



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/ISL/55
27 June 1990

RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

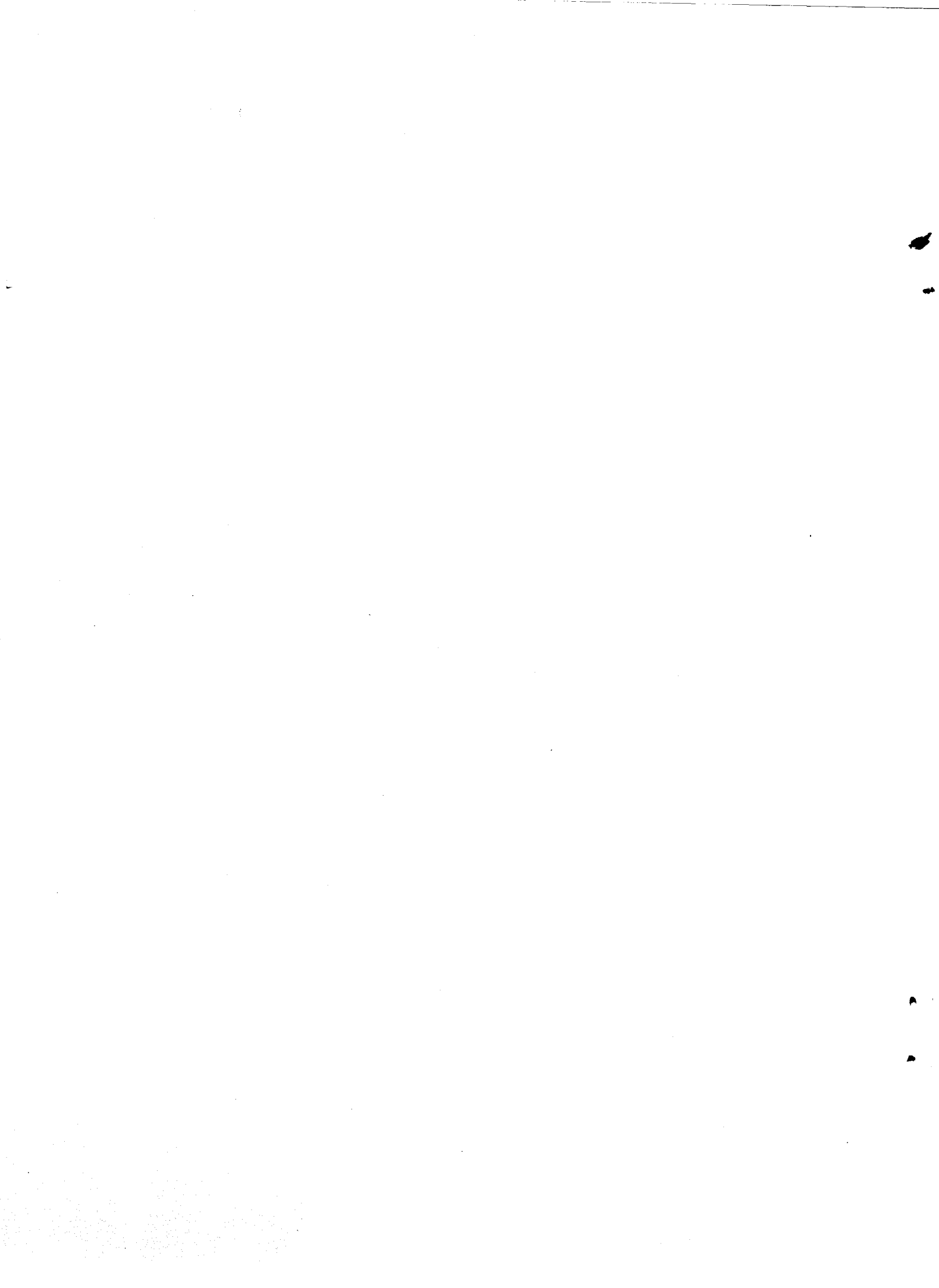
КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ
СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комитет по морским перевозкам
Рабочая группа по международному
законодательству в области морских перевозок
Двенадцатая сессия
Женева, 22 октября 1990 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

ЧАРТЕРЫ

Сравнительный анализ

Доклад подготовленный секретариатом ЮНКТАД



СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>
<u>Введение</u>	1 - 4
<u>Резюме и выводы</u>	5 - 8
I. <u>Чартеры - стандартные формы</u>	9 - 36
A. Рейсовые чартеры	18 - 29
B. Тайм-чартеры	30 - 36
II. <u>Анализ некоторых положений тайм-чартеров</u>	37 - 206
A. Положения, касающиеся скорости и потребления топлива	40 - 51
B. Положения о безопасном порте	52 - 58
C. Положения о сдаче судна по тайм-чартеру	59 - 66
D. Положения о канцелинге	67 - 72
E. Положения о содержании судна	73 - 74
F. Ответственность за погрузку, укладку и выгрузку груза ...	75 - 85
G. Межклубное соглашение	86 - 90
H. Пункты об ответственности за груз	91 - 101
I. Условие парамаунт	102 - 112
J. Оговорки о компенсации	113 - 119
K. Коносаменты, выдаваемые в соответствии с тайм-чартерами	120 - 127
L. Пункты об арендной плате и изъятии судна	128 - 161
1. Оплата наличными	130 - 138
2. Оплата авансом	139 - 141
3. Удержания из арендной платы	142 - 146
4. Изъятие судна из эксплуатации фрахтователей	147 - 161
M. Пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды	162 - 184
N. Пункты, касающиеся топлива, используемого командой для своих целей	185 - 186
O. Пункты, касающиеся возврата судна	187 - 195
P. Залоговые права	196 - 206
III. <u>Анализ некоторых пунктов рейсовых чартеров</u>	207 - 328
A. Сталийное время и демередж	210 - 267
1. Начало сталийного времени	216 - 232
2. Исчисление сталийного времени	233 - 242
3. Положения о сталийном времени в танкерных чартерах ...	243 - 245
4. Прерывание сталийного времени	246 - 249
5. Демередж	250 - 261
6. Диспач	262 - 267
B. Фрахт	268 - 279
C. Оговорки о прекращении ответственности фрахтователей	280 - 287
D. Оговорки о девиации	288 - 301
E. Оговорки об ответственности за груз	302 - 315
F. Оговорки об общей аварии	316 - 318
G. Арбитражные оговорки	319 - 324
H. Положения о погашении ответственности	325 - 328

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>
IV. <u>Последствия условий чартера для держателей коносамента третьей стороны</u>	329 - 354
V. <u>Чартеры и законодательство обязательного характера</u>	355 - 392
A. Применение Правил к коносаментам согласно чартерам	364 - 371
B. Попытки включения Правил в чартеры в контрактном порядке	372 - 377
C. Толкование чартеров, в которые были включены Правила или из которых Правила были изъяты	378 - 386
D. Требования о компенсации в отношениях между фрахтователями и судовладельцами в соответствии с чартерами	387 - 391
Заключение	392
VI. <u>Выводы и рекомендации</u>	393 - 424
A. Стандартизация, согласование или усовершенствование положений чартеров	398 - 407
B. Необходимость принятия международных законодательных мер	408 - 417
C. Определения основных терминов, используемых в чартерах ..	418 - 424

Приложения

I	Универсальный тайм-чартер 1939 года (Балтайм)
II	Чартер Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж 1946 года (НАЙП)
III	Чартер Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж 1981 года (Асбатайм)
IV	Океанский чартер (Боксовая форма 1974 года) (Лайнертайм)
V	Всеобщий универсальный чартер, пересмотренный в 1922 и 1976 годах (Дженкон)
VI	Североамериканский зерновой чартер 1973 года (пересмотрен в 1989 году) (Норгрэйн 89)
VII	Многоцелевой чартер 1982 года (пересмотрен в 1986 году) (Малтиформ)
VIII	Средиземноморский железнорудный чартер С. (Руда) 7
IX	Американизированный чартер для перевозки угля из Уэльса 1953 года (пересмотрен в 1979 году)

ОБСЛЕДОВАНИЕ КАЧЕСТВА И ПОЛЕЗНОСТИ ПУБЛИКАЦИЙ ЮНКТАД И МНЕНИЙ
ИХ КОНЕЧНЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

В контексте своей деятельности по оценке программы и в соответствии с межправительственными запросами секретариат ЮНКТАД хотел бы узнать мнение конечных пользователей с целью получения основных данных для оценки качества, полезности и эффективности, в частности, своих исследовательских докладов и публикаций. Поскольку успех такого мероприятия в решающей степени зависит от должного числа ответов, мы были бы признательны, если бы Вы нашли время, чтобы ответить на содержащиеся ниже вопросы и представить любые иные замечания, которые могут у Вас иметься относительно настоящего документа.

