплата произойдет при зачислении средств на счет получателя платежа.

В одном из дел практики Interlegal стороны рейсового чартера согласовали, что оплата фрахта будет осуществляться на условиях BBB (before breaking bulk), то есть фрахт должен быть уплачен до открытия трюмов и начала выгрузки. В качестве способа обеспечения исполнения обязательства по уплате фрахта проформой было предусмотрено право удержания груза (lien on the cargo). Судно прибыло в порт выгрузки, у фрахтователя наступила обязанность уплатить фрахт. Фрахтователь осуществил платеж через систему SWIFT, о чем сообщил судовладельцу, и потребовал начать выгрузку. Однако судовладелец отказался приступать к выгрузке без подтверждения оплаты фрахта с целью сохранения своего права удержания груза. Фрахтователь настаивал на том, что он оплатил фрахт, судовладелец не получил платеж и объявил об удержании груза. Причиной непоступления средств на счет судовладельца послужила банковская задержка, связанная с проверкой контрагентов на предмет наличия их в списке компаний, попавших под санкции. В результате задержки обе стороны понесли убытки. Используя механизм удержания груза, судовладелец обеспечил оплату фрахта и защитил свои интересы.

Если же судовладелец выгружает груз, поверив фрахтователю, который утверждает, что уплатил фрахт, он подвергает себя большому

риску, поскольку деньги могут так и не поступить на счет судовладельца и, в то же время, он лишается рычага давления на фрахтователя в виде удержания груза.

В случае возникновения спора, можно воспользоваться механизмом эскроу расчета или заключить специальное соглашение для наиболее скорого разрешения спорной ситуации и минимизации убытков.

Демередж, диспач и оплата грузовых работ

При задержке судна при выполнении грузовых работ сверх сталии начинает течь контрсталийное время, за которое фрахтователь должен уплатить судовладельцу демередж, размер которого устанавливается в чартере. Диспач же — это вознаграждение, уплачиваемое, наоборот, судовладельцем фрахтователю за окончание работ ранее истечения сталии. Эти институты закрепляются как в Norgrain 89, ст. 20, так и в Synacomex 2000 — бокс 16, ст. 9 (строки 146—151).

Размер диспача в Norgrain 89 устанавливается в половинном размере от ставки демереджа, исходя из того, что судовладелец должен как бы поделить с фрахтователем выгоду, полученную в результате досрочной обработки судна. В Synacomex 2000 предусматривается установление ставки диспача или начисление его в согласованной пропорции от демереджа.

На самом деле невозможно поделиться выгодой, которая может быть и не заработана. Таким образом, диспач — это возврат фрахтователю части фрахта, подлежащей уплате судовладельцу-перевозчику.

Ставки платы за погрузку и выгрузку груза устанавливаются, соответственно, в боксах 14 и 15, которым корреспондирует ст. 5 Synacomex 2000. Применяемые в рейсовых чартерах варианты оплаты грузовых работ в зависимости от распределения расходов по погрузке и выгрузке груза между судовладельцем и фрахтователем могут быть сведены к следующим парадигмам:

1) судовладелец несет расходы по оплате грузовых работ и в порту погрузки, и в порту выгрузки (gross terms);

2) судовладелец свободен от оплаты погрузки, но несет расходы по укладке груза и его выгрузке (free in);

3) судовладелец свободен от оплаты погрузки и укладки груза, но несет расходы по выгрузке (free in and stowed);

4) судовладелец свободен от оплаты выгрузки, но оплачивает погрузку и укладку груза (free out);

5) судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза, но оплачивает его укладку (free in and out);

6) судовладелец свободен от оплаты погрузки, выгрузки и укладки груза (free in and out and stowed).

В Norgrain 89 ст.ст. 10 и 11 сформулированы альтернативно. Ст. 10 (a): «Груз должен быть погружен и расштиван погрузочной трубой (к удовлетворению капитана в отношении мореходности) бесплатно для судна. Груз должен быть выгружен бесплатно для судна (к удовлетворению капитана в отношении мореходности)». Ст. 10 (b) относит расходы по погрузке за счет судовладельца.

Стивидоры в порту (портах) погрузки назначаются фрахтователями или судовладельцами и оплачиваются также фрахтователями или судовладельцами. Если стивидоры номинируются судовладельцами, они должны быть одобрены фрахтователями в порту погрузки, но в таком одобрении отказать необоснованно фрахтователь не может, что означает презумпцию одобрения фрахтователями выбора судовладельца. Правовая природа демереджа зависит от юрисдикции, так что говорить о его природе вообще сложно. А этот вопрос имеет большое практическое и теоретическое значение.

Дело в том, что демередж — понятие, свойственное отнюдь не только морскому праву. Однако здесь мы остановимся только на этом понятии, которое теснейшим образом связано с понятиями сталии и контрсталии. В то же время, договор фрахтования или морской перевозки груза, тесно связан с запродажным контрактом в зерновой торговле.

Обязательство по выплате демереджа судовладельцу возникает у фрахтователя ввиду медлительности контрагента, в чьи обязанности входит погрузка или выгрузка груза. Так, например, продавец при продаже товара на условиях СИФ самостоятельно заключает договор перевозки и оплачивает перевозчику фрахт. На условиях СИФ обязательства по выгрузке лежат на покупателе. Однако в случае задержки выгрузки сверх отведенного времени оплачивать демередж судовладельцу будет обязан фрахтователь, то есть продавец. Противоположная ситуация возникает при международной купле-продаже товаров на условиях ФОБ, где фрахтователем является покупатель, а обязательства по погрузке лежат на продавце. Учитывая эти обстоятельства, стороны включают в договоры международной купли-продажи товаров условия о компенсации стороной, ответственной за погрузочно-разгрузочные операции, стороне, заключившей договор морской перевозки грузов с

судовладельцем, демереджа, подлежащего уплате судовладельцу.

В любом случае природа демереджа толкуется двояко — как дополнительный фрахт, либо как мера гражданско-правовой ответственности.

В российской правовой науке демередж квалифицируется как договорная исключительная неустойка, в английской — как убытки (liquidated damages), которые были заранее оценены и оговорены сторонами. Во французской правовой доктрине демередж — это просто дополнительный фрахт, то есть вознаграждение судовладельца за время, дополнительно израсходованное на простой судна под грузовыми работами. Ст.149 КТМ Украины определяет демередж как размер платы перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени.

С точки зрения английской правовой доктрины, поскольку демередж является убытками, которые заранее согласованы сторонами, то по умолчанию судовладельцу нет необходимости предоставлять доказательства таких убытков или предпринимать меры по их уменьшению. Как утверждает М. Саммерскил в своей книге «Сталийное время» (M.B. Summerskill. Laytime, 4th ed., 1989), хотя оговорка о сталийном времени в чартере не является одним из его условий, и поэтому ее простое нарушение не дает права судовладельцу считать контракт закончившимся, она, тем не менее, является абсолютной гарантией для судовладельца, если сталийное время точно определено (определенное сталийное время) или поддается расчету (расчетное сталийное время). Это означает, что даже если фрахтователь приводит доказательства, что он принимал все меры по осуществлению своевременной погрузки или выгрузки, то он все равно будет нести ответственность за демередж. Фрахтователь может избежать такой ответственности, только если он сможет доказать, что задержка произошла по вине судовладельца или его служащих, рабочих или агентов, либо если фрахтователь огражден специальными оговорками чартера.

За время, когда судно не было под контролем судовладельца, демередж ему все равно причитается. Это правило следует из решения английского суда по спору *Dias Compania Naviera v. Louis Dreyfus, the Dias* [1978] 1 Lloyd's Rep 325, HL.

Нотис о готовности судна и демередж: вопросы географии

Географическое расположение является одной из основных характеристик, которая лежит в основе формирования морского порта, влияет

на эффективность его текущей работы и дальнейшее развитие. Географические особенности порта не только экономически, но и юридически влияют на организацию морских перевозок, формируя обычаи и правила работы порта.

Обычаи порта и интересы судовладельцев и фрахтователей

В каждом порту действуют свои обычаи и правила, сформировавшиеся на основе многолетней практики функционирования порта. Они могут найти отражение как в специализированных подзаконных актах — своде обычаев порта и обязательных постановлениях, так и действовать по умолчанию, будучи признанными всеми участниками морских перевозок.

Обычаи и правила работы порта затрагивают как интересы порта, так и интересы основных потребителей портовых услуг — судовладельцев, фрахтователей и грузовладельцев, и такое влияние очень индивидуально в зависимости от заключенного контракта.

Учитывая экономические реалии рынка морских перевозок, в настоящее время актуальность для фрахтователей и судовладельцев в коммерческом плане сохраняет география порта, пределы его границ, особенности стоянки судов на рейде и навигации на подходе к порту. Данные факторы являются отправной точкой при принятии решения о подаче нотиса о готовности судна, для признания судна прибывшим, расчета сталийного времени и дальнейшего начисления демереджа. Они нередко становятся «камнем преткновения» на пути к мирному и своевременному завершению взаимоотношений сторон по чартеру, попадая в результате под пристальное внимание и оценку судебных и арбитражных органов. Одно из таких показательных арбитражных дел было успешно завершено специалистами Interlegal.

С чего начинается демередж?...

Иностранный судовладелец обратился в Interlegal в связи с неоплатой фрахтователем демереджа, начисленного согласно условиям чартера и применимой стандартной проформы GENCON 1976. Демередж возник по результатам погрузки груза в Белгород-Днестровском порту, Украина, и выгрузки в одном из портов Измитского залива в Турции.

Требование по оплате демереджа основывалось на принципах и положениях применимого английского права.

Ситуация усложнялась тем, что в связи с географическими особенностями расположения обоих портов:

- в порту погрузки, мощности которого территориально расположены на лимане, Судно подало нотис о готовности и несколько дней перед мостом ожидало подтверждения портовых властей на дальнейший проход и постановку к причалу;
- в порту выгрузки нотис о готовности Судна был подан в Измитском заливе на ходу при принятии лоцмана на борт Судна в районе лоцманской станции, а дальнейшая выгрузка груза осуществлялась в порту, прямо не оговоренном в чартере.

Между сторонами возник спор по расчету сталии и демереджа.

Ссылаясь на географические особенности портов, фрахтователи утверждали, что нотисы поданы преждевременно, они — недействительны, оспаривали момент начала отсчета сталийного времени, в связи с чем рассчитывать сталийное временя необходимо с момента погрузки, и, как следствие, отвергали наличие по чартеру демереджа в целом.

Спор был передан на разрешение в Лондонскую ассоциацию морских арбитров (LMAA).

Аргументы фрахтователей

В арбитраже в обоснование своей позиции фрахтователи ссылались на такие классические дела как *E.L. Oldendorff & Co. G.M.B.H. Appellants v. Tradax Export S.A. Respondents, The Johanna Oldendorff* [1974] A.C. 479, *Glencore Grain Ltd. v. Flacker Shipping Ltd, The Happy Day* [2002] EWCA Civ 1068.

По мнению фрахтователей, на момент подачи нотиса о готовности судно не являлось «прибывшим» (arrived ship), поскольку не было таким, которое:

- достигло предусмотренного контрактом места погрузки и выгрузки (geographical arrival);
- во всех отношениях было готово к погрузке или выгрузке и находилось в распоряжении фрахтователей (actual readiness);
- подало нотис о готовности в соответствии с условиями установленными договором (triggering of laytime).

Кроме того, фрахтователи указывали на то, что термин «прибывшее» следует трактовать не только с учетом коммерческих целей сторон, но и фактических географических характеристик каждого отдельного порта.

Так, по мнению фрахтователей, порт Белгород-Днестровский должен считаться достигнутым только после прохода судном моста и следования далее по лиману до постановки к причалу. В районе Измитского залива и его портов, судно должно считаться «прибывшим» на рейде/якорной стоянке того порта, который прямо указан в чартере, а не в процессе движения, у лоцманской станции на входе в залив.

В связи с указанным, согласно позиции фрахтователей, ни в первом, ни во втором случае судно фактически не было «прибывшим». Поданные нотисы, таким образом, являлись недействительными. Более того, поскольку по прибытию в порты повторно нотисы судовладельцами также не подавались, сталийное время начало течь с момента погрузки/выгрузки. Простой судна до этого времени должен быть исключительно за счет судовладельцев.

Контраргументы судовладельцев

Со своей стороны, судовладельцы сочли аргументацию и обоснования фрахтователей несоответствующими условиям чартера в части подачи нотиса и фактическим обстоятельствам дела. В опровержение судовладельцы представили на рассмотрение и оценку арбитража свои контраргументы.

Судовладельцы обратили внимание арбитража на согласованный между сторонами в чартере порядок подачи нотиса о готовности, который включал оговорку WWWW (whether in berth or not, whether in port or not, whether customs cleared or not, whether in free pratique or not), а также — специальные условия применимой стандартной проформы GENCON 1976.

Согласно GENCON 1976 нотис в порту погрузки был принят от имени отправителей, а в порту выгрузки — самими фрахтователями.

Порт погрузки Белгород-Днестровский, по мнению судовладельцев, был доступен с учетом особенностей его акватории и географического расположения. Согласно Постановлениям Кабинета Министров Украины от 14 мая 2008 г. № 460 «О границах акватории морского порта Белгород-Днестровский» и Обязательным постановлениям порта акватория порта официально ограничивается железнодорожным мостом. Порт был номинирован фрахтователями с пониманием расположения причалов, а также наличия моста на подходе к ним.

Более того, фрахтователи в чартере гарантировали, что в каждом порту будет номинирован 1 GSBAA (good safe berth always accessible).

Так, в деле *Shipping Development Corp. v. V/O Sojuzneftexport, The Delian Spirit* [1972] 1 QB 103 установлено, что в случае, если фрахтователями была дана гарантия, что причал «всегда доступный» (always accessible), то такая гарантия приравнивается к абсолютной гарантии того, что судно может дойти до указанного причала без задержек.

В свою очередь, в Измитском заливе нотис был подан в районе лоцманской станции, которая является обычным местом ожидания судов в данном районе судоходства. Информация о месте и времени подачи нотиса никогда не искажалась судовладельцами. Нотис о готовности судна был принят фрахтователями лично без каких-либо оговорок и возражений, что в соответствии с устоявшейся английской прецедентной практикой свидетельствует о валидности такого нотиса.

Дополнительно судовладельцы провели параллель с одним из опубликованных арбитражных дел LMAA, в рамках которого нотис о готовности судна, будучи поданным с лоцманской станции в 75 милях от порта погрузки, был признан валидным. В нашем деле нотис о готовности судна был дан с лоцманской станции, которая находилась в 7 милях от порта выгрузки. Иными словами, расстояние в 7 миль при подаче нотиса с лоцманской станции на подходе к порту свидетельствует, что судно фактически было в немедленном и эффективном доступе/распоряжении фрахтователей и готово к выгрузке.

Таким образом, по мнению судовладельцев, судно как в порту погрузки, так и в порту выгрузки должно считаться «прибывшим» с момента подачи нотиса, что влечет за собой начало сталийного времени, а после его завершения — начисление демереджа, полная сумма которого была заявлена в арбитраже.

При рассмотрении спора подымались также такие актуальные вопросы как сроки подачи предварительных нотисов (pre-advice), а также принятие судном инструкций от агентов, номинированных фрахтователями, и их суб-агентов (CHABE). Фрахтователи ставили под сомнение представленные судовладельцем доказательства, а также требовали предъявить документы, не предусмотренные условиями чартера и обычной морской практикой.

В ходе арбитражного разбирательства удалось доказать законность и обоснованность требований судовладельцев.

По результатам рассмотрения дела арбитраж полностью согласился с аргументами судовладельцев по порту погрузки. Расчет сталийного времени, представленный судовладельцами с учетом географии порта

погрузки и выделенной акватории, был принят и признан арбитражем правильным.

По порту выгрузки трибунал также принял сторону судовладельцев. Оценив представленную правовую позицию, трибунал дополнительно мотивировал свое решение следующим образом.

Во-первых, арбитраж подчеркнул следующее: «… Судно подало нотис о готовности не на якорной стоянке, …. а ранее при принятии лоцмана на борт, … будучи на ходу. В таком случае, данный нотис не может считаться действительным, так как Судно, которое находится в движении, не может быть в «немедленном и эффективном доступе/распоряжении фрахтователей».

Однако, факт недействительности нотиса о готовности судна сам по себе еще не значит, что сталийное время следует исчислять с момента, когда судно пришвартовалось к причалу и начало грузовые операции. По мнению трибунала, судовладельцы вправе сослаться на пункт 6 (с) GENCON 1976, согласно которому «Время, потерянное в ожидании причала, считается временем погрузки и выгрузки». При этом, данное положение GENCON 1976 не основывается на подаче нотиса о готовности и не зависит от валидности такого нотиса.

Согласно мнению трибунала: «Что запускает время ожидания — ожидание; если судно пришло так близко, как смогло, в направлении места назначения, и готово идти дальше до того, как причал станет доступен, оно считается «ожидающим причала» (waiting for berth) в понимании данного пункта, и с этого момента время ожидания будет считаться так, как считается сталийное время. Иными словами, ко времени ожидания применяется режим сталийного времени, и то, что исключено из расчета сталийного времени, исключается из времени ожидания».

В завершение трибунал сослался на факт, не единожды отмеченный судовладельцами, что нотис о готовности судна, будучи недействительным, был принят фрахтователями с отметкой «согласно чартеру» (as per C/P), но без каких-либо оговорок и возражений в отношении фактов, указанных в нотисе. Последнее означает, что фрахтователи вправе трактовать указанное в нотисе в соответствии с положениями чартера, но не оценивать и не поддавать сомнению его содержание. Иными словами, поскольку нотис фактически был принят фрахтователями, фрахтователи лишили себя права оспаривать его действительность в дальнейшем, в том числе, ссылаясь на особенности расположения порта.

Иск, поданный от имени и в интересах судовладельца, был удовлетворен трибуналом в полном объеме.

Данное дело и окончательное решение арбитража еще раз подтверждает сложность дел по взысканию демереджа за простой судна в связи с географическими особенностями расположения порта. Ответ на вопрос: «Когда нотис о готовности считается поданным, а судно — прибывшим?», требует комплексного подхода и оценки.

Как выиграть спор по демереджу, или «не навреди себе»

Pacta sunt servanda, что с латыни переводится «договоры должны исполняться» — основополагающий принцип контрактного права. При этом, слепо, пусть и с благими намерениями, следовать этому принципу все же не стоит, ведь известно, куда этот путь может привести. В ситуации, когда исполнение контракта не проходит гладко и требует оперативных решений по изменению его условий, стороны нередко действуют поспешно и неосторожно, что может привести к неожиданным и, в какой-то степени, несправедливым результатам.

В одном из дел арбитражной практики Interlegal фрахтователи, не до конца взвесив все «за» и «против», согласились на продление лейкена по чартеру, что в результате привело к требованию судовладельца оплатить демередж.

В октябре 2014 года, на основе стандартной проформы Gencon 94, было зафрахтовано судно для осуществления рейса из украинского порта Николаев во французский порт Ле Леге (Le Legue). При судозаходе в порт Ле Леге необходимо учитывать приливную активность. Так, при низкой воде, причалы порта не достижимы и судно будет вынуждено стоять в ожидании прилива. Поскольку с природой не поспорить, спорная ситуация возникла между сторонами.

Согласно первоначальным договоренностям сторон, судно должно было быть подано под погрузку 16—17 октября 2014 года. По пути в Украину судовладелец предпочел заработать и, без согласования с фрахтователями, решил выполнить промежуточный (intermediate) рейс из Болгарии в Россию.

По расчетам судовладельца он успевал выполнить рейс Болгария — Россия до даты канцеллинга, согласованной сторонами. Если бы изначальный план судовладельца был реализован, то спорить сторонам было бы не о чем. Факт того, что промежуточный рейс осуществлялся без разрешения фрахтователей, хотя и возмущал последних, но

не давал им оснований обвинять в чем-то судовладельца. Как было закреплено в деле *Monroe Brothers Ltdv. Ryan* [1935] 2 KB 28, не существует такого правила, которое запрещало бы судовладельцу отфрахтовать судно для выполнения промежуточного рейса. Однако, судовладелец нарушит свои обязательства по основному чартеру, если не успеет подать судно в сроки канцеллинга (см. *Nelson v. Dundee* [1907] S.C. 927).

Во время выполнения промежуточного рейса судно задержалось, и судовладелец запросил фрахтователей о продлении лейкена до 18—21 октября 2014 года. Фрахтователи, руководствуясь тем, что расторжение чартера и поиск нового судна займет больше времени и потребует дополнительных затрат, удовлетворяют просьбу судовладельца.

Судно было подано в пределах нового лейкена и, окончив погрузку, покинуло порт, направившись в Le Legue.

Однако в порт выгрузки судно прибыло в период отлива и не могло стать к причалу, что все же не помешало судовладельцу подать нотис о готовности и начать отсчет сталийного времени.

По окончании рейса судовладелец направил фрахтователям расчет сталийного времени, требуя оплаты демереджа за 12 дней простоя судна.

Не достигнув согласия во время переговоров, стороны передали спор на рассмотрение в арбитраж Лондонской ассоциации морских арбитров (LMAA).

По мнению фрахтователей, выход судна на демередж произошел исключительно по вине судовладельца. Произошедшая во время выполнения промежуточного рейса задержка сдвинула сроки выполнения перехода из Украины во Францию и привела к тому, что судно пропустило прилив. Более того, таблица приливов и отливов была инкорпорирована в чартер, поэтому судовладелец, выполняя рейс, должен был учитывать приливную активность в порту выгрузки.

Позиция судовладельца была проста и основывалась на том, что он поставил судно под погрузку в срок и выполнил рейс с разумной скоростью. Более того, обязанность обеспечить безопасный и доступный причал для осуществления погрузо-разгрузочных работ является обязанностью именно фрахтователей.

Изучив аргументы сторон, трибунал пришел к выводу, что судовладелец выполнил свои обязательства по чартеру, поставив судно под погрузку в согласованные (пусть и заново) сроки. Арбитр отметил, что при согласовании нового лейкена фрахтователям следовало настоять

на включении в чартер оговорки о том, что судовладелец отвечает за все последствия пропуска оригинальных сроков подачи судна. Арбитр остроумно отметил, что, продлевая лейкен без выдвижения дополнительных условий, фрахтователи «выстрелили себе в ногу».

С учетом возможной ситуации пересогласования лейкена, рекомендуется фрахтователям включать в чартер оговорку подобного содержания: «Owners guarantee that any loss of time at the port of discharge, caused by renegotiation of laycan, shall be fully for the Owners account and the Owners indemnify the Charterers against liability for such loss».

Комиссионные

Адресная комиссия и брокерская комиссия предусматриваются в обеих проформах. Ст.ст. 42, 43 Norgrain 89 посвящены, соответственно, адресной и брокерской комиссии.

В Synacomex 2000 брокерская комиссия закрепляется в ст. 15, которая корреспондирует боксу 20, и адресная комиссия — в ст. 16, корреспондирующей боксу 21. Причем, в боксе 20 предусматривается альтернатива: наличие или отсутствие права вычесть комиссионные из сумм фрахта или демереджа, причитающихся судовладельцам.

В ст. 43 Norgrain 89 закрепляется процент от полной суммы фрахта, мертвого фрахта и демереджа, который подлежит выплате судовладельцами брокеру, при получении соответствующих сумм, независимо от гибели судна. Фрахтователи вправе вычесть предусмотренный в ст. 42 Norgrain 89 процент комиссионных из соответствующих сумм в качестве адресной комиссии.

Таким образом, фрахтователи обыкновенно имеют право на адресную комиссию. При этом они вправе вычитать причитающиеся им суммы комиссионных при совершении выплаты соответствующей суммы судовладельцам, будь то фрахт, мертвый фрахт или демередж, независимо от гибели судна.

7. Фумигация зерновых грузов на борту судна

Подробнее остановимся на фумигации. В ст. 16 Norgrain 89 имеются положения, из которых ясно, что обыкновенно фумигация должна производиться на борту судна после начала погрузки, если она

необходима. Фумигация выполняется на риск и за счет фрахтователей с разрешения судовладельцев. Расходы по фумигации включают в себя необходимые расходы по размещению и питанию экипажа судна на берегу. Время, потерянное судном, рассчитывается по ставке демереджа. Фрахтователи гарантируют, что используемые фумиганты не подвергнут здоровье экипажа судна никакой опасности и будут соответствовать требованиям действующих правил ИМО.