1. Наименование или условное обозначение документа
2. Когда Вы получили данный документ?
3. Каким образом данный документ был Вами получен? (сделайте пометку в одном или более квадратах)

Через Постоянное представительство при Организации Объединенных Наций	[]	Из книжных магазинов ООН	[]
От министерства или правительственного учреждения	[]	Через университетские библиотеки	[]
Непосредственно от секретариата ЮНКТАД	[]	По собственной просьбе	[]
Благодаря участию в межправительственном заседании по линии ООН/ЮНКТАД	[]	По инициативе ЮНКТАД	[]
Благодаря участию на финансируемых ООН/ЮНКТАД курсах или в учебном семинаре	[]	Из других источников (просьба указать)	.....

4. Для каких основных целей Вы используете данный документ? (сделайте пометку в одном или более квадратах)

Разработки политики	[]	Образования и подготовки	[]
Анализа и исследований	[]	кадров	[]
Законодательного акта	[]	Управления	[]
В качестве исходной информации	[]	Других целей (просьба указать)	.....

5. Как Вы оцениваете данный документ с точки зрения:

Его полезности для Вашей работы (сделайте пометку в одном квадрате)

чрезвычайно полезный []; очень полезный []; полезный [];
в некоторой степени полезный []; бесполезный [].



Его качества по следующим аспектам (сделайте пометку в одном квадрате в каждой колонке)

Выдающееся Прекрасное Хорошее Удовлетворительное Плохое

представления и[].....[].....[].....[].....[]
читабельности
оригинальности идей[].....[].....[].....[].....[]
ценности информации[].....[].....[].....[].....[]
новейшей информации[].....[].....[].....[].....[]
технической точности ...[].....[].....[].....[].....[]
качества анализа,[].....[].....[].....[].....[]
в том числе
объективности
обоснованности выводов .[].....[].....[].....[].....[]
ясности рекомендаций ...[].....[].....[].....[].....[]
широты охвата[].....[].....[].....[].....[]

6. Прочие замечания (если таковые имеются)
.....
.....

И, наконец, мы были бы благодарны, если бы Вы могли предоставить нам о себе следующую информацию:

Имя: Род деятельности/Профессиональное звание
Адрес:

Ваши ответы предназначены для внутреннего пользования и будут носить конфиденциальный характер. Благодарим Вас за сотрудничество. Просим направить данную анкету по следующему адресу:

PROGRAMME CO-ORDINATION AND EVALUATION UNIT
EXECUTIVE DIRECTION AND MANAGEMENT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
PALAIS DES NATIONS
CH-1211 GENEVA 10

ВВЕДЕНИЕ

1. Комитет по морским перевозкам на своей третьей сессии учредил в соответствии с резолюцией 7(III) Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок и рекомендовал Рабочей группе включить, в частности, вопрос о чартерах в свою программу работу 1/.
2. На своей первой сессии, состоявшейся в 1969 году, Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок приняла программу работы, одним из приоритетных направлений которой были чартеры 2/. В резолюции 49(X) Комитета по морским перевозкам, на основании которой были внесены изменения в программу работы Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок, также говорилось о чартерах 3/. На своей четвертой сессии в 1975 году Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок рассмотрела этот вопрос 4/ и поручила Секретариату подготовить следующие исследования, с тем чтобы дать возможность Рабочей группе принять решение о дальнейших необходимых мерах:

"i) По тайм-чартерам. Сравнительный анализ трех основных видов тайм-чартеров: Балтайм, Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж и Лайнертайм – с уделением особого внимания следующим оговоркам, включая обычные добавления и поправки к ним; оговорки, касающиеся ответственности за утрату и повреждение груза, общая оговорка об авариях, оговорка о канцелинге, оговорка об арбитраже, компенсационная оговорка о наступлении ответственности.

ii) По рейсовым чартерам. Сравнительный анализ основных оговорок, включая упомянутые в пункте i), выше, оговорку о девиации и оговорку Парамант, в отношении грузов, которые представляют основной интерес для развивающихся стран, например зерно, соя, рис, удобрения и фосфаты, руды, лес, цемент, сахар, копра, скот и нефть.

iii) Обзор этих оговорок в контексте вышеупомянутых исследований в целях определения их относительного влияния на различные стороны".

3. В связи с вышеупомянутыми исследованиями секретариату было поручено представить дополнительные данные Рабочей группе на ее седьмой сессии, с тем чтобы позволить ей решить, имеются ли:

"i) оговорки, которые поддаются стандартизации, согласованию или усовершенствованию с целью достижения справедливой сбалансированности прав и обязанностей различных сторон;

1/ Официальные отчеты Совета по торговле и развитию, девятая сессия (TD/B/240-TD/B/C.4/55), приложение 1, стр. 32.

2/ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее первой сессии (TD/B/289-TD/B/C.4/64), стр. 6.

3/ Официальные отчеты Совета по торговле и развитию, двадцать пятая сессия (TD/B/921-TD/B/C.4/254), приложение 1, стр. 57.

4/ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой сессии (TD/B/126-TD/B/C.4/ISL/17).

- ii) такие аспекты чартеров, которые подходят для разработки международных законодательных мер;
- iii) возможности разработки согласованных определений основных терминов, используемых в чартерах" 5/.

4. Тем не менее рассмотрение этого вопроса было отложено, хотя вопросы морского страхования и морских привилегированных требований и морских залогов рассматривались Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок и Объединенной межправительственной группой экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским привилегированным требованиям и морским залогам и связанным с ними вопросам. Поскольку работа в области морского страхования была завершена и работа Объединенной межправительственной группы экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским привилегированным требованиям и морским залогам и связанным с ними вопросам должна была завершиться в 1989 году 6/, Комитет по морским перевозкам на своей тринадцатой сессии принял резолюцию 61(XIII) 7/, в которой был одобрен созыв в конце 1989 года двенадцатой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок с целью рассмотрения вопроса о чартерах. Тем не менее двенадцатую сессию этой Рабочей группы пришлось перенести на октябрь 1990 года, с тем чтобы дать возможность секретариату подготовить необходимую документацию.

Резюме и выводы

5. Настоящий доклад подготовлен на основании мандата, полученного четвертой сессией Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок. В нем предпринята попытка провести сравнительный анализ оговорок в различных формах чартеров и показать некоторые проблемы, существующие в связи с использованием некоторых стандартных форм чартеров и оговорок, а также продемонстрировать отсутствие в настоящее время единообразия в их толковании на международном уровне, с тем чтобы обосновать необходимость дальнейшей работы в этой области.

6. С целью получения необходимых данных для подготовки настоящего доклада после четвертой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок в 1975 году правительствам и соответствующим организациям были разосланы вопросники, которые затем в 1988 году также были направлены тем лицам, которые связаны с фрахтованием, в том числе судовладельцам, фрахтователям и судовым маклерам. Информация, полученная в ответах на вопросники секретариата, учитывалась при подготовке настоящего доклада.

7. Доклад состоит из шести глав. В главе I, содержащей краткое описание основных видов чартеров, рассматриваются некоторые старые и устаревшие формы чартеров, используемые в настоящее время, кроме того, в нее включены некоторые комментарии и критические замечания в отношении этих форм. Главы II и III

5/ Там же, стр. 17-18.

6/ Последняя сессия Объединенной межправительственной группы экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским привилегированным требованиям и морским залогам и связанным с ними вопросам была проведена в сентябре 1989 года в Лондоне.

7/ Доклад Комитета по морским перевозкам о работе его тринадцатой сессии, приложение I, пункт 14.

посвящены сравнительному анализу некоторых положений форм тайм-чартеров и рейсовых чартеров, соответственно. В этих главах предпринята попытка выявить проблемы, противоречия и спорные моменты, существующие в связи с толкованием и применением оговорок чартеров. Глава IV включена для того, чтобы показать, что оговорки чартера могут влиять на держателей коносамента третьей стороны по ряду важных аспектов и что третьи стороны, не имеющие никакого отношения к чартеру, могут быть связаны его оговорками, даже в том случае, если они не видели самого чартера. В главе V, в частности, обсуждаются трудности и спорные моменты, возникающие в результате применения различных режимов ответственности к чартерам и коносаментам, а также в результате включения Гаагских/Гаагско-Висбийских правил в чартеры и исключение этих Правил из чартеров. Такие трудности можно было бы преодолеть путем обязательного применения в отношении чартеров режима ответственности за груз, сходного с Гаагскими/Гаагско-Висбийскими правилами, разработанного в то же время непосредственно с целью применения к чартерам. В главе VI содержатся выводы и рекомендации, которые можно кратко сформулировать следующим образом:

- a) В докладе приводится ряд оговорок (в пункте 406), включенных как в тайм-чартеры, так и в рейсовые чартеры, которые могут быть согласованы и/или улучшены. В нем далее говорится о том, что к секретариату могли бы обратиться с просьбой определить в консультации с соответствующими коммерческими и международными организациями, какие из указанных оговорок могли бы стать базовыми оговорками чартера; затем секретариат можно было бы просить подготовить проект основных положений с помощью и при участии этих организаций с целью их рассмотрения Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок.
 - b) В докладе далее делается вывод о том, что для эффективного включения в чартеры системы ответственности за грузы, аналогичной Гаагским или Гаагско-Висбийским правилам, необходим ряд "специально разработанных" правил, применяющихся в обязательном порядке к чартерам-партиям, с тем чтобы охватить основные области ответственности. В то же время говорится о том, что, возможно, целесообразно провести новые исследования для того, чтобы определить: i) влияние применения таких обязательных правил только на рейсовые чартеры или как на рейсовые чартеры, так и тайм-чартеры; ii) влияние применения таких обязательных правил только на операции, перечисленные в статье II Гаагских правил, или на все рейсы и все операции, осуществляемые в соответствии с чартером.
 - c) В докладе предлагается также заняться разработкой согласованных определений условий чартеров совместно с разработкой оговорок чартеров. В нем приводятся условия чартеров, наиболее подходящие для согласованных определений, и предлагается в консультации с соответствующими коммерческими организациями и с их помощью подготовить проект определения для рассмотрения Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок.
8. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, возможно, пожелает принять решение в том виде, в каком оно предложено в приведенном выше пункте.

Глава I

ЧАРТЕРЫ – СТАНДАРТНЫЕ ФОРМЫ

9. Чартеры представляют собой договоры об использовании или найме судна. Они применяются в различных целях. Фрахтователь может намереваться перевозить груз от своего собственного имени, или он может осуществлять субфрахтование судна или использовать судно в целом в каких-либо целях. В каждом случае при отправке грузов обычно выписывается коносамент. Коносамент обычно содержит положения, касающиеся условий перевозки, которые зачастую противоречат условиям чартера и вызывают ряд проблем 8/.
10. Существуют три основных вида чартеров: рейсовые чартеры, тайм-чартеры и бэрбоутные чартеры, или димайз-чартеры.
11. В соответствии с рейсовым чартером судовладелец берет на себя обязательство перевезти конкретные грузы на указанном судне за один или несколько рейсов. Фрахтователь обязан поставить указанный груз и оплатить фрахт, который обычно рассчитывается в соответствии с количеством погруженного или перевезенного груза, или иногда твердую сумму фрахта 9/.
12. В соответствии с тайм-чартером судовладелец берет на себя обязательство оказывать услуги в течение определенного периода времени или в течение периода конкретного "рейса" с помощью своего капитана и команды для перевозки грузов, погруженных на его судно фрахтователем на условиях тайм-чартера или от его имени 10/. Вознаграждение, которое должен выплатить фрахтователь, обычно называется "платой за наем" и рассчитывается пропорционально времени, в течение которого фрахтователь имеет право использовать судно.
13. Если в соответствии с условиями как рейсовых чартеров, так и тайм-чартеров судовладелец продолжает владеть судном и оказывает услуги с помощью своего капитана и команды, то в соответствии с условиями бэрбуотного чартера, или димайз-чартера, владение судном и контроль над ним переходят к фрахтователю, который с точки зрения всех практических целей рассматривается как владелец судна в течение срока действия чартера. В результате этого капитан и команда становятся служащими фрахтователя, который несет всю ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна 11/.
14. Хотя чартеры неизменно составляются в письменном виде и в большинстве случаев на основе используемых стандартных форм, тем не менее большинство

8/ См. Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading, 19th ed., (London, Sweet and Maxwell, 1984), p.3.

9/ Ibid. p.51.

10/ Ibid.

11/ Ibid. p.49; см. также Carver, Carriage By Sea, 13th ed. (London, Stevens & Sons, 1982), paras 582-588.

юрисдикций разрешает использование устного чартера 12/. Существует большое число стандартных форм чартеров, особенно в том, что касается рейсовых чартеров. Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО) принято более 50 чартеров, большинство из которых составляют рейсовые чартеры, охватывающие различные виды перевозок. Существуют также стандартные формы танкерных чартеров, что частично объясняется спецификой такого вида перевозок, а частично отражает довольно прочные позиции на рынке фрахтователей танкеров 13/.

15. Помимо многочисленных используемых стандартных форм чартеров, существует большое число частных чартеров ("хаузчартер-партий"). Некоторые весьма крупные фрахтователи имеют свои собственные формы чартеров 14/, кроме того, некоторые крупные судоходные компании также используют свою стандартную форму. Стандартные формы, а также частные чартеры сопровождаются многочисленными дополнительными условиями (так называемыми "дополнительными оговорками"), причем некоторые из них уже имеют стандартные формулировки, а большинство других составляется на специальной основе.

16. Некоторые стандартные формы существуют с конца XIX - начала XX века, причем какие-либо реальные планы их приспособления к современной коммерческой жизни отсутствуют. Поэтому по-прежнему используются многочисленные старые и устаревшие стандартные формы, содержащие двусмысленные и неопределенные формулировки. Сам факт существования большого числа "дополнительных" положений, требуемых в каждом конкретном случае, подтверждает необходимость дополнения стандартной формы чартера, к которой они прилагаются. Это прежде всего относится к некоторым видам старых чартеров на перевозку сухих грузов. Одной из особенностей старых стандартных форм на перевозку сухих грузов является то, что они, как правило, отвечают интересам судовладельцев, в то время как составленные позднее формы, как правило, отвечают интересам фрахтователей.

17. Прежде чем приступить к подробному изучению различных форм чартеров, было бы полезно кратко рассмотреть некоторые самые старые и подвергающиеся наибольшей критике формы чартеров, а также замечания, высказанные некоторыми ведущими юристами относительно этих форм и содержащихся в них положений.

A. Рейсовые чартеры

18. Проведенные в последнее время секретариатом ЮНКТАД исследования свидетельствуют о том, что старые и подвергающиеся наибольшей критике формы рейсовых чартеров, такие как Всеобщий универсальный чартер Балтийской и международной морской конференции (форма Дженкон), Балтиморский зерновой

12/ См. Scrutton, *op. cit.*, p.3. В соответствии с Законом о торговом мореплавании Германской Демократической Республики (SHSG) от 5 февраля 1976 года, статьи 4(3) и 5(4) фрахтователь может потребовать выдачи чартера. Такое же положение существует в праве Федеративной Республики Германии, см. Немецкий коммерческий кодекс 1897 года (с внесенными в него поправками) (HGB), книга пятая, статья 557.

13/ Paul Todd, Contracts for the Carriage of Goods by Sea, (BSP Professional Books 1988) p. 19.