В ст. 11 Synacomex 2000 (строки 159—172) отношения по поводу фумигации груза урегулированы иначе. Здесь предусматривается право фрахтователей фумигировать груз на борту судна как в порту погрузки, так и в порту выгрузки, а также в каких-либо местах по пути следования на свой риск, за свой счет и на свою ответственность. Они отвечают за то, чтобы экипаж судна, а также все другие лица на борту судна в течение и после фумигации не подвергли свое здоровье какой-либо опасности. Фрахтователи обязуются оплатить судовладельцам все необходимые расходы, понесенные в связи с фумигацией, а время, потерянное в результате этого, засчитывается в сталию или в демередж. После завершения фумигации в порту погрузки и засвидетельствования ее надлежащей проверкой, проведенной компетентным органом, капитан подписывает коносаменты без отметок по поводу насекомых, обнаруженных в грузе до проведения фумигации.

Положения, содержащиеся в Synacomex 2000, представляются более адекватными современной практике фумигации, поскольку фумигация зерновых грузов производится не только в портах, но и во время перехода судна из порта в порт (транзитная фумигация). Закладка фумигирующих таблеток фосфида алюминия, производится в загруженный трюм. При соприкосновении с воздухом таблетки выделяют газ фосфин, циркулирующий внутри трюма в течение нескольких дней (до 3 недель).

Международное регулирование

В Norgrain 89 специально указано, что при фумигации будут соблюдаться действующие правила ИМО. Такие правила предусмотрены следующими документами ИМО:

- Конвенцией SOLAS;
- Международным Кодексом морской перевозки твердых навалочных грузов (IMSBC) ИМО;
- Рекомендациями ИМО о безопасном использовании пестицидов на судах (MSC.1/Circ.1358, 30.06.2010);

- Рекомендациями ИМО о безопасном использовании пестицидов на судах, применимых для фумигации грузовых трюмов (MSC.1/Circ.1264, 27.05.2008, с учетом изменений к ним, внесенными MSC.1/Circ.1396, 16.11.2011);
- Пересмотренными Рекомендациями о безопасном использовании пестицидов на судах, применяемых для фумигации грузовых транспортных единиц ИМО (MSC.1/Circ.1361, 27.05.2010) и др.

Центральное место среди документов разъяснительного характера занимают рекомендации Комитета по безопасности судоходства (MSC) Международной морской организации (ИМО).

В частности, указанные Рекомендации предусматривают необходимость наличия на борту судна:

- комплекта оборудования обнаружения газов и соответствующих пригодных к использованию расходных материалов, а также инструкции по их использованию и предельно допустимых концентраций для безопасных рабочих условий;
- инструкции по удалению остатков фумигационного материала;
- как минимум четырех комплектов защитного оборудования, пригодного для используемого фумиганта;
- необходимых лекарств и медицинского оборудования;
- копий последней версии Руководства по первой медицинской помощи при происшествиях, включающих опасные грузы.

С целью разъяснения положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов принято Руководство по первой медицинской помощи при авариях с опасными грузами (MFAG).

В приложениях к Руководству по первой медицинской помощи при авариях с опасными грузами содержатся:

- Перечень оборудования, минимально необходимого на борту судна, которое перевозит опасные грузы, в случае аварии;
- Перечень лекарственных веществ, специально предназначенных для применения в случае аварии на судне, которое перевозит опасные грузы.
-

Регламентация морских и торговых организаций

Рассматривая регламентацию вопросов фумигации зерновых грузов на борту судна, отдельного внимания заслуживает деятельность таких организаций как Международная морская фумигационная организа-

ция (IMFO), Ассоциация торговли зерном и кормами (GAFTA), а также БИМКО, направленная на урегулирование отношений в рассматриваемой сфере.

Международной морской организацией фумигации, а также Ассоциацией торговли зерном и кормами приняты Кодекс практики по безопасности и эффективности морской фумигации и Кодекс практики по фумигации и контролю вредителей, соответственно, содержащие требования к ее проведению и обеспечению условий, необходимых для ее безопасного проведения.

БИМКО разработал специальную формулировку оговорки для включения в чартера, которая предусматривает распределение ответственности между судовладельцем и фрахтователем по обеспечению наличия на судне специальных медикаментов и оборудования, необходимых для транзитной фумигации.

Указанные документы и нормы распространяются на участников этих организаций и на договоры, которые прямо ссылаются на использование этих документов в регулировании отношений между сторонами.

Национальные правовые акты

На данный момент в законодательстве Украины отсутствует единый нормативно-правовой акт, регулирующий непосредственно проведение фумигации на судах, в том числе транзитной фумигации, а также обеспечение условий для ее проведения.

Основным нормативно-правовым актом национального законодательства Украины, который косвенно регламентирует отношения в рассматриваемой сфере, является Закон Украины «О карантине растений» от 30.06.1993.

Действовавший ранее Порядок поставки на суда в морских и речных портах Украины, открытых для захода судов заграничного плавания, в том числе судовых припасов и лекарственных средств, утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 05.08.2009 № 846, предусматривал общий перечень медицинских средств и медицинского оборудования, которые должны быть на судне. Он утратил силу, а на данный момент новый аналогичный порядок не утвержден.

На национальном уровне в Украине действуют Государственные санитарные правила для морских судов Украины (ДСП 7.7.4-057-2000), утвержденные постановлением Главного государственного санитарного

врача Украины от 20.12.2000 № 57, которые, согласно Закону Украины «Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения» от 24.02.1994, являются обязательными для судов, зарегистрированных под украинским флагом. Правилами предусмотрено, что:

- судно должно быть обеспечено средствами индивидуальной защиты (при необходимости газоанализаторами для контроля химического загрязнения воздуха), номенклатура и количество которых в зависимости от конкретных опасных свойств груза согласовываются с компетентными органами госсаннадзора (портовой санэпидстанцией), но не менее чем на численность экипажа;
- перевозка фумигируемых грузов должна осуществляться в соответствии с требованиями Временной инструкции по вопросам безопасности технологии обеззараживания зерна и другой сельскохозяйственной продукции препаратами на основе фосфина на судах водного транспорта Украины (утратила силу);
- во время перевозки фумигируемых грузов осуществляется постоянный контроль содержания фумиганта в воздухе, а экипаж должен быть полностью обеспечен средствами индивидуальной защиты и уметь пользоваться ими.

Вышеуказанные правила распространяют свое действие только на суда под украинским флагом, что является существенным недостатком, т.к. большая часть зерновых грузов, перевозимых морским путем, приходится на суда под иностранным флагом.

Временная инструкция по технологии и обеспечению безопасности при обеззараживании зерна и сельхозпродуктов препаратами на основе фосфина на судах водного транспорта Украины (утверждена Главным санитарным врачом Украины 25.12.1998), которая достаточно детально регламентировала данную процедуру, на сегодня не является действующим документом.

При всем указанном количестве и разнообразии нормативных правовых актов, как показывает практика, при осуществлении транзитной фумигации возникают сложности, вызванные наличием пробелов в правовом поле. Инициативу, призванную изменить эту ситуацию, в очередной раз проявила Международная морская организация, принявшая Кодекс имплементации инструментов IMO (III Code), согласно которому страны участницы Конвенции SOLAS обязаны принять на национальном уровне правовые акты, регламентирующие в том числе

вопросы транзитной фумигации, с целью обеспечения безопасности на море.

Усугубляет проблему отсутствие эффективного контроля соблюдения участниками отношений в сфере транзитной фумигации предписаний международных актов, на что неоднократно обращали внимание различные международные организации судовладельцев, страхователей, брокеров и т.п. При этом указанные тенденции, наблюдаемые в сфере правового регулирования торгового мореплавания, вселяют оптимизм относительно существенного улучшения ситуации, в том числе в Украине. Для чего требуется согласованный подход органов государственной власти и хозяйствующих субъектов, их объединений на основе конструктивного диалога с учетом интересов всех его участников.

8. Переход судна и другие институты

В настоящем разделе мы остановимся в основном на институтах, связанных с выполнением перехода между портами.

Мореходный дифферент

Погрузка или выгрузка груза изменяет нагрузку судна (вес и координаты центра тяжести) и его погруженный объем, то есть его величину, форму, координаты центра величины. Это может серьезно повлиять на остойчивость судна. Кроме того, на остойчивость влияют перемещения груза. Ведь зерновые грузы — это сыпучие грузы, которые могут перемещаться в ходе рейса по грузовым помещениям. Для сохранения прочности и остойчивости судна навалочные грузы должны быть правильно распределены с учетом характеристик груза и конструктивных особенностей судна.

Разумеется, дифферент не оказывает значительного влияния на остойчивость судна, поскольку она проявляется больше в продольном направлении, чем в поперечном. Тем не менее, появление значительного дифферента может отрицательно сказаться на эксплуатационных и мореходных качествах судна. Поэтому после погрузки судно не должно иметь крена, а его дифферент должен быть в допустимых для нормальной эксплуатации пределах.

Ст. 23 Norgrain 89 предусматривает, что при совершении сложного рейса, то есть когда погрузка или выгрузка производится в двух и более портах, судно должно оставаться с мореходным дифферентом к удовлетворению требования капитана, которое не должно превышать требования Конвенции о спасении жизни на море (SOLAS). Аналогичные положения содержатся в ст. 10 Synacomex 2000. Правда, в Synacomex 2000 предусматривается обязанность приведения судна в мореходный дифферент не только при совершении перехода между портами, но и при переходе от причала к причалу в пределах порта. В остальном эта обязанность предусмотрена в зерновых чартерах сходным образом. Субъектом ее является фрахтователь в порту погрузки, а в порту выгрузки — фрахтователь или грузополучатель. Соответственно, время, использованное на приведение судна в мореходный дифферент, засчитывается в сталию или в демередж.

Девиация

В ст. 20 Synacomex 2000 говорится об обоснованной девиации судна.

Вообще-то, институт девиации в морском праве довольно сложный. Можно выделить узкое или собственное значение термина «девиация». В этом смысле девиация — это географическая девиация, то есть отклонение судна от маршрута. В английском и американском праве девиация понимается и более широко — как любое отклонение от условий договора морской перевозки. Например: задержка с отходом судна, неправомерная перевозка груза на палубе, непредусмотренная договором перегрузка груза на другое судно и т.п. Таким образом, можно говорить о девиации негеографического характера, то есть в широком смысле этого термина. Девиация может представлять собой навигационную ошибку, за что перевозчик, как правило, ответственности не несет. Разумеется, в любом случае девиация имеет смысл с точки зрения определения того, нарушен ли контракт и несет ли перевозчик (судовладелец) ответственность за нарушение договора перевозки, если оно имело место. В этом плане девиация может рассматриваться в двух главных отношениях: обоснованная и необоснованная девиация.

Отклонение судна от пути следования в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества в море, или с целью бункеровки, или иное обоснованное отклонение считается обоснованной, или разумной, девиацией и не влечет ответственности судовладельца.

В ст. 34 Norgrain 89 идет речь, как о подобного рода обоснованной девиации, так и о необоснованном отклонении. Здесь упоминаются случаи, которые обычно считаются необоснованной девиацией: погрузка или выгрузка груза, прием или высадка пассажиров.

Оговорка о бункеровке (ст. 33 Norgrain 89) также имеет отношение к девиации, причем здесь закрепляется положение об обоснованности девиации, связанной с бункеровкой.

Разумеется, отношения обоснованности или необоснованности отклонения в каждом конкретном случае должны получать правовую оценку в результате тщательного юридического исследования.

В частности, имеются существенные различия в практике английского и американского суда в подходе к оговорке о свободе девиации. В делах *Foreman and Ellams v. Federal Stream Navigation Co* [1928] 2 KB 424; *Stag Line Ltd v. Foscolo, Mango & Co* [1932] AC 328 английский суд очень широко истолковал такую оговорку и признал возможность ее применения, независимо от противоречия ее положений императивным нормам. Американский суд, напротив, склонен считать, что признание подобных оговорок без ограничений толкования привело бы к нарушению публичного порядка, в частности и особенности, п. 2 ст. 3 Закона о морской перевозке грузов 1936 года, которая возлагает на перевозчика обязанность надлежащим образом перевезти груз. При трактовке девиации в узком смысле, как вопроса факта, исследованию подлежит отношение причинной связи девиации и убытков. Следовательно, даже если имела место необоснованная девиация, но никакого влияния на возникшие убытки она не оказала, то и учитывать ее разумность или неразумность, обоснованность или необоснованность не следует. В то же время, когда девиация воспринимается как вопрос права, суд может не вдаваться в анализ ее влияния на возникновение убытков. Так, в деле *Jones v. The Flying Clipper* (1954) американский суд решил, что девиация лишает перевозчика возможности воспользоваться ограничением ответственности, причем суд не стал вдаваться в рассмотрение причинной связи между девиацией и ущербом, понесенным грузовладельцем из-за подмочки товаров морской водой.