14/ Так, например, крупные нефтяные компании имеют свои собственные формы, такие как Шеллвой 5 и Бипивой 2.

чартер (Балтиморская форма СИ), Чартер Палаты судоходства Соединенного Королевства для перевозок зерна из Ла-Платы (форма Центрокон) и Американизированный чартер для перевозок угля из Уэльса в Америку (форма Амвелш), по-прежнему используются широко.

19. Американизированный чартер для перевозок угля из Уэльса в своем первоначальном варианте является старейшей формой чартера. Он был принят в 1953 году на основании Чартера Палаты судоходства для перевозок угля из Уэльса 1896 года. Более 60 лет назад в английском деле Miguel de Larrinaga Steamship Co. v. D.L. Flack & Son 15/ судья кассационного суда Аткин сказал следующее по поводу оговорок, которые потом были воспроизведены в форме Амвелш в 1953 году и в исправленной форме 1979 года:

"В основе этого дела лежит Чартер Палаты судоходства для перевозок угля из Уэльса 1896 года, в котором оговорки о демарше оказались в прошлом золотым дном для юристов и, по всей видимости, останутся для них источником обогащения в будущем. С такими или сходными оговорками, несомненно, пришлось столкнуться палате лордов, их много раз рассматривал торговый суд, и ими часто занимался апелляционный суд; видные представители промышленности и морского транспорта, сталкивающиеся с такими оговорками, возможно, по-прежнему считают необходимым принять меры для того, чтобы сделать эти оговорки более ясными".

20. В 1985 году в деле The Mozart 16/ английский торговый суд, давая толкование одной из таких оговорок чартера Амвелш, сделал следующее замечание:

"Формулировка этой оговорки является неточной; она порождала проблемы в прошлом и не удивительно, что в данном случае существуют различные точки зрения среди тех, кто пытается дать ей толкование... На самом деле, данная оговорка настолько плохо составлена и неточна, что традиционный устный анализ не может дать никаких результатов".

21. Форма Центрокон была принята в 1914 году, а в 1950 году и в 1974 году в нее были внесены соответствующие поправки. В 1924 году судья Скраттон в английском апелляционном суде заявил следующее в связи с делом H.A. Brightman & Co v. Bunge y Born 17/:

"Этот чартер составлен в той форме, которая известна как форма Чартера Палаты судоходства Соединенного Королевства для перевозок зерна из Ла-Платы 1914 года, которая была согласована Палатой судоходства и представительным органом аргентинских грузоотправителей. Она содержит фразы, которым сложно дать толкование, что зачастую имеет место в том случае, когда стороны, имеющие противоположные интересы, принимают расплывчатую формулировку, которую каждая из сторон не решается сделать четкой, опасаясь того, что другая сторона не согласится со значением этих фраз, если их формулировки будут иметь четкий характер".

15/ (1925) 21 Ll.L.Rep.284, at p.288.

16/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 239, at pp.241-243.

17/ (1924) 19 Ll.L.Rep. 384, at p.385.

22. В упомянутом выше случае суд рассматривал оговорку о забастовках, включенную в чартер Центрокон. Тридцать пять лет спустя в английские суды обратились с просьбой рассмотреть значение этой же оговорки (которая была оставлена без изменения в 1950 году при внесении поправок в чартер) в ином контексте в связи с делом Union of India v. Compania Naviera Aeolu S.A. (The "Spalmatori" 18/. Судья торгового суда вынес решение о том, что оговорка о забастовке не исключает возможности требования со стороны владельца о демередже в тех обстоятельствах, которые встретились по данному делу. Три судьи апелляционного суда не согласились с этим выводом, хотя все, включая и стороны, были согласны с тем, что "невозможно дать толкование словам, используемым в их буквальном смысле". В свою очередь, палата лордов тремя голосами против двух выразила несогласие с мнением апелляционного суда, причем один из представителей большинства сделал следующее замечание:

"Какое-либо полностью удовлетворительное толкование или объяснение третьей части этой оговорки отсутствует, поэтому необходимо выбирать между двумя практически в равной мере неудовлетворительными выводами".

23. Эта же самая оговорка о забастовке стала предметом обращения в английский апелляционный суд в 1961 году в связи с делом N.V. Reedrij Amserdam v. President of India (The "Amstelmolen") 19/ и вновь десять лет спустя в связи с делом Ionian Nangation Co. Inc. v. Atlantic Shipping Co. S.A. (The "Loucas N") 20/. Оговорка о забастовках в форме Центрокон по-прежнему остается неизменной, хотя в настоящее время существует "рекомендованная" поправка к данной оговорке, которая предназначена для использования в других чартер-партиях. В связи с делом Navico A.G. v. Vrontadas Naftiki Etairia P.E. (The "Costis") 21/ судья английского торгового суда отметил, что чартер Центрокон и содержащаяся в ней оговорка о забастовках, в частности, "в течение многих лет обеспечивали кристов хорошей работой".

24. Форма Дженкон является наиболее широко распространенной формой рейсового чартера общего назначения. Она существовала еще до 1922 года, когда она была первый раз пересмотрена. Вновь она была пересмотрена в 1976 году. Ее оговорки вызвали многочисленные споры. В связи с делом Louis Dreyfus & Cie v. Parnaso Cia Naviera S.A. (The "Dominator") 22/ судья английского торгового суда отметил, что оговорка Дженкон об исключениях из ответственности ранее не рассматривалась судами; кроме того, он добавил: "сейчас мне, к сожалению, предстоит попытаться придать ей какой-либо смысл". Он счел эту оговорку расплывчатой и при ее толковании прибег к норме *contra preferentem*.

18/ (1960) 1.W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B. 1; (1964) A.C. 868.

19/ (1961) 2 Lloyd's Rep.1.

20/ (1971) 1 Lloyd's Rep.215.

21/ (1968) 1 Lloyd's Rep.379 at p.382.

22/ (1959) 1 Lloyd's Rep.125.

25. В связи с делом Salamis Shipping (Panama) S.A. v. Edm. van Neerbeek & Co. S.A. (The "Onisilos") 23/ положения о "выплате демереджа по половинной ставке", входящие в оговорку о забастовках в форме Дженкон, были охарактеризованы английским апелляционным судом как "расплывчатые" и способные иметь то значение, которое придадут им либо владельцы, либо фрахтователи. В связи с делом (Superfos Chartering A/C v. N.B.R.(London) Limited (The "Saturnia") 24/ к суду обратились с просьбой рассмотреть оговорку о забастовках в форме Дженкон, по поводу которой арбитражные судьи не смогли прийти к единому мнению, и суд, в свою очередь, выразил несогласие с суперарбитром. Судья отметил: "Соответствующая часть положения или положение в целом, а также чартер в целом не содержат какого-либо четкого указания, позволяющего правильно решить эту проблему".

26. Чартер Дженкон критикуется главным образом в связи с тем, что он не является достаточно исчерпывающим и требует включения чрезмерно большого числа дополнительных положений практически в каждом случае. Так, например, в связи с делом Overseas Transportation Co. v. Mineralimportexport (The "Sinon") 25/ судья английского торгового суда отметил:

"Сам по себе чартер основывался на форме Дженкон, однако в него были внесены многочисленные поправки и дополнения. Все проблемы в данном случае возникают в связи с этими дополнениями, которые в основном плохо сформулированы".

27. В принятом недавно в Нью-Йорке арбитражном решении по делу Trans-pacific Shipping Co. v. Mitsui & Co. (USA) Inc., 26/ арбитражный судья отметил, что чартер-партия, в основе которой лежала форма Дженкон, "вряд ли послужила примером четкости, что достаточно характерно для старых форм, приспособленных для использования в настоящее время".

28. Балтиморский зерновой чартер формы СИ был принят в 1913 году и также послужил причиной многочисленных арбитражных решений и обращений в суды. В связи с делом J.C. Carras & Sons (Shipbrokers) Limited v. President of India ("The Argobeam") 27/ судья английского торгового суда упомянул о "несколько архаичной и зачастую сбивающей с толку форме СИ зернового чартера Балтайм". Он далее отметил следующее:

"Вызывает удивление тот факт, что компетентным юристам в Соединенных Штатах, Канаде или в этой стране до сих пор не было поручено подготовить другую современную и более понятную форму. Это не было бы сложной задачей, и в случае принятия полученной в результате формы и отказа от используемой в настоящее время формы минимальные понесенные расходы быстро оправдались бы благодаря последующей экономии на судебных

23/ (1971) 2 Lloyd's Rep.29.

24/ (1984) 2 Lloyd's Rep.366, affirmed (1987) 2 Lloyd's Rep.43.

25/ (1971) 1 Lloyd's Rep.514.

26/ S.M.A. No.2505 (Arb. at N.Y. 1988)

27/ (1970) 1 Lloyd's Rep.379 at p.287

издержках грузоотправителей, фрахтователей, судовладельцев и экспортеров и импортеров зерна 28/.

29. Что касается танкерных рейсовых чартеров, то старейшей стандартной формой, которая по-прежнему широко используется, является чартер Асбатэнквой (известный в прошлом как Эксонвой 69), в основе которого лежит форма Воршипойлвой, принятая в 1942 году и пересмотренная в 1950 году. В отношении этого чартера было сделано следующее замечание:

"Форма Асбатэнквой (также форма Тексаковой) непосредственно основывается на старой форме чартера Воршипойлвой и в результате этого она сильно устарела. Некоторые из ее оговорок ориентированы на существовавшие в прошлом торговые обычаи и практику, а многие современные требования в нее не включены. Форма Асбатэнквой по-прежнему широко используется, однако стороны используют ее на свой страх и риск. Многочисленные дополнительные оговорки, которые необходимо включать в этот чартер не ликвидируют всех недостатков в напечатанной форме, и все они в целом увеличивают возможности для возникновения конфликта. Дальнейшее включение паллиативных положений вряд ли приведет к устранению всех противоречий и споров, которые могут возникать в результате использования этой устаревшей формы" 29/.

В. Тайм-чартеры

30. Среди стандартных форм тайм-чартеров только лишь две формы существуют в течение длительного периода времени, и они чаще всего используются фрахтователями при перевозке сухих грузов: Универсальный тайм-чартер Балтийской и международной конференции (Балтайм) и Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж (НАЙП).

31. Форма Балтайм первоначально была принята в 1909 году и затем в 1911, 1912, 1920 и 1950 году в нее вносились поправки. В 1974 году также была внесена небольшая поправка, содержащая ссылку на Йорк-Антверпенские правила 1974 года. Многие оговорки в форме Балтайм были предметом арбитражного разбирательства и споров, однако самой известной оговоркой формы Балтайм (если судить по ответам на вопросники секретариата ЮНКТАД) является оговорка об ответственности и исключениях из ответственности (пункт 13 в применяемой в настоящее время форме). В 1984 году английская палата лордов приняла решение о том, что толкование данной оговорки, применявшееся в течение по меньшей мере предыдущих 24 лет, является неточным. Речь идет о деле Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The "TEL Prosperity") 30/, по которому палата лордов не согласилась с решением Верховного суда Нового Южного Уэльса,

28/ Североамериканский зерновой чартер 1973 года (Норнгрейн) был впоследствии согласован Североамериканской ассоциацией экспортеров зерна, БИМКО, Палатой судоходства Соединенного Королевства и Федерацией национальных ассоциаций судоходных маклеров и агентов (ФНАСМА). В 1989 году в нее были внесены новые исправления. Однако форма СИ Балтайм используется шире, чем форма Норнгрейн.

29/ Williams & Bonnicks, Commentaries on Tanker Voyage Charter Parties, (Intertanko 1989) p. 2.

30/ (1984) 1 Lloyd's Rep.123.

Австралия, принятому по делу Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co Limited 31/ и подвергла критике предыдущее решение английского торгового суда по делу Gesellschaft Bürgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") 32/ и решение апелляционного суда по делу Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The "Charalambos N. Pateras") 33/.

32. В палате лордов в связи с делом "TFL Prosperity" был проведен тщательный анализ четырех предложений пункта 13 формы Балтайм, и в связи с этим анализом было заявлено следующее:

"Печатная форма настоящего тайм-чартера впервые появилась еще в феврале 1909 года. Таким образом, она применяется почти в течение 75 лет... Простая декларация того факта, что грамматическое построение этих четырех предложений и сама их структура во многих случаях имеют существенные недостатки и что, с любой точки зрения, в данном положении во многих случаях приводятся обстоятельства, не относящиеся к делу, не решает проблемы, связанной со строением этого пункта, а только лишь серьезно усиливает связанные с ними трудности. К сожалению, плохое грамматическое построение, плохие формулировки и ссылки на обстоятельства, не относящиеся к делу, получили широкое распространение при формулировке оговорок в чартерах" 34/.

33. Форма Нью-Йорк Продьюс эксчейндж (НАЙП) является наиболее широко распространенной формой тайм-чартера, используемой при перевозке сухих грузов, которая была принята в 1913 году и исправлена в 1921, 1931, 1946 годах. Новый вариант формы НАЙП был предложен в 1981 году под условным обозначением "Асбатайм", однако по сравнению с формой НАЙП 1946 года сфера ее применения весьма ограничена.

34. Некоторые части НАЙП являются расплывчатыми, а некоторые части устарели. При рассмотрении дела Summit Investment Inc. v. British Steel Corporation (The "Sounion") 35/ к английскому апелляционному суду обратились с просьбой дать толкование пункта 20 этого чартера, гласящего следующее:

"Владельцы устанавливают количество топлива, используемого судном в период, свободный от найма, а также для приготовления пищи, конденсирования воды или для открытых или закрытых печей, а также определяют расходы на их замену".

35. В течение ряда лет этому положению давалось различное толкование. В рассматриваемом случае три арбитражных судьи не смогли прийти к единому выводу, причем большинство высказалось за либеральное толкование. Рассматривая апелляцию, суд первой инстанции отдал предпочтение узкому

31/ (1960) 2 Lloyd's Rep.206.

32/ (1965) 2 Lloyd's Rep.546.

33/ (1972) 1 W.L.R. 74.

34/ (1984) 1 Lloyd's Rep.123 at p. 126.

35/ (1987) 1 Lloyd's Rep.230.

толкованию, в поддержку которого выступал арбитражный судья, оказавшийся в меньшинстве. Апелляционный суд, в свою очередь, поддержал мнение большинства, и в окончательном решении появился следующий комментарий:

"В 1913 году, когда появилась широко применявшаяся форма Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж тайм-чартера, основные машины на судах приводились в движение паром, и паровые котлы работали на угле. В соответствии с этим жилые помещения для членов экипажа были оборудованы "открытыми печами" для сжигания угля в открытых очагах и "закрытыми печами" для сжигания угля в закрытом пространстве. В настоящее время многие суда оснащены дизельными двигателями, а на тех судах, на которых нет дизельных двигателей, пар получают с помощью дизельного топлива, используемого вместо угля. Поэтому судно, оснащенное "открытой печью" или "закрытой печью", должно быть большой редкостью. Тем не менее, несмотря на пересмотр, проведенный в 1921, 1931 и 1946 годах, в форме Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж упорно ссылаются на "открытые и закрытые печи", поэтому к нам обратились с просьбой дать толкование этой фразы".

36. В связи со старыми видами форм тайм-чартеров отмечалось, что и эти чартеры, "разрабатывавшиеся главным образом судовладельцами, в определенной степени характеризуются уклоном в пользу судовладельцев, что особенно заметно в случае формы Балтайм; кроме того, их формулировки слишком часто бывают расплывчатыми или даже непонятными, как, например, в случае с формой НАЙП., тем не менее многочисленные неточности, противоречия и несбалансированность не являются следствием особенностей морских международных перевозок (коллизии правовых норм, морские риски) - слишком часто они являются следствием неточных формулировок, расплывчатых концепций, устаревших морских традиций в основных видах используемых контрактов. Когда они возникли более 60 лет тому назад, они были полезными; однако в настоящее время очевидно, что они не позволяют достаточно четко сформулировать права и обязанности сторон, которые должны быть ими признаны друг за другом при заключении контракта. Это оставляет большие возможности для судебного разбирательства в случае возникновения каких-либо проблем, а поскольку большинство дел в странах с англосаксонской системой права передается в арбитражные суды или суды, в которых используется прецедентное право, но в которых прецедент не всегда имеет обязательную силу для арбитражных судей, то путаница становится неизбежной. Участник морских перевозок не всегда имеет специальную юридическую подготовку и опыт, которые позволили бы ему избежать многочисленных ошибок, поджидающих его в процессе фрахтования, не всегда у него есть время для того, чтобы оценить их в том случае, когда необходимо быстро принять решение". Был сделан вывод о том, что "большую пользу можно было бы получить в результате появления усовершенствованной, справедливой, более четкой формы контракта, лучше приспособленной к современным методам перевозок и свободной от двусмысленности, позволяющей недобросовестным сторонам избегать ответственности, а также в результате широкого использования такой формы подавляющим большинством участников морских перевозок" 36/.