Обоснованная и разумная девиация может быть признана не только правом, но и обязанностью судовладельца, например: отказ от захода в небезопасный порт или заход в порт-убежище в случае наличия обстоятельств непреодолимой силы или значительных морских опасностей.

Значительные разночтения имеются также в подходах стран континентальной правовой семьи и англо-американской правовой системы к девиации, так что учитывать систему права, в которой рассматривается институт девиации, обязательно.

В настоящее время в странах англо-американской системы права повышение или ослабление ответственности за девиацию зависит, главным образом, от того, насколько неблагоприятные для грузовладельца или фрахтователя последствия повлекла или могла повлечь девиация (задержка в доставке груза). В континентальном праве (Франция, Германия, Греция, Норвегия, Дания, Италия, Нидерланды, Швейцария) ответственность перевозчика в случае совершения им девиации и в случае задержки в доставке груза строится на иных принципах. Перевозчик отвечает не за девиацию как таковую и даже не за последствия девиации, а за ущерб, причиненный грузу. Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие вины или неисполнения обязанностей, или уменьшающие такую ответственность, считаются не имеющими силы.

Дополнительное страхование

Этот институт также предусматривается в обеих проформах. В Norgrain 89 — это ст. 32 (строки 214 — 215), и в Synacomex 2000 — ст. 14 (строки 190 — 195), которая корреспондирует боксу 19. Более емкой является формулировка в Norgrain-89. Дополнительное страхование груза, которое потребовалось из-за возраста судна, флага, класса или его принадлежности идет за счет судовладельца и может удерживаться фрахтователем из фрахта, однако фрахтователь должен представить доказательства в оправдание такого удержания.

Агентирование

Положения об агентировании, содержащиеся в ст. 13 Synacomex 2000, которые корреспондируют с боксами 17, 18 — агенты в порту (портах) погрузки и выгрузки, соответственно, не имеют нормативного характера, поскольку предусматривают то, какие именно агенты будут обслуживать судно.

Иное отношение к агентированию закрепляется в ст. 29 Norgrain 89. Здесь нормативно урегулирован порядок назначения агентов. Причем, имеется альтернатива: стороны чартера выбирают, кто будет назначать

агентов в портах погрузки и выгрузки — судовладельцы или фрахтователи. Во всех случаях агентское вознаграждение относится за счет судовладельцев, но оно не должно превышать обычно применяемых ставок. Такие правила вполне согласуются с обыкновениями хорошей морской практики.

Удержание (lien right) и передача прав

Оговорки об удержании груза и залоговом праве (ст. 21 Synacomex 2000 и ст. 35 Norgrain 89 — строка 222) в обеих проформах сходные. Судовладелец имеет залоговое право на груз в обеспечение фрахта, мертвого фрахта, демереджа и взносов по общей аварии. В ст. 35 Norgrain 89 (строки 223 — 224) закрепляется также правило о прекращении ответственности фрахтователей. Ответственность фрахтователя прекращается после отгрузки груза за исключением денежных обязательств.

Передача прав по чартеру — суб-фрахтование упоминается в ст. 19 Synacomex 2000 и в ст. 44 Norgrain 89. Фрахтователи имеют право полностью или частично передать свои права по чартеру другим лицам, гарантируя судовладельцам должное его исполнение.

Удержание груза

В практике международных морских перевозок зерна нередко возникают ситуации, связанные с неоплатой фрахта, демереджа и иных платежей, причитающихся перевозчику. В этих случаях судовладельцы ищут способы обеспечения своих требований, особенно, если имеются основания сомневаться в платежеспособности фрахтователя. Одним из достаточно эффективных способов обеспечения требований морского перевозчика является механизм удержания грузов (lien on cargo).

Договор морской перевозки груза в правовой доктрине рассматривается как трехсторонний договор, участниками которого являются грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель. На практике в перевозке груза, так или иначе, участвует значительно больший круг лиц.

Рассмотрим вариант, когда товар продан компанией A (продавец) на условиях CIF компании B (покупатель). При этом для перевозки товара компания A через своего агента, компанию C (агент, фрахтователь), зафрахтовала судно, принадлежащее компании D (перевозчик, судовладелец). По коносаменту продавец выступает отправителем груза, а покупатель — его получателем. Таким образом, у нас есть четыре типа отношений, которые происходят из договора купли-продажи, договора

фрахтования, агентского договора и коносамента (как известно, подтверждающего наличие договора морской перевозки). Неисполнение обязательств хотя бы одной стороной может повлечь негативные последствия для всей перевозки в целом. Для перевозчика эта проблема является особенно острой, так как разногласия между покупателем и продавцом или продавцом и агентом, в конечном итоге, могут привести к неуплате фрахта и другим убыткам.

Нередко разногласия выходят на поверхность только в порту выгрузки, когда рейс уже почти завершен, а фрахт все еще не уплачен перевозчику. Зачастую в таких ситуациях продавец/отправитель и фрахтователь пропадают или прекращают свое участие в переговорах, оставив судовладельца один на один с покупателем/получателем. Тот, в свою очередь, заплатив за груз и имея на руках оригиналы коносамента, требует выдачи груза. И в таких ситуациях судовладелец может воспользоваться механизмом защиты своих прав — удержанием груза.

В ст. 21 Synacomex 2000 (строки 240—243) и ст. 35 Norgrain 89 (строки 222—224) имеются оговорки «Залоговое право» и «Залоговое право и прекращение ответственности», соответственно.

Судовладельцы имеют залоговое право на груз в обеспечение фрахта, мертвого фрахта, демереджа и взносов по общей аварии, причитающихся им по настоящему чартеру. Так выглядит текст, общий для этих оговорок (строка 222 Norgrain 89). Однако в ст. 35 Norgrain 89 имеется еще и следующий текст: ответственность фрахтователей по настоящему чартеру прекращается после отгрузки груза за исключением оплаты фрахта, мертвого фрахта и демереджа при погрузке, а также за исключением всех других выплат, обусловленных в данном чартере, где предусматривается ответственность фрахтователей. Справедливости ради, необходимо отметить, что аналогичное дополнительное правило было предусмотрено и в предыдущей редакции Synacomex (Synacomex 90), за исключением того, что было упоминание демереджа, то есть любого демереджа, а не только демереджа при погрузке. Подобные разночтения вряд ли имеют сколько-нибудь существенное правовое значение.

Тем не менее, удержание груза связано с рядом практических сложностей, прежде всего, из-за особенностей местного законодательства.

Для эффективного удержания необходимо наличие ряда предпосылок. В первую очередь, само право удержания должно быть предусмотрено договором перевозки, равно как и денежные обязательства, которые обеспечиваются таким правом.

В случае, когда фрахтователь и держатель коносамента являются разными лицами, оговорка о праве удержания должна быть инкорпорирована в соответствующий коносамент прямым образом или посредством ссылки на чартер, чтобы судовладелец имел право на удержание груза, принадлежащего не фрахтователю, а третьему лицу — держателю коносамента. Это необходимо для того, чтобы избежать незаконного удержания, осуществленного против грузополучателей по коносаменту.

Право удержания неразрывно связано с физическим владением грузом. Судовладелец может осуществить право удержания только в отношении груза, которым он владеет или который иным образом контролирует. Другими словами, груз должен находиться непосредственно на борту судна, или храниться на береговом складе под контролем судовладельца. Удержание груза на борту влечет простой судна и убытки, а также увеличивает риск порчи груза во время его удержания. Удержание груза на береговом складе также влечет дополнительные расходы, и кроме того, не всегда возможно технически.

Далее, груз должен удерживаться в обеспечение денежных обязательств, срок исполнения которых уже наступил. По многим чартерам, расчеты по демереджу происходят спустя определенное время после выгрузки, и осуществить удержание становится невозможно, так как судовладелец утратил контроль над грузом до момента, когда наступил срок исполнения обязательства по уплате демереджа. В этом случае судовладелец может осуществить удержание, если он сумеет установить владение над частью груза, которая еще не выдана получателям или их агентам. Такая ситуация была рассмотрена в деле *Canadian Pacific (Bermuda) Ltd v. Lagon Maritime Overseas, The Fort Kipp* [1985] Lloyd's Rep.168, где часть выгруженного груза находилась в лихтерах и оставалась под контролем судовладельца на момент, когда наступил срок оплаты демереджа. На практике это может стать весьма сложной задачей.

Нужно отметить, что одних лишь условий чартера и английских судебных прецедентов бывает недостаточно для осуществления удержания груза.

Такое право должно быть также предусмотрено и практически возможно реализовать в рамках законодательства страны, где находится порт выгрузки. Если в соответствии с местным правом удержание груза невозможно, то осуществление этого права судовладельцем может

повлечь серьёзные последствия — арест судна держателями коносамента, иск о возмещении убытков за задержку доставки груза или упущенной выгоды.

Например, согласно законодательству Италии перевозчик имеет право на удержание груза в случае неоплаты фрахта, демереджа, иных платежей за перевозку. Однако срок действия такого удержания истекает в течение 15 дней после выгрузки, если перевозчик не предпринял мер к подтверждению своего права в судебном порядке. Любые дальнейшие действия с грузом могут производиться лишь с разрешения местного суда.

Судовладелец может обратиться в суд за разрешением выгрузить груз на береговой склад на ответственное хранение. По решению суда на груз может быть наложен арест. Если арестованный груз является скоропортящимся или подвержен значительному снижению рыночной стоимости, он может быть принудительно реализован в судебном порядке.

В Испании перевозчик может удерживать груз до момента, пока ему ни будет оплачен фрахт, а также иные расходы, связанные с перевозкой. При этом, по общему правилу, судовладелец не имеет права осуществлять удержание против получателя, иного, нежели фрахтователь, если коносамент не содержит условия об уплате фрахта в порту назначения (freight collect). Для удержания груза (и получения возможности его дальнейшей реализации с аукциона) необходимо обратиться к местному нотариусу, который назначает хранителя груза и уведомляет должника о необходимости оплаты. Если в течение 48 часов такая оплата не поступает, груз передается на хранение. Впоследствии нотариус также производит оценку хранимого груза, и организует публичный аукцион для его продажи. Процедура продажи груза с аукциона является достаточно быстрой.

Законодательство Греции не предусматривает «автоматического» осуществления удержания груза на том основании, что фрахт или иные платежи не были уплачены. Право на удержание груза не возникает также, если коносамент помечен как “freight prepaid”, причем независимо от того, был ли фрахт уплачен фактически, или нет.

Однако перевозчик имеет право обратиться в суд для получения разрешения на арест груза или помещение его на ответственное хранение до уплаты причитающихся перевозчику платежей.

На практике греческие суды признают, что, если оговорка о праве удержания в соответствии с английским законодательством включена

в коносамент, она должна толковаться, как право перевозчика на удержание груза, обращение в суд для ареста груза, либо выгрузку груза на ответственное хранение на берегу. Интересной особенностью является то, что если груз был помещен на хранение, то только хранитель (а не перевозчик), имеет право получить судебный приказ о продаже груза на том основании, что он является скоропортящимся или если расходы на его содержание непропорционально высоки.

По законам Турции перевозчик имеет право удержания груза в обеспечение всех требований, вытекающих из договора перевозки. Это право сохраняется на протяжении всего времени, пока груз находится в физическом владении перевозчика. Более того, даже если груз уже выдан получателю, но еще находится во владении получателя, в течение 30 дней с даты выгрузки судовладелец имеет возможность обратиться в суд для осуществления права удержания.

В портах Марокко судовладелец имеет право осуществлять удержание груза, как на борту судна, так и на береговом складе. Тем не менее, для законности удержания необходимо предварительно получить решение суда, которое, впрочем, достаточно формально.