36/ J.E. Cassegrain, Responsibilities and Liabilities of the Time Charterer, a paper delivered at a seminar sponsored by the FOMASBA on "Time Charters - Why the Confusion?", London, 24/25 March 1977, pp. 2 and 9-10.

Глава II

АНАЛИЗ НЕКОТОРЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ТАЙМ-ЧАРТЕРОВ

37. Настоящая глава посвящена рассмотрению некоторых положений, содержащихся в тайм-чартерах, с целью выявления некоторых проблем, которые возникают в связи с их составлением и использованием. В ней прежде всего рассматриваются положения, указанные в просьбе, высказанной на четвертой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок 37/. В ней также рассматриваются положения, в отношении которых в ответах на вопросы секретариата ЮНКТАД была выражена озабоченность, а также ряд положений, которые считаются двусмысленными, устаревшими или дают возможность различного толкования в рамках различных судебных систем.

38. Анализ основывается главным образом на положениях, содержащихся в двух самых распространенных стандартных формах чартеров на перевозку сухих грузов, то есть Балтайм 1974 года форма Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж (НАЙП) 1946 года, а также в пересмотренном в 1981 году варианте НАЙП, получившем условное название Лайнертайм. Упоминаются также проект тайм-чартера, получивший условное название Фонтайм, который был подготовлен Федерацией национальных ассоциаций судоходных маклеров и агентов (ФНАСМА), а также некоторые формы танкерных тайм-чартеров.

39. Большая часть споров, возникающих в связи с тайм-чартерами, рассматривается в Лондоне или Нью-Йорке. Дела, на которые ссылаются в настоящем исследовании, представляют главным образом решения английского суда (как правило, по апелляции в отношении арбитражного решения), решения суда США и решения арбитража в Нью-Йорке (которые, как правило, не подлежат обжалованию) 38/.

А. Положения, касающиеся скорости и потребления топлива

40. Описание судна в тайм-чартере включает, в частности, название судна, его флаг, имя или название судовладельца, класс судна, полную грузоподъемность, регистровый тоннаж, а также скорость и потребление топлива. Описание судна прежде всего в том, что касается указания скорости и потребления топлива, имеет особое значение для тайм-фрахтователя, поскольку фрахтователь обеспечивает коммерческую эксплуатацию судна и несет определенные расходы в связи с этим 39/. Тайм-фрахтователь обеспечивает снабжение бункерным топливом, поэтому уровень потребления судном этого топлива оказывает серьезное влияние на расходы фрахтователей. Поскольку фрахтователь выплачивает арендную плату пропорционально времени, на которое судно зафрахтовано, независимо от числа рейсов, которое оно может совершить, скорость судна становится важной частью соглашения.

37/ См. пункт 2 настоящего доклада.

38/ См. Wilford, Coghlin and Kimball, Time Charters, 3rd ed., (Lloyd's of London Press, London, 1989), Introduction, page vii.

39/ В соответствии с тайм-чартерами расходы по эксплуатации зафрахтованного судна распределяются между судовладельцами и фрахтователями: если судовладельцы, как правило, оплачивают постоянные издержки (например, расходы на заработную плату, страхование и т.д.), то фрахтователи оплачивают переменные издержки (например, расходы на топливо и различные сборы и пошлины). См. пункт 4 и 5 формы Лайнертайм; пункты 1 и 2 НАЙП; пункты 3 и 4 Балтайм.

41. Формы Балтайм, НАЙП, Асбатайм и Лайнертайм содержат сходную преамбулу, предусматривающую включение описания судна. Как правило, в форме Балтайм предусматривается, что судно "может идти со скоростью ... при хорошей погоде и спокойном море, потребляя при этом ... тонн лучшего уэльского угля или ... жидкого топлива". Формы НАЙП, Асбатайм и Лайнертайм содержат сходные положения, хотя НАЙП и Асбатайм имеют менее ограничительный характер и в них упоминается лишь о "хороших погодных условиях".

42. В ответах на вопросники секретариата эти положения подверглись резкой критике. Указывалось, что в этой области возникает серьезная проблема. Причина возникновения связана с тем фактором, что данные о состоянии погоды находятся лишь в распоряжении капитала, хотя признается, что в определенной мере компании, следящие за состоянием погоды на маршруте, и получаемые из официальных источников метеорологические данные, позволяют несколько ослабить остроту этой проблемы. Термины "приблизительно", "при хорошей погоде и спокойном море" и "при хороших погодных условиях" считаются расплывчатыми и порождающими споры в связи с их толкованием. "Мнения арбитражных судей и специалистов на рынке бывают самыми разными в отношении того, можно ли считать, что термин "хорошая погода" соответствует условиям, при которых сила ветра по шкале Бофорта достигает 4, 5 или 6 баллов? Что касается "спокойного моря", то какими бы соображениями ни руководствовались и какие цели ни ставили бы перед собой, с таким состоянием моря никогда не сталкиваются или сталкиваются слишком редко. Это фактически предполагает условия полного штиля, и если давать этим условиям буквальное толкование, то оговорка о скорости и потреблении топлива теряет всякий смысл" 40/.

43. В связи с этой оговоркой в чартере Балтайм было сделано следующее замечание:

"Почти все тайм-чартеры предусматривают гарантию судовладельцев относительно скорости судна и потребления топлива, хотя иногда такая гарантия отсутствует, если период чартера является очень коротким или если, к примеру, чартер касается коротких каботажных рейсов. По своей важности скорость и потребление топлива не уступают грузоподъемности и являются объектом еще более острых судебных споров.

Если внимательно ознакомиться с преамбулой формы Балтайм, то можно увидеть, что данное обязательство основано на весьма благоприятных условиях: не на средней скорости судна, а на скорости, достигнутой во время пробного рейса. Под "хорошей погодой и спокойным морем", как правило, понимается сила ветра в 3 или менее баллов по шкале Бофорта, независимо от состояния моря. За исключением сильного волнения, условия на море не имеют большого значения. Ничего не говорится о фактической скорости судна в течение всего периода. Владельцу достаточно показать, что судно шло с гарантированной скоростью в течение примерно суток.

Что же происходит в том случае, если судно используется не в полную мощность? Действительно, в пункте 9 указывается, что капитан обеспечивает выполнение рейсов "в возможно кратчайшие сроки", однако, что под этим понимается? А что происходит, если капитан не обеспечивает этого? Пункт 13 прямо исключает ответственность за задержки, даже если их причиной явилась небрежность или ошибка со стороны служащих судовладельца.

В случае оговорок, подобных тем, которые включены в Балтайм ... фрахтователям крайне трудно доказать, что какое-либо судно не использовалось в полную мощность. Основным источником информации о ходовых качествах является вахтенный журнал. В целях контроля могут использоваться записи о расстояниях между пунктами, а также записи в машинном журнале об оборотах двигателя (об/мин)" 41/.

44. Однако как отметил, возможно, даже с излишней осторожностью, один из нью-йоркских арбитров 42/ "... как известно, данные, взятые из судовых журналов не вполне надежны ...".