С учетом особенностей местного права, различий в практике правоприменения и локальной специфики, во всех случаях желательно получить рекомендации P&I клуба, а также квалифицированных юристов до того, как пытаться осуществлять удержание груза.

Удержание (lien right) в английском праве

Удержание груза судовладельцем в порту выгрузки регулируется, как правило, договором фрахтования. Большинство стандартных проформ чартеров подчинены английскому праву.

Доктрина английского права закрепляет за судовладельцем lien right (право удержания), современное определение которого содержится, например, в деле *Santiren Shipping Ltd.v. Unimarine S.A.* [1981] 1 Lloyd's Rep. 159:

«…Защита, доступная лицу, во владении которого находится груз и которое имеет право по договору или по закону удерживать этот груз в своем владении до тех пор, пока ему не выплатят все, что ему причитается…»

Часто данный термин определяют в русском варианте как «залог». Однако, с точки зрения украинского законодательства, такой перевод является некорректным, так как залог и удержание — разные, хотя и

схожие, понятия. Ключевое отличие состоит в том, что при прекращении фактического владения грузом (например, при его передаче грузополучателю) перевозчик теряет право удержания груза, в то время как залог на груз (если он оформлен должным образом) продолжает действовать.

Для того чтобы оценить, правомерно ли удерживает груз судовладелец, нужно обратиться к оговорке об удержании (lien clause), содержащейся в большинстве договоров фрахтования. Рассмотрим оговорки об удержании на примере нескольких проформ чартеров.

Как указывалось выше, Synacomex 2000, наиболее часто используемая проформа чартера для перевозки зерновых грузов, в ст. 21 определяет, что судовладельцы имеют право удержания груза в обеспечение уплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа и общеаварийных взносов, причитающихся по чартеру.

Перечень оснований для удержания груза является здесь закрытым, в отличие от проформы чартера Gencon 94, по которому судовладельцы имеют право удержания груза в обеспечение уплаты фрахта и на весь суб-фрахт, уплачиваемый по грузу, а также мертвого фрахта, демереджа, убытков и всех иных сумм, причитающихся по чартеру, включая расходы по их возмещению.

В оговорке об удержании по чартеру Vegoilvoy, который используется при перевозке масла и иных наливных грузов, в перечень сумм, при неуплате которых судовладелец может удержать груз, относятся: фрахт, мертвый фрахт, демередж и расходы, включая адвокатское вознаграждение по их взысканию. Отдельно оговорено, что право удержания груза будет продолжаться и после передачи груза во владение фрахтователя или держателей любых коносаментов, выданных на данный груз.

Как правило, положения договоров перевозки (зафиксированных коносаментами) содержат схожие оговорки об удержании, или инкорпорируют условия чартера через ссылку «To be used with the Charter Party». Если удержание груза осуществляется на основании коносамента как доказательства заключенного договора перевозки, необходимо анализировать условия перевозки, содержащиеся на оборотной стороне коносамента. Полные условия некоторых линейных коносаментов (например, коносамент Maersk Line) не печатаются на оборотной стороне, а приводятся на сайте контейнерной линии.

Каждая проформа, таким образом, может содержать разные основания для удержания груза, и это без учета изменений, которые могут

быть внесены сторонами в оговорку об удержании при заключении договора.

Кроме того, для того чтобы запустить механизм удержания груза, судовладелец должен соблюсти необходимую процедуру:

1. уведомить фрахтователя/грузовладельца об удержании груза;
2. сослаться на соответствующую оговорку об удержании;
3. указать основания для удержания груза из перечня, приведенного в оговорке;
4. объявить о дате начала удержания и т.п.

В ином случае удержание может быть признано неправомерным, и судовладелец должен будет возместить все возникшие в связи с этим убытки.

Если судовладелец объявил об удержании груза: практические решения

В нашей практике было немало дел, в которых судовладелец по тем или иным причинам прибегал к удержанию груза либо угрожал этим.

В одном из дел судовладелец перевозил груз — масло, отгруженное украинским экспортером, в Иран. Перевозка осуществлялась на условиях CIF. Между сторонами чартера возник спор по фрахту. Стороны не могли договориться, и судовладелец объявил об удержании груза в обеспечении своих требований. Он обратился в суд, указанный в чартере как место рассмотрения споров, с иском и заявлением о дальнейшем применении к грузу права удержания. Суд удовлетворил заявление и разрешил выгрузить и удерживать груз до уплаты фрахта. Груз был выгружен в емкости терминала, и судно получило возможность продолжать работу по другим рейсам. Данная ситуация является классическим примером удержания груза.

В другом случае судовладелец осуществлял грузоперевозку из Керчи в Александрию на условиях CIF. На момент захода в порт выгрузки судовладельцу не был уплачен фрахт. В целях защиты своих интересов судовладелец удержал груз на борту судна. Как оказалось, фрахтователь заплатил фрахт, однако в связи с санкциями ЕС и США в отношении ряда российских компаний данная банковская операция была заморожена. Ситуация осложнялась природой скоропортящегося груза, который не подлежал длительному хранению на борту судна. Для скорейшего разрешения ситуации фрахтователь повторно перечислил сумму фрахта на счет эскроу агента, которым по обоюдному согласию

выступил Interlegal. Затем груз был передан получателю, а стороны продолжали переговоры, имея необходимую сумму в обеспечение своих возможных требований.

Этот случай является не только примером реализации удержания груза, но и напоминанием фрахтователям более тщательно оценивать как надежность банка, с помощью которого осуществляются операции, так и риски, связанные с санкциями.

Удержание в порту выгрузки полностью выполняет свою роль — оказывает необходимое давление на контрагентов для уплаты ими причитающихся платежей. При этом перевозчик несет ответственность за сохранность груза во время удержания. Во избежание возможной порчи груза стороны должны реально оценивать перспективы разрешения спора. Зачастую более целесообразной является выгрузка груза с судна на пригодный для хранения склад, или применение эскроу, либо иных обеспечительных механизмов. Иначе грузополучатель может стать «жертвой» удержания груза.

Необходимо также понимать, является ли удержание правомерным — внимательно анализировать соответствующие статьи чартера или коносамента, а при возникновении серьезного риска или объявления удержания груза привлекать к урегулированию экспертов.

Обеспечение интересов судовладельца: удержание грузов в портах Украины

В последние годы в практике нашей юридической фирмы наблюдается тенденция к увеличению проблемных ситуаций в порту погрузки. В одном из таких случаев украинский экспортер подписал контракт на продажу шрота подсолнечника офшорной компании на условиях FOB, порт погрузки — украинский порт. Когда судно пришло в порт и погрузило груз на борт, выяснилось, что покупатель, он же фрахтователь судна, «передумал» приобретать груз и попросту исчез, не оплатив ни товар, ни фрахт.

Отправителю не удалось оперативно подыскать замену покупателя и, спустя неделю безуспешных переговоров, он был вынужден обратиться к перевозчику с требованием выгрузить груз обратно на склады порта.

В ответ перевозчик уведомил отправителя об удержании груза в качестве обеспечения его убытков. Следует отметить, что судно не могло само покинуть порт ввиду незаконченных грузовых таможенных формальностей.

После еще почти недели простоя и безуспешных переговоров между перевозчиком и отправителем, последний был вынужден обратиться в суд с заявлением об аресте собственного груза. Суд удовлетворил требования заявителя, в результате чего груз был выгружен и передан отправителю на ответственное хранение. Учитывая, что ответчиком по делу являлся не перевозчик, а пропавший покупатель, оперативно влиять на ход судебного разбирательства, не будучи его стороной, перевозчик не мог.

Как мы видим, в данной ситуации перевозчик не разобрался в ситуации и, отставая на шаг от действий отправителя, по сути «выбыл из борьбы».

Основные способы обеспечения интересов перевозчика

Удержание груза в порту выгрузки во многом регулируется договором перевозки, английским правом (в большинстве случаев), местным законодательством порта выгрузки, и, в целом, является обычной практикой, в том числе и в Украине.

Сложнее ситуация с удержанием груза в порту погрузки, особенно в случаях отсутствия прямых договорных отношений между перевозчиком и грузоотправителем. Такие ситуации регулируются исключительно местным законодательством порта погрузки.

Обладает ли вообще перевозчик правом удержания груза в порту погрузки? В тех случаях, когда товар экспортируется из Украины на условиях FOB, и проблема с оплатой фрахта/груза становится очевидной уже на этапе погрузки, перевозчик и продавец/грузоотправитель (далее «отправитель») в отсутствие прямых договорных отношений неизбежно сталкиваются с украинским правом.

Для начала проанализируем перечень оснований, дающих перевозчику право удержания в соответствии с действующим законодательством Украины.

Удержанию груза перевозчиком посвящена ст. 916 Гражданского кодекса Украины (далее — ГК), которая гласит:

Перевозчик имеет право удержать переданный ему для перевозки груз для обеспечения внесения провозной платы и других платежей, если иное не установлено законом, иными нормативно-правовыми актами или не вытекает из существа обязательства.

Ч.ч. 1, 2 ст. 163 Кодекса торгового мореплавания Украины (далее — КТМ) предусматривают следующие положения:

При приеме груза получатель обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и плату за простой в порту погрузки, если это предусмотрено в коносаменте или другом документе, на основании которого перевозился груз, а в случае общей аварии — внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

Перевозчик может не выдавать груз до уплаты сумм или предоставления обеспечения, указанных в части первой настоящей статьи.

Эти правовые положения могут создать впечатление наличия права на удержание груза только у перевозчика в порту выгрузки, когда перевозка завершена и речь идет о принятии груза получателем, который обязан уплатить перевозчику все платежи, предусмотренные в договоре перевозки, и расходы (убытки), произведенные за счет и в связи с вещью — грузом, а также внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение в случае общей аварии. Это впечатление усиливается в ч. 1 ст. 164 КТМ, где говорится о залоговом праве на груз в тех же случаях, предусмотренных в ч. 1 ст. 163 КТМ.

Учитывая, что обязанность по оплате фрахта лежит на фрахтователе и обычно возникает в промежутке времени после выдачи коносамента и до момента выдачи груза в порту выгрузки, следующим этапом следует сопоставить вышеуказанные основания для удержания с теми убытками, которые уже возникли у перевозчика на момент погрузки груза на борт судна.

В частности, перевозчик фактически понес расходы по переходу судна в порт погрузки (бункер, зарплата экипажа и т.д.) и оплате портовых сборов. Кроме того, существует целый ряд вопросов в отношении неполученной прибыли.

Как мы видим, вышеперечисленные расходы не являются требованиями, которые могут быть основанием для удержания. Более того, в ситуации, когда отправитель (продавец) теряет покупателя, а судовладелец, соответственно, фрахтователя, говорить о целесообразности начала рейса по ранее согласованному маршруту не приходится, и оставшиеся один на один отправитель и перевозчик попадают в патовую ситуацию, при которой у каждого из них возникли убытки по вине третьей стороны — покупателя/фрахтователя, а, значит, говорить о возможности возложения таких убытков перевозчиком на отправителя не представляется возможным.

Однако, на самом деле, в современном гражданском праве Украины, которое субсидиарно применяется и к морским правоотношениям, удержание регулируется в ГК Украины весьма подробно (ст.ст. 594 — 597). Эти законодательные положения можно широко использовать для защиты интересов судовладельца, поскольку нормы КТМ можно интерпретировать как частный случай.

Случай из практики

Было бы неверно констатировать полную бесперспективность защиты интересов перевозчика (судовладельца) в украинских портах погрузки в случаях недобросовестности фрахтователя. Невзирая на то, что груз в порту выгрузки уже никто не ждет, сам по себе рейс формально не начинается по вине именно отправителя (по причине непрохождения последним таможенных формальностей). Это объясняется тем, что отправитель обоснованно не хочет «отпускать» судно с грузом из Украины, переводя тем самым спор в другую юрисдикцию.

В данной ситуации отправителю надо быть очень осторожным. КТМ Украины содержит ст. 183, регламентирующую отношения по поводу простоя судна по вине отправителя или получателя груза.

Непрохождение таможенных формальностей вполне вписывается в задержку по вине отправителя и может стать основанием для претензий со стороны перевозчика. В данной ситуации ключевым фактором является время, а именно длительность простоя судна, которое работает против отправителя.

Инициация перевозчиком судебного разбирательства в украинском суде (в случае наличия оснований, изложенных в ст. 183 КТМ) с одновременным арестом груза в качестве обеспечения может стать вполне адекватной заменой удержанию груза.

Практика показывает, что большинство подобных ситуаций рано или поздно завершаются мирным урегулированием без вынесения судебного решения по сути спора. Основной проблемой при этом является фактическое блокирование возможности коммерческой эксплуатации судна судовладельцем (перевозчиком) и возможности перепродать товар для отправителя.

9. Отдельные оговорки зерновых чартеров

В данном разделе мы перейдем к рассмотрению более «юридических» положений чартеров, которые, по сути своей, не регулируют коммерческие отношения сторон, но играют не менее важную роль ввиду их практического применения при возникновении спорных или проблемных ситуаций.

Начнем с арбитражной оговорки, вероятно, наиболее интересной для юристов.

Арбитражная оговорка (ст. 28 Synacomex 2000, ст. 27 Grainvoy, ст. 45 Norgrain 89, ст. 7 Euromed, ст. 39 Centrocon, ст. 33 Austwheat 1990). В Балтиморском зерновом чартере такая оговорка отсутствует.

В Synacomex 2000 предусматривается передача спора на рассмотрение Морской арбитражной палаты города Парижа, причем материальным правом, которому будет подчинен спор, является французское право.

Ст. 45 Norgrain 89 предусматривает альтернативу: арбитраж в Нью-Йорке в соответствии с правилами Общества морских арбитров, либо лондонский арбитраж в соответствии с английским правом.

В ст. 27 Grainvoy также закреплена альтернатива: арбитраж Торговой палаты в Гамбурге, либо вариант, согласованный в боксе 39.

Euromed и Centrocon склоняются в пользу лондонского арбитража, а Austwheat 1990 — арбитража в Австралийском центре международного торгового арбитража в Мельбурне, штат Виктория, либо лондонского арбитража.

Оговорка о военных рисках (ст. 27 Synacomex 2000, ст. 30 Grainvoy, ст. 41 Norgrain 89, ст. 9 Euromed, ст. 32 Centrocon, ст. 24 Austwheat 1990). Балтиморский зерновой чартер такой оговорки не содержит.

Synacomex 2000, Grainvoy, Norgrain 89, Austwheat 1990 и Euromed содержат развернутые военные оговорки сходного содержания, которыми предусматриваются довольно подробно права и обязанности сторон на случай войны, военных действий или угрозы наступления подобных обстоятельств.

В отличие от них, в ст. 32 Centrocon закрепляется лишь аннулирование чартера, если страна, под флагом которой ходит судно, окажется в состоянии войны, что поставит под угрозу свободное плавание судна, или если объявлена блокада или запрет на экспорт зерна.

Оговорка о взаимной ответственности при столкновении (ст. 26 Synacomex 2000, ст. 31 Grainvoy, ст. 39 Norgrain 89, ст. 10 Euromed, ст. 30 Austwheat 1990). Centrocon и Балтиморский зерновой чартер такой оговорки не содержат.

Оговорка о взаимной ответственности за столкновение имеет практически одинаковое содержание во всех зерновых чартерах. Она направлена на установление ответственности перевозчиков перед грузовладельцами за повреждение груза на судне, на котором он перевозится, лишь в размере установленной вины судна в столкновении, а оставшаяся доля ответственности падает на другие суда, участвующие в столкновении пропорционально доле их вины.

Оговорка об общей аварии (ст. 25 Synacomex 2000, ст. 26 Grainvoy, ст. 40 Norgrain 89, ст. 11 Euromed, ст. 29 Austwheat 1990, ст. 2 Балтиморского зернового чартера, ст. 31 Centrocon).

Наиболее лаконичной является оговорка в проформе Centrocon: «В случае аварии расчеты производятся в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1950 года».

Довольно пространную оговорку об общей аварии содержит Балтиморский зерновой чартер, но ее недостаток в том, что не указано, в редакции какого именно года Йорк-Антверпенские правила подлежат применению.

Йорк-Антверпенские правила наиболее популярны в редакции 1974 года. Эта редакция упоминается в Norgrain 89, Euromed, Austwheat 1990, Grainvoy.

В ст. 25 Synacomex 2000 имеется ссылка на Йорк-Антверпенские правила 1994 года.

Оговорка о забастовке (ст. 24 Synacomex-2000, ст. 30 Norgrain-89, ст. 6 Euromed, ст. 17 Austwheat-1990, ст. 30 Centrocon, ст. 28 Grainvoy). В ст. 1 Балтиморского зернового чартера предусматривается множество форс-мажорных обстоятельств, но забастовка среди них не упоминается.

Форс-мажорная и ледовая оговорки: ст.ст. 22 и 23 Synacomex 2000 представляют собой, соответственно, оговорку о форс-мажоре и ледовую оговорку; ст.ст. 31 и 36 Norgrain-89, соответственно, ледовая оговорка и оговорка о форс-мажоре; ст.ст. 1 и 25 Euromed, соответственно, оговорка о форс-мажоре и ледовая оговорка; ст.ст. 22 и 29 Grainvoy, соответственно, оговорка о форс-мажоре и ледовая оговорка; ст.ст. 28 и 29 Centrocon, соответственно, ледовая оговорка и оговорка о форс-

мажоре; ст. 1 Балтиморского зернового чартера, как уже упоминалось, содержит довольно развитую форс-мажорную оговорку, а в ст.ст. 22 и 25 Austwheat 1990, соответственно, содержатся условия о праве, применимом к чартеру, а также о запрете на экспорт.

Ледовая оговорка

Стандартная ледовая оговорка содержится в популярных рейсовых чартерах. В частности, в Synacomex 2000 подпункт «a» (строки 274—279) статьи 23 гласит, что в случае, если порт погрузки становится недоступен ввиду ледовой обстановки в то время, когда судно готово следовать из предыдущего порта захода, или в любой период времени в течение рейса, или по прибытию судна, или в случае, если лед образуется после прибытия судна, капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, вправе покинуть порт без груза, и чартер теряет юридическую силу.

Пункт «Порт погрузки (b)» (строки 280 — 290) определяет, что если капитан в ходе погрузки, ввиду опасности вмерзания судна в лед, сочтет целесообразным покинуть порт, то он вправе покинуть его с тем количеством груза, которое имеется на борту, и проследовать в любой другой порт (порты) с правом догрузки в интересах судовладельцев на любой порт или порты, в том числе на порт выгрузки. Любой частичный груз, погруженный таким образом, должен быть доставлен по назначению за счет судна, но против уплаты фрахта при условии, что грузополучатели не несут никаких дополнительных расходов, а фрахт оплачивается за сданное количество груза (пропорционально части груза при оплате люмпсум), все остальные условия — по чартеру. Имеется также пункт «Порт погрузки (c)» (строки 291—296), в котором закреплено следующее правило: если погрузка груза производится в двух или более портах, и один или более из них закрыты льдами, капитан (судовладельцы) вправе либо погрузить частичный груз в открытом порту и догружаться в ином месте в интересах судовладельцев как оговорено выше (в подпункте «b»), либо объявить чартер аннулированным, если фрахтователи не согласятся погрузить полный груз в открытом порту.

Ледовая оговорка содержит также правила «Порт выгрузки». Этот пункт (строки 297—317) разбит на три подпункта. Подпункт «a» предусматривает следующие правила: если льды помешают судну достичь порта выгрузки, грузополучатели вправе задержать судно до возобновления навигации, выплачивая при этом демередж, либо направить судно в безопасный и немедленно доступный порт, где оно сможет

безопасно разгрузиться без риска быть задержанным льдами. Такие указания должны быть даны в течение 48 часов после того, как капитан или судовладельцы известили фрахтователей о невозможности достичь порта назначения. Подпункт «b» — если в ходе выгрузки груза капитан ввиду опасности вмерзания судна в лед сочтет целесообразным покинуть порт, он вправе покинуть его с тем количеством груза, которое имеется на борту, и проследовать в ближайший доступный порт, где судно может безопасно разгрузиться. Подпункт «c» — после сдачи груза в таком порту все условия коносамента сохраняют силу, и судно должно получить такой же фрахт, как если бы оно выгружалось в первоначальном порту назначения, за исключением случая, когда расстояние до порта-замены превышает 100 морских миль; в таком случае фрахт по грузу, доставленному в такой порт, подлежит пропорциональному увеличению.

Эти правила весьма универсальны. Они содержатся во многих проформах зерновых чартеров. Более того, аналогичные правила содержит и Gencon 94. Правда, в некоторых проформах зерновых чартеров имеется довольно существенное дополнение: когда капитан судна считает целесообразным покинуть порт выгрузки с грузом на борту и проследовать в ближайший безопасный и доступный порт, такой порт должен быть номинирован фрахтователями возможно скорее, но не позже, чем через 24 непрерывных часа, исключая воскресные и праздничные дни, после получения запроса судовладельцев о номинировании замены порта выгрузки; в противном случае капитан сам изберет такой порт. Такое правило содержится в Norgrain 89 (строки 209—211), строках 451—458 Grainvoy. Ледовая оговорка Euromed не содержит такого дополнения.

В ст. 28 Centrocon содержится следующая ледовая оговорка:

Если судно направлено на выгрузку в один из портов на Континенте, и этот порт является недоступным из-за льдов, капитан имеет право либо ожидать, пока порт не будет снова открыт, либо проследовать в ближайший безопасный открытый порт или на рейд (телеграфируя грузополучателям о своем прибытии туда), где он получит новые указания проследовать в открытый и доступный порт выгрузки в Англии или на Континенте, как указано выше. Эти указания должны поступить в течение 24 часов после прибытия; в противном случае потерянное время засчитывается в сталию. Если судно получит такие указания, ему причитается такой же фрахт, как если бы оно выгрузилось в первоначальном

порту назначения, но если оно направлено в порт, отстоящий более чем на 100 морских миль от такого открытого порта или рейда, то фрахт увеличивается на один шиллинг за английскую тонну. Судно не может ни при каких обстоятельствах быть направлено из порта захода в Англии в порт, скованный льдом.

Балтиморский зерновой чартер и Austwheat 1990 не содержат ледовой оговорки.

Очевидно, что стандартная оговорка не охватывает все возможные обстоятельства, связанные с ледовой обстановкой, например, распределение расходов, связанных с ожиданием ледовой проводки и собственно проводкой, особенности подачи нотиса о готовности и т.д.

Кроме того, из конструкции стандартной оговорки не ясно, как должны быть урегулированы взаимоотношения сторон в случае, если капитан воспользовался правом покинуть порт погрузки. Освобождаются ли стороны от исполнения последующих обязательств по чартеру, утратившему силу, или же такое освобождение ретроспективно, т.е. договор изначально должен считаться не имеющим силы? В связи с этим может возникнуть ряд непростых вопросов. Так, например, с какого момента фрахтователь освобождается от контрактной обязанности предоставить груз? Происходит ли это с момента, когда судовладелец объявляет об осуществлении права покинуть порт? Может ли судовладелец претендовать на возмещение убытков от потери фрахта на основании, что фрахтователь имел возможность предоставить груз в течение сталийного времени, но не сделал этого? Может ли судовладелец требовать оплаты демереджа, если право покинуть порт осуществлено им после истечения сталийного времени? При отсутствии прямых положений в договоре, отвечающих на подобные вопросы, стороны должны разумно оценивать обстоятельства, понимать правовые перспективы, и быть готовыми к коммерческому компромиссу, дабы не допустить ненужной конфронтации, усугубляющей и без того непростую ситуацию.

Ледовая оговорка также не регулирует распределение убытков сторон, возникших вследствие утраты чартером юридической силы. И, если убытки фрахтователя не всегда очевидны, потери судовладельца вполне осязаемы уже в момент прекращения чартера. Это расходы на балластный переход судна в порт погрузки, содержание судна в период ожидания погрузки, и т.д. Логично предположить, что судовладельцы захотят компенсировать их за счет фрахтователя, и будут пытаться прекратить чартер, не используя при этом право, предусмо-

тренное упомянутым пунктом «Порт погрузки (а)» ледовой оговорки, перекладывая ответственность за расторжение на фрахтователя.