45. Отмечалось также, что "во вставке 12 формы Балтайм содержатся лишь приблизительные данные ... и [из] части 11 явствует, что любое представление ограничивается "хорошей погодой и спокойным морем". Таким образом, владелец не дает никаких заверений относительно фактических эксплуатационных показателей судна в течение срока действия соглашения, и фрахтователю трудно доказать нарушение этих гарантийных обязательств (хотя и не невозможно: см. дело The Apollonius). Это не удивительно, поскольку Балтайм разрабатывался главным образом в интересах судовладельцев. Форма НАИП аналогична Балтайм. То же самое можно сказать и о Лайнертайм" 43/.

46. Заявление, касающееся скорости судна, в отличие от других описательных параметров, толковалось как применяющееся во время сдачи судна в тайм-чартер. По делу The Apollonius 44/ судья английского торгового суда, не согласившись с мнением, высказанным по одному из предыдущих дел 45/, решил, что с точки зрения ведения деловых операций коммерческие соображения явно требуют применимости данных о скорости судна на дату его сдачи в тайм-чартер, независимо от их применимости на дату чартера. Исходя из этого, было решено, что фрахтователь имеет право на возмещение ущерба (в соответствии с формой Балтайм), поскольку по описанию судно было способно развивать скорость порядка 14,5 узла, тогда как на деле оно могло двигаться при сдаче лишь со скоростью 10,61 узла из-за обрастания днища.

47. Такая же ситуация, по-видимому, существует и в американском праве 46/.

48. Один из лондонских арбитров 47/ следующим образом охарактеризовал трудности, которые вызывает употребление слова "около" для описания скорости судна и потребления топлива в этих чартерах:

41/ Bonnick, Gram on Chartering Documents, 2nd ed., Lloyd's of London Press, 1988, p.59.

42/ Майкл А. ван Гельдер в документе, представленном на IV Международном конгрессе морских арбитров, Лондон, май 1979 года.

43/ P. Todd, op.cit., p.133.

44/ (1978) 1 Lloyd's Rep. 53.

45/ Lorentzen v. White Shipping (1943) 74 L.L.Rep. 161.

46/ См. Wilford..., Time Charters, op.cit., pp.82-83.

47/ Селвин, Дж. в документе, представленном на IV Международном конгрессе морских арбитров, Лондон, май 1979 года.

"Используемые в настоящее время формы Балтайм и НАЙП содержат формулировки, употреблявшиеся еще до первой мировой войны и относящиеся в то время главным образом к судам с паровой машиной на угле водоизмещением до 8 тыс. тонн и со скоростью 9-10 узлов. После того, как судно отправлялось в плавание, сообщение с капитаном прерывалось и на использование судна никак нельзя было повлиять до его захода в порт, где с капитаном можно было связаться по телеграфу. У капитанов не было ни радио, ни радара, ни информации о погодных условиях; в качестве топлива использовались различные виды угля; поэтому различие между содержанием судна до и после выхода в рейс было существенным; владельцы не могли связаться с судном по телефону; на него нельзя было перебросить по воздуху экспертов или запасные части. В те времена утверждение о том, что суда не ходят как часы, было действительно верно; поэтому практически вся конкретная информация в договоре об аренде, не считая лишь названия, флага, класса и осадки судна, прямо или косвенно оговаривалась словом ОКОЛО.

За исключением нефтяных компаний, которые отказались от прошлых традиций, ... фрахтователь по тайм-чартеру при изменении контракта, с тем чтобы, по возможности, согласовать эксплуатационные показатели с планом рейса в ходе переговоров об условиях аренды по форме Балтайм или НАЙП или при подготовке своего собственного плана на рейс по-прежнему испытывает затруднения в связи с тем, какие данные о грузе, скорости, бункерах и т.д. следует занести в компьютер.

Толкование судами слова ОКОЛО, данное в те далекие времена, по-прежнему цитируется и применяется в самых различных обстоятельствах. Представляется, что в 1979 году значение слов "около" или "практически" сильно отличается от того значения, которое они имели до 1914 года. Если раньше они в силу необходимости предполагали большой допуск, то сейчас при отсутствии прямых или косвенных указаний об ином, они должны подлежать узкому толкованию".

49. Однако этот арбитр пришел к выводу о том, что даже в случае узкого толкования допуска в таких чартерах, как Балтайм и НАЙП, "отпечатанная типографическим способом форма по-прежнему возлагает ответственность за связанные с рейсом риски на фрахтователей", а не на "владельцев, как это следовало бы делать, поскольку лишь они знают и эксплуатируют судно".

50. Толкование слову "около" недавно было дано в ходе одного из арбитражных разбирательств в Лондоне, где вопрос состоял в том, какой допуск может признаваться, если он вообще может признаваться, в связи со словом "около". Как было отмечено, тот факт, что владельцу были известны (или должны были быть известны) конкретные данные об эксплуатационных качествах его судна, вызывал соблазн не делать никаких скидок на слово "около". Однако суд подсчитал, что он не может игнорировать формулировки, которые были прямо согласованы между сторонами и включены в чартер, в силу чего слово "около" должно приниматься во внимание. С учетом обстоятельств данного дела было решено, что словом "около" было бы справедливо признавать отклонение по скорости в четверть узла, а не в половину узла, как это часто делалось в прошлом лондонскими морскими арбитрами 48/. Мысль о том, что слово "около" всегда должно допускать отклонение в половину узла или пять процентов скорости была также отвергнута английским

48/ См. BIMCO Bulletin 6/88, December 9381.

апелляционным судом в решении по делу Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The Al Bida) 49/, который постановил, что отклонение должно строго зависеть от конструкции судна, его размеров, осадков, дифферента и т.д. Поэтому судовладельцам и фрахтователям заранее трудно предсказать, какие будут установлены пределы отклонения.

51. Во избежание этих трудностей в большинство форм танкерных тайм-чартеров включен пункт о ходовых характеристиках судна, в соответствии с которым владелец должен взять гарантийные обязательства в отношении минимальной средней скорости при погодных условиях, определяемых ссылкой на максимальную силу ветра по шкале Бофорта. В пункте 8 танкерного чартера СТБ гарантируется, что судно на протяжении периода действия чартера обеспечивает гарантированные среднюю скорость и потребление топлива при всех погодных условиях. Некоторые танкерные чартеры предусматривают корректировку арендной платы в случае невыполнения гарантированных ходовых показателей 50/, а в некоторых из них, например Интертанктайм-80, предусматривается пересмотр показателей скорости судна и потребления топлива через каждые 12 месяцев с соответствующей корректировкой (в сторону увеличения или понижения) арендной платы 51/.

В. Положения о безопасном порте

52. Большинство тайм-чартеров или рейсовых чартеров включают явно выраженные обязательства о необходимости использования судна фрахтователями для рейсов между безопасными портами. Например, в пункте 3 Лайнертайма предусматривается, что "судно должно использоваться в законных перевозках законных грузов только между хорошими и безопасными портами или местами...". В статье 2 Балтайма содержится аналогичная формулировка. Понимаемые буквально, эти слова, как представляется, возлагают на фрахтователей абсолютную ответственность в том случае, если порт, в который они направляют судно, окажется небезопасным.

53. В связи с английским делом Leeds Shipping v. Société française Bunge (The "Eastern City") 52/ судья кассационного суда Селлерс дал следующее определение безопасного порта:

"... порт считается безопасным, если в соответствующий период времени конкретное судно может зайти в него, использовать его и возвратиться из него, не подвергаясь – при отсутствии каких-либо чрезвычайных событий – опасности, которую можно было бы избежать посредством надлежащей навигации и судовождения..."

49/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 124.

50/ См. пункт 9 формы СТБ.

51/ См. пункт 23.

52/ (1958) 2 Lloyd's Rep. 127, at p. 131

54. Это определение получило широкое признание как правильное описание возможных составляющих "безопасного порта" 53/. Было признано, что это определение охватывает как географическую, так и политическую безопасность 54/. Английская палата лордов по делу Kodros Shipping Corporation v. Empresa Cubana de Fletes (The "EVIA No.2") 55/ истолковала это обязательство как требующее лишь предположительной безопасности порта в момент его назначения. Однако это решение не дает ответа на вопросы о том, достаточно ли судовладельцам проявить разумную осторожность при назначении порта и несут ли они ответственность за любую неосторожность со стороны агентов или независимых подрядчиков, к которым они обращаются за советом относительно безопасности данного порта.