Как показывает практика, стороны договора морской перевозки не всегда уделяют внимание адаптации в зимний период положений чартера, касающихся течения сталийного времени. Тем не менее, эта проблема всегда актуальна для замерзающих акваторий. В Украине это применительно для большинства портов, включая порты Днепро-Бугского региона, где популярной стала практика рейдовой догрузки посредством барж. И здесь также очевидно наличие потенциальных камней преткновения. Как будет считаться сталийное время, если погрузка осуществляется с барж, которые не могут проследовать к судну из-за ледовой обстановки? Имеет ли судовладелец право сослаться на ледовую оговорку и покинуть порт с частью груза? Без сомнения, рано или поздно эти вопросы возникнут.

Мы уделили столько внимания именно ледовой оговорке — одному из многих «юридических условий» потому, что это условие чрезвычайно важно для тех проформ зернового чартера, на рассмотрении которых мы сконцентрировались в данном исследовании. Коммерческие риски в условиях ледовой обстановки значительно возрастают, и граничат с рисками, которые вытекают из форс-мажорных обстоятельств. Ледовая обстановка может перерасти в такие обстоятельства. В случае возникновения спора наилучшим выбором для всех участников морского предприятия будет руководствоваться принципами разумности, так что заключение мирового соглашения до передачи дела в суд или арбитраж весьма рационально. Стороны должны адекватно оценивать свои риски, которые вытекают не только из ледовой обстановки, но также из рассмотрения и разрешения спора судом или арбитражем. Так, в нашей практике был случай, когда сторона была уверена, что лед мощностью в два балла — это форс-мажорное обстоятельство. Это позволило ей смело возбудить дело в лондонском арбитраже (LMAA). Уверенность истца подкреплялась справкой местной Торгово-промышленной палаты. Однако предполагаемые форс-мажорные обстоятельства были исключены арбитром, который рассматривал дело с учетом всех рисков и фактических обстоятельств дела на основании английского права. Готовность сторон исполнить контракт в период ледовой обстановки должна быть очень высокой. Не менее высокой должна быть готовность вступить в спор на любой стадии его исполнения, однако, как правило, безопаснее и дешевле остановить спор путем заключения

компромисса, чем в течение некоторого времени ломать копья и мириться с задержками в бизнесе, дополнительными убытками и дальнейшими рисками.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящее исследование имеет комплексный характер, сочетая в себе анализ некоторых технических, экономических и правовых вопросов. При этом мы придерживались в основном структуры проформ зерновых чартеров Synacomex 2000 и Norgrain 89. Думается, что было оправдано наше стремление исследовать ключевые институты, урегулированные этими проформами, а также коснуться и других проформ, которые лежат в основании договоров, опосредующих морскую перевозку зерна, в том числе такой универсальной проформы, как Gencon 94. Разумеется, не всем институтам было уделено одинаковое внимание. Многие были довольно подробно исследованы нами ранее, и мы использовали эти разработки в настоящей работе. Конечно, мы учитывали роль и значение различных институтов в современной практике международных морских перевозок зерна.

Развитие рыночных механизмов — процесс неоднозначный. Бум сменяется кризисом или застоем. Рынок судовладельца меняется на рынок фрахтователя, когда предложение грузов к перевозке приближается к максимальным возможностям флота по их перевозке. Однако жизнь показала, что действие рыночных механизмов в современном их исполнении более эффективно, чем действие монопольных парадигм. С течением времени стало очевидным, что рынок предлагает компенсаторные механизмы, противодействующие как избыточному охлаждению, так и перегреву экономики. Тем не менее, прослеживается тенденция усиления позиций фрахтователей на международном фрахтовом рынке. В этой связи несколько возрастает популярность проформ, если можно так выразиться, комплиментарных для фрахтователей.

Вместе с тем, можно отметить растущее влияние английского права в правовом поле, обеспечивающем регулирование отношений в сфере международной морской торговли. Сохраняются в основном позиции лондонского морского арбитража, хотя в последнее время оживилась деятельность азиатского морского арбитража в Сингапуре и Гонконге. Поэтому мы большее внимание уделили английскому морскому праву, а также судебной и арбитражной практике. Международное частное морское право, да и хорошая морская практика были также в центре нашего внимания. Кроме того, право, судебная

практика и доктрина других государств тоже не были обойдены там, где это было уместно.

Хотя чартерные проформы, в том числе специализированные зерновые проформы, довольно консервативны, имеется определенный прогресс в их конструкциях. Проформа чартера — очень тонкий механизм регулирования отношений по поводу международных морских перевозок, который чрезвычайно чувствителен к любым изменениям. Конструкция проформы часто составляет предмет спора международных и национальных организаций судовладельцев, с одной стороны, и грузовладельцев — с другой, поэтому даже такие подвижки, как придание проформе боксовой формы, даже изменение нумерации строк — это заметные события в сфере правового обеспечения морских перевозок. Эти механизмы становятся еще более универсальными, хотя и до того они играли главную роль в организации международных морских перевозок. Совершенствование техники, использующейся для выполнения перевозок, в особенности, перевозок груза, продиктовало необходимость в усовершенствовании техники переговоров по уторговыванию фрахтовых сделок, и в связи с этим приобрели остроту правовые формы, опосредствующие такие перевозки, что привело к развитию чартерных проформ. Значительное развитие получила и техника в сфере связи.

Особенное внимание мы уделили некоторым правовым институтам, которые приобрели актуальность в последнее время, например, ледовой оговорке. Иные институты, такие как фрахт и демередж, никогда не утрачивают актуальности и имеют особенную важность, в частности, при проведении окончательных расчетов по исполнению договоров морской перевозки. Правовому регулированию фумигации зерна на борту судна мы также решили уделить повышенное внимание и выделить этот институт в отдельный раздел настоящей работы. Наконец, удержание груза. Этот институт вызывает заинтересованность в том плане, что показывает, насколько важнее принятие мер по гарантированию исполнения обязательств по сравнению с мерами привлечения к ответственности неисправных должников. Мы продолжаем придерживаться мнения, что возбуждение судебных и арбитражных разбирательств — это гораздо менее эффективный путь урегулирования споров, чем достижение соглашений в оперативном порядке, которыми достигается компромисс, то есть мирное урегулирование правового конфликта. Это вовсе не означает, что не нужно быть готовым к передаче спора на рассмотрение и разрешение органов юрисдикции.

Напротив, грамотное ведение коммерческих дел никогда не должно создавать иллюзий по поводу отказа от возможности передать возникший спор в суд или арбитраж. К этому надо быть постоянно готовым.

Разумеется, настоящая публикация адресована, главным образом, специалистам-практикам. Конечно, нет ничего практичнее хорошой теории, и мы попытались путем обощения нашей практики, как судебной и арбитражной, так и практики непосредственного урегулирования споров, да и ведения бесспорных дел, выйти на некоторые теоретические обощения. Таким обобщениям способствует знакомство с доктринальными разработками английских, других зарубежных ученых, а также украинских ученых, главным образом, юристов-маринистов. Однако найти ответы на все вопросы в рамках подобных исследований врядли возможно. Предмет исследования определил разносторонний подход, однако некоторые вопросы так и остались открытыми. Например: соотношение институтов удержания и залога остается довольно проблематичным и дискуссионным.

Несмотря на все наши старания избежать повторов и «лирических» отступлений, полностью избежать этого не удалось. Хотя и сверхусилия в этом неуместны, поскольку наши отступления и повторы тоже диктовались объектом исследования. Ведь изучение фрахтования судов для организации и исполнения международных морских перевозок зерна с использованием чартерных проформ предполагает анализ тесной взаимосвязи правил, которые могут относиться к нескольким смежным институтам. Невозможно, с нашей точки зрения, было обойти вниманием и внешние связи перевозок зерна по рейсовым чартерам с другими формами (видами, типами) фрахтования, например, фрахтованием судов на определенное время. Кстати, в ходе подготовки настоящей работы к публикации пришло сообщение о том, что БИМКО опубликовал Barecon 2017 — новую редакцию популярного бербоут-чартера Barecon.

Тем не менее, думается, что настоящее исследование достаточно актуально, глубоко и всесторонне охватывает обозначенный предметный комплекс. Вероятно, оно выводит аналитическую работу нашей фирмы Interlegal на новый качественный уровень. Представляется, что нам удалось органично интегрировать новые исследования с апробированными публикациями недавнего прошлого. Итак, надеемся, что зинтересованный читатель найдет в настоящей публикации актуальный аналитический материал, досточно современный и полный, иногда даже с признаками справочного.

CONTINENT GRAIN CHARTERPARTY
Code name: "SYNACOMEX 2000"

Adopted PARIS 1957 by SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES CEREALES
amended 1960,1974,1990 and 2000 in agreement with COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
in cooperation with Chambre Arbitrale Maritime de Paris and the French Chartering and S. & P. Brokers' Association

PART I

1. Shipbroker(s)	2. Place and date of Charter Party
3. Owners and place of business (state full style and address) (Cl. 1)	4. Charterers and place of business (state full style and address) (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1) flag / built / class: NT / GT: summer DWT:	6. First layday date (Cl. 6) Cancelling date (Cl. 6) 7. Present position / expected ready to load (Cl. 1)
8. Loading port(s) (Cl. 2) a) Always afloat (*) b) "safely aground" (*)	9. Advance notices (Cl. 7) - at load port to: -at discharging port: number of days / to:
10. Discharging port(s) (Cl. 3) a) Always afloat (*) b) "safely aground" (*)	
11. Cargo nature and quantities (Cl. 2) a) No bags (*) b) Maximum in bags for stowage (*)	12. Freight rate (Cl. 4)
13. Freight rate payment (state currency and method of payment, beneficiary and bank account) (Cl. 4)	14. Loading rate (Cl. 5) 15. Discharging rate (Cl. 5) 16. Demurrage / Despatch money (Cl. 9)
17. Agents at loading port(s) (Cl. 13)	18. Agents at discharging port(s) (Cl. 13)
19. Extra insurance, maximum (Cl. 14)	20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
21. Address Commission (Cl. 16)	a) Deductible (*) b) Non-deductible (*)
22. Numbers of the additional clauses covering special provisions, if any agreed	

It is mutually agreed that this Charter Party shall be performed subject to the conditions contained herein consisting of PART I and PART II including additional clauses if any agreed and stated in Box 22. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

For the Owners	For the Charterers

(*) Delete as appropriate; if no deletion, alternative a) to apply.

Approved by The Documentary Committee of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

Printed by BIMCO's idea

Copyright published by "SYNACOMEX" and "COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE".

SAMPLE DOCUMENT

This document is a computer generated SYNACOMEX 2000 form printed by authority of SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES CEREALES (SYNACOMEX). Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SYNACOMEX document shall apply. BIMCO and SYNACOMEX assume no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original SYNACOMEX document and this computer generated document.

PART II
"SYNACOMEX 2000" Continent Grain Charterparty

1. Owners, Charterers

It is this day agreed between the party designated in Box 3, Owners of the Vessel named and described in Box 5, being now in position and expected ready to load as mentioned in Box 7, and the party designated in Box 4 as Charterers, THAT

2. Loading Port(s) and Cargo

The said Vessel being tight, staunch and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to the place designated in Box 8, which in case of named port(s) Owners acknowledge as safe and suitable for this Vessel and there load always afloat, unless "safely aground" has been specifically agreed in Box 8, in such safe berth, dock, wharf or anchorage as Charterers or their Agents or Shippers may direct a full and complete cargo of wheat and/or maize and/or rye and/or barley as described in Box 11, in metric tons (5 % more or less in Owners' option) in bulk. Shippers have the option of using a second safe berth. The time for shifting between the two berths shall count as laytime, but shifting expenses shall be for Vessel's account. Owners shall provide and install at their risk and expense and on their time all that is required for safe stowage of grain according to local and international regulations.
The cargo shall not exceed what the Vessel can reasonably stow and carry over and above her bunkers, apparel, stores, provisions and accommodation. The whole cargo shall be carried and stowed under deck in unobstructed main holds. All cargo on board to be delivered.
Furthermore, if stowage bags have been specifically agreed, the following shall apply:
Charterers shall supply for stowage purposes a quantity of bagged cargo not exceeding the quantity specified in Box 11, which shall be stowed at their risk and expense. The number of bags signed for on Bills of Lading to be binding on Vessel and Owners, unless error or fraud be proved.

3. Discharging Port(s)

Being so loaded, the Vessel shall proceed with all convenient speed direct to the place designated in Box 10, which in case of named port(s) Owners acknowledge as safe and suitable for this Vessel, and there discharge the cargo always afloat, unless "safely aground" has been specifically agreed in Box 10, in such safe berth, dock, wharf or anchorage as Charterers or their Agents or Receivers may direct. Receivers have the option of using a second safe berth. The time for shifting between the two berths shall count as laytime, but shifting expenses shall be for Vessel's account.

4. Freight

The freight agreed under this Charter Party shall be as stated in Box 12, per metric ton on nett Bill of Lading weight and shall be deemed earned as cargo is loaded on board, prepaid discountless and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost.
The freight shall be paid as specified in Box 13.
All charges and dues levied on the cargo shall be for Charterers' account and those levied on the Vessel howsoever assessed shall be for Owners' account.

5. Loading and Discharging

Cargo shall be loaded, spout-trimmed and/or stowed at the risk and expense of Shippers/Charterers at the average rate stated in Box 14, weather permitting.
Cargo shall be discharged at the risk and expense of Receivers/Charterers at the average rate stated in Box 15, weather permitting.
Stowage shall be under Master's direction and responsibility. Shippers' and/or Charterers' representatives have the right to be on board the Vessel during loading, discharging or lightering for the purpose of inspecting the cargo and/or weighing. Charterers and Owners are allowed to work overtime, such expenses shall be for account of the party ordering same. If ordered by Port Authorities, overtime shall be for Charterers' account. Overtime services rendered by ship's crew shall be in all cases for Owners' account.

6. Laydays, Cancelling

At port of loading laytime shall not count before 08.00 hours on the layday date stated in Box 6 and in any case not before the date notified by the 10 days notice as per Clause 7. Should the Vessel's notice of readiness not be validly tendered as per Clause 8 before 09.00 hours on the cancelling date stated in Box 6, Charterers shall have the option of cancelling this charter at any time thereafter, but not later than one hour after the notice is validly tendered.

7. Vessel's Positions , Notices

Master and/or Owners shall give 10 days and thereafter 5 days notice of Vessel's expected readiness to load to the party designated in Box 9.
Master and/or Owners shall give notice of Vessel's Expected Time of Arrival (ETA) at discharging port as specified in Box 9.
Master and/or Owners shall give the relevant parties prompt advice of any substantial change in Vessel's ETA at loading and at discharging ports.

8. Laytime

Vessel's written notice of readiness to load and/or discharge shall be tendered by hand or by any means of tele-communication at the offices of Shippers/Charterers/ Receivers or their Agents between 08.00 and 17.00 hours on all days except Saturdays, Sundays and Holidays and between 08.00 hours and 12.00 hours on Saturdays unless a Holiday. Such notice of readiness shall be delivered when Vessel is in the loading or discharging berth and in all respects ready to load/discharge. At loading port Shippers/ Charterers or their Agents have the privilege to inspect Vessel's holds and reject the notice when holds are not clean, dry, odourless and in all respects ready to receive the cargo.
In case of dispute, an independent surveyor shall decide about Vessel's readiness to load, the party in the wrong bearing the costs. If the rejection of notice of readiness is undisputed or confirmed by surveyor the laytime will only start to count after the Vessel has validly tendered again when ready.
Only when the loading and/or discharging berth is unavailable, Master may warrant that the Vessel is in all respects ready and may tender notice of readiness to load and/or discharge from any usual waiting place, whether in port or not, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not.
Laytime shall commence at 14.00 hours if notice of readiness to load and/or discharge is validly tendered at or before 12.00 hours and at 08.00 hours on the next working day if notice of readiness is validly tendered after 12.00 hours. Time used before commencement of laytime shall not count. Laytime shall not count between 12.00 hours on Saturdays or 17.00 hours on days preceding a Holiday and 08.00 hours on the following working day, unless used in which case half time actually used shall count.
Any delays caused by ice, floods, quarantine, or by cases of "force majeure" shall not count as laytime unless the Vessel is already on demurrage.
When Master has tendered notice of readiness to load or discharge from a waiting place and Vessel is subsequently found unready in application of the above provisions, laytime or time on demurrage shall not count from the time the Vessel is rejected until the time she is accepted. Additionally, any actual time lost on account of Vessel's obtaining free pratique or customs clearance shall not count as laytime or time on

SAMPLE DOCUMENT

This document is a computer generated SYNACOMEX 2000 form printed by authority of SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES CEREALES (SYNACOMEX). Any insertion deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SYNACOMEX docume shall apply. BIMCO and SYNACOMEX assume no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original SYNACOMEX document and this comput generated document.

PART II
"SYNACOMEX 2000" Continent Grain Charterparty

demurrage.
At second or subsequent port(s) of loading or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from Vessel's arrival at loading or discharging berth, if available, or from Vessel's arrival at a usual waiting place, if berth is unavailable.
At all ports any time lost shifting from waiting place to berth shall not count as laytime or as time on demurrage.

9. Demurrage, Despatch Money
Demurrage is payable by Charterers at the rate stated in Box 16 per day of 24 consecutive hours or pro rata.
Owners shall pay to Charterers despatch money for laytime saved in loading/discharging at the rate stated in Box 16 per day of 24 consecutive hours or pro rata.

10. Seaworthy Trim
If ordered to be loaded or discharged at more than one berth and/or port, the Vessel is to be left in seaworthy trim to Master's reasonable satisfaction for the passage between berths and/or ports at Shippers'/Charterers'/Receivers' expense, and time used for placing Vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.

11. Fumigation
Charterers have the liberty to fumigate the cargo on board at loading and discharging port(s) or places en route at their risk and expense. Charterers are responsible for ensuring that Officers and Crew as well as all other persons on board the Vessel during and after the fumigation are not exposed to any health hazards whatsoever. Charterers undertake to pay Owners all necessary expenses incurred because of the fumigation and time lost thereby shall count as laytime or time on demurrage. When fumigation has been effected at loading port and has been certified by proper survey or by a competent authority, Bills of Lading shall not be claused by Master for reason of insects having been detected in the cargo prior to such fumigation.

12. Lights and Gear
Whenever required, Vessel shall supply free use of lights as on board but sufficient to carry on night work.
Provided described as geared, Vessel, whenever required, shall supply free use of all cargo handling gear on board, in good working order, with the necessary power, and of runners, ropes and slings as on board. Shore hands shall be used to drive the gear, at Shippers'/Charterers'/ Receivers' account. Any time actually lost on account of breakdown of Vessel's gear shall not count as laytime or time on demurrage and any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners' account.

13. Agencies
At loading port, Vessel shall be consigned to the Agents designated in Box 17.
At discharging port, Vessel shall be consigned to the Agents designated in Box 18.

14. Extra Insurance
Extra insurance on cargo due to Vessel's age and/or flag and/or class shall be for Owners' account but limited to the amount specified in Box 19; such extra insurance shall be covered by Charterers for Owners' account and shall be deducted from settlement of freight.

15. Brokerage
A brokerage commission as stated in Box 20 on the gross amount of freight, deadfreight and demurrage earned, is due to the party(ies) designated in Box 20 and is deductible from same unless "non-deductible" has been specifically agreed.

16. Address Commission
An address commission as stated in Box 21 on the gross amount of freight, deadfreight and demurrage earned is due to Charterers and is deductible from freight, deadfreight and demurrage.

17. ISM Clause
From the date of coming into force of the International Safety Management (ISM) Code in relation to the Vessel and thereafter during the currency of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and "the Company" (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers.
Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of the Owners or "the Company" to comply wth the ISM Code shall be for the Owners' account.

18. Bills of Lading
The Master is to sign Bills of Lading as presented without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter Party. If the Master delegates the signing of Bills of Lading to his Agents, he shall give them authority to do so in writing, copy of which is to be furnished to Charterers.
When Bills of Lading marked "Freight prepaid" are required, same shall be released by Owners immediately upon receipt of a telex from Charterers' Bank confirming that freight payable has been irrevocably transferred.

19. Relet
Charterers have the right to relet all or part of this Charter Party, they remaining responsible for its due fulfilment.

20. Deviation
Deviation in saving or attempting to save life or property at sea or for bunkering purposes or any other reasonable deviation shall not be deemed an infringement of this Charter Party and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

21. Lien Clause
The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charter Party.

22. Responsibilities and Immunities
Except as otherwise provided and stipulated in this Charter Party, it is hereby expressly agreed that this Charter Party shall have effect subject to the provisions of the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924, as enacted in the country of shipment. These rules shall apply to any Bill of Lading issued under this Charter Party.
When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968 - The Hague - Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply.
The Owners shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel.

SAMPLE DOCUMENT

This document is a computer generated SYNACOMEX 2000 form printed by authority of SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES CEREALES (SYNACOMEX). Any insertion deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SYNACOMEX docume shall apply. BIMCO and SYNACOMEX assume no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original SYNACOMEX document and this comput generated document.

PART II
"SYNACOMEX 2000" Continent Grain Charterparty

Save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, neither party shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, strikes, lockouts, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against.

23. Amended General Ice Clause

Port of Loading

a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on Vessel's arrival or in case frost sets in after Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.

b) If during the loading the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owner's benefit to any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter Party.

c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section b) or to declare this Charter Party null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

Port of Discharge

a) Should ice prevent Vessel from reaching port of discharge, Receivers shall have the option of keeping Vessel waiting until the reopening of navigation and paying demurrage, or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Master or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

b) If during discharging the Master for fear of Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

24. Amended Centrocon Strike Clause

If the cargo cannot be loaded by reason of Riots, Civil Commotions or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by Riots, Civil Commotions or a Strike or Lock-out on the Railways, or in the Docks, or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of Riots, Civil Commotions or of a Strike or Lockout of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a Strike or Lock-out of the Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the Strike or Lock-out.

In case of any delay by reason of the before-mentioned causes, no claim for damages or demurrage, shall be made by the Charterers / Receivers of the cargo, or Owners of the Vessel. For the purpose, however, of settling despatch money accounts, any time lost by the Vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading or discharging, as the case may be.

25. General Average and New Jason Clause

General average shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1994 or any subsequent modification thereof, but where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply:

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his Agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery"

and the Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same Clause.

26. Both-to-Blame Collision Clause

If the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following Clause shall apply:

"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, Operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact"

and the Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same Clause.

27. War risks ("Voywar 1993")

a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent-owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and

SAMPLE DOCUMENT

This document is a computer generated SYNACOMEX 2000 form printed by authority of SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES CEREALES (SYNACOMEX). Any insertion deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SYNACOMEX docume shall apply. BIMCO and SYNACOMEX assume no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original SYNACOMEX document and this comput generated document.

PART II
"SYNACOMEX 2000" Continent Grain Charterparty

the Master; and
(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.
b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Charter Party, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Charter Party, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Charter Party provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Charter Party if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.
c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Charter Party. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such. expenses and freight
d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.
e) The Vessel shall have liberty:-
(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of anywar risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;
(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
(iv) o discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;
(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;
(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.
f) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses b) to e) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Charter Party.

28. Arbitration

Any dispute arising out of the present contract shall be referred to Arbitration of "Chambre Arbitrale Maritime de Paris - 16 rue Daunou - 75002 Paris".
The decision rendered according to the rules of Chambre Arbitrale and according to French Law shall be final and binding upon both parties. The right of both parties to refer any disputes to arbitration ceases twelve months after date of completion of discharge or, in case of cancellation or non-performance, twelve months after the cancelling date as per Clause 6 or after the actual date of cancellation whichever is the later. Where this provision is not complied with, the claim shall be deemed to be waived and absolutely barred.

This document is a computer generated SYNACOMEX 2000 form printed by authority of SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES CEREALES (SYNACOMEX). Any insertion deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SYNACOMEX docume shall apply. BIMCO and SYNACOMEX assume no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original SYNACOMEX document and this comput generated document.

SAMPLE DOCUMENT

НАУКОВО-ВИРОБНИЧЕ ВИДАННЯ

ЗЕРНОВОЙ ЧАРТЕР

Підписано до друку 03.05.2018.
Формат 60×84/16. Папір офсетний. Друк офсетний. Гарнітура «Calibri».
Ум.-друк. арк. 6,27. Тираж 300 прим. Зам. № 1802-08.

Видано ПП «Фенікс»
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009,
вул. Зоопаркова, 25. Тел. (048) 7777-591. www.law-books.od.ua

З-581 **Зерновой чартер** / Одеса : Фенікс, 2018. — 108 с.
Рос. мовою.
978-966-928-263-7.

УДК 629.12:656.614.3