55. По делу The "Evia No. 2" судну, зафрахтованному по форме Балтайм, было предписано идти в Басру, однако, прибыв туда, оно не смогло покинуть порт из-за начала ирано-иракской войны. Судовладелец заявил, что фрахтователи нарушили свое обязательство о безопасном порте (пункт 2 чартера). Палата лордов постановила, что пункт 2 не был нарушен фрахтователями, поскольку Басра была предположительно безопасна в момент назначения и стала небезопасной после прибытия судна в результате непредвиденного и чрезвычайного события. Лорд Роскилл заявил, что договорное обязательство фрахтователя относится к характеристикам порта или соответствующего места и означает, что в момент выдачи приказа данный порт или место являются предположительно безопасными для захода судна, необходимой стоянки и выхода в надлежащее время. Однако если после этого внезапно происходит какое-либо непредвиденное или чрезвычайное событие, приводящее к появлению в каком-либо ранее безопасном месте небезопасных условий, и если это вызывает задержку, повреждение или разрушение судна, то договорное обязательство не влечет за собой ответственности фрахтователя за любые соответствующие материальные или финансовые убытки или ущерб. В противном случае, фрахтователь являлся бы страхователем на случай таких непредвиденных или чрезвычайных рисков, то есть выполнял бы функции, которые надлежит выполнять страхователям судна 56/.

53/ См. Charterparty Laytime Definitions 1980, issued by the BIMCO, Comité Maritime International (CMI), FOMASBA and the General Council of British Shipping (GCBS). Определение "безопасного порта" в Laytime Definition непосредственно основано на заявлении по делу "The Eastern City".

54/ См. Ogden v. Graham (1961) 1B. & S. 773; The Teutonia (1972) L.R.4 P.C. 171. Что касается ответственности фрахтователей за отсутствие безопасности в порту, указанном в чартере, то см. The Houston City (1954) 2 Lloyd's Rep. 148; The Stork (1954) 2 Lloyd's Rep. 397; The Helen Miller (1980) Lloyd's Rep. 95-101; The Mary Lou (1981) Lloyd's Rep. 272-280; Wilford ..., Time Charters, op.cit., p.152.

55/ (1982) 2 Lloyds Rep. 307.

56/ Ibid., p.315. Кроме того, было решено, что пункт 2 Балтайма налагает на фрахтователя вторичное обязательство по назначению другого порта, являющегося в этот момент предположительно безопасным, если назначенный порт становится небезопасным до прибытия судна, а также по выводу судна из порта, если он становится небезопасным, когда судно находится в нем. Вопрос о том, распространяется ли это обязательство на рейсовые чартеры не ясен.

56. Неясно, поддержит ли американское право решение, принятое по делу The ("Evia No. 2"), относительно достаточности критерия предположительной безопасности во время назначения порта. Очевидно, что между американским и английским правом имеются существенные расхождения в вопросах возмещения ущерба по делам о небезопасных портах. Зачастую судно несет ущерб в результате как отсутствия безопасности в порту, в который ему было предписано следовать фрахтователями, так и небрежности капитана (или других лиц, за которых несут ответственность судовладельцы) при принятии решения о входе в порт, при управлении судном в порту или при невыходе из порта при появлении очевидной угрозы. Как представляется, американское право в настоящее время широко признает, что понесенный судном ущерб в таких обстоятельствах может быть распределен между судовладельцами и фрахтователями в зависимости от степени их "вины" в соответствии с принципами, установленными Верховным судом по делу United States v. Reliable Transfer Co. Inc. 57/. Этот подход был принят в ряде дел о безопасных портах, безопасных причалах и аналогичных контрактах, включая The "Oceanic First", 58/ The "American Challenger", 59/ Board of Commissioners v. M/V "Space King", 60/ и The "Maplebank", 61/.

57. Такое распределение ущерба в зависимости от меры вины, однако, не будет осуществлено английскими судами в аналогичных случаях при наличии прямого гарантийного обязательства о безопасности порта, подобного тому, которое содержится в чартерах Балтайм, НАЙП и Лайнертайм. Апелляционный суд по одному из недавних дел Fosikringsaktieselskapet Vesta v. Butcher, 62/ постановил, что распределение ущерба в зависимости от степени вины в соответствии с законом о правовой реформе (способствующая ущербу небрежность) 1945 года не применяется к иску, вытекающему из договора, если ответственность ответчика по договору не идентична его ответственности из деликта по небрежности. Между тем, дело обстоит совершенно не так, если фрахтователи берут в чартере прямое обязательство о гарантии безопасности портов, которые они могут назначить. По английскому праву критерий заключается в том, является ли нарушение фрахтователями договора при отдаче судну указания следовать в небезопасный порт действительной причиной ущерба, в случае чего их ответственность не будет уменьшена ввиду небрежности капитала и команды, или же такая небрежность нарушает причинную связь, в случае чего фрахтователи вообще освобождаются от ответственности 63/. Из этих различий следует, что даже если капитан судна несет существенную часть вины за понесенный его судном ущерб, но менее чем 50% вины, то в Англии судовладельцам, вероятно, удастся добиться возмещения 100% ущерба, тогда как в Нью-Йорке в таких же обстоятельствах компенсация судовладельцам будет сокращена в зависимости от степени вины их капитана,

57/ 421 U.S. 397 (1975).

58/ S.M.A. No. 1054 (Arb. at N.Y. 1976)

59/ 1977 AMC 318.

60/ 1978 AMC 856 (E.D.La.1978).

61/ 1982 AMC 2564 (E.D.La.1981).

62/ (1988) 1 Lloyd's Rep.19.

63/ См. Wilford..., Time Charters, op.cit., pp.149-150.

способствующей причинению ущерба 64/. В отличие от этого, судовладельцы не получают никакого возмещения в Англии, если основная часть вины ложится на их капитана, даже если существенным образом при этом в ущербе были виновны фрахтователи, тогда как в Нью-Йорке ущерб и в этом случае будет распределен.

58. Едва ли подход американского права к распределению ущерба будет принят в некоторых странах гражданского права, рассматривающих обязательство фрахтователя в отношении назначения безопасного порта как вопрос должной заботливости. Как представляется, в соответствии со скандинавским правом 65/, правом Федеративной Республики Германии 66/, а также правом Германской Демократической Республики 67/, если порт назначения оказывается небезопасным, то ответственность за соответствующий ущерб несет только фрахтователь (сам или через своих служащих и агентов), если он проявил небрежность или не проявил должной заботливости при назначении безопасного порта.

C. Положения о сдаче судна по тайм-чартеру

59. Пункт I форм Балтайм и Лайнертайм гласит: "Судовладельцы сдают, а фрахтователи фрахтуют это судно на период ..., считая с момента, когда судно сдано по тайм-чартеру...". Аналогичным образом НАЙП предусматривает, что "указанные владельцы соглашаются сдать, а указанные фрахтователи соглашаются зафрахтовать указанное судно, считая с момента его сдачи по тайм-чартеру..." 68/. Эти положения устанавливают срок, начиная с которого владелец согласен передать услуги своего судна через посредство своего капитана и команды в распоряжение фрахтователей, с тем чтобы они могли давать указания о его использовании 69/.

60. Однако употребление терминов "сдача" и "сдают" во всех трех тайм-чартерах (а также таких терминов, как "возврат" и "субаренда") запутывает ситуацию, поскольку они уместны для лизинга или димайза судна, но не подходят для тайм-чартера, который в соответствии с законодательством практически всех стран является лишь договором о фрахтовании и не включает лизинга судна. В целом, в соответствии с этими формами чартеров фрахтователи не приобретают никаких прав собственности в отношении судна. По делу Sea & Land Securities Ltd. v. Williams Deckinson 70/ судья кассационного суда Макиннот назвал

64/ См. Nichols & Kuffler on "Breach of Charter and Apportionment of Damages in Safe Berth/Safe Port Disputes" в документе, представленном VIII Международному конгрессу морских арбитров, Мадрид, 1987 год.

65/ См. H. Tiberg, The Law of Demurrage, 3rd ed. (London, Stevens & Sons, 1979) pp. 289-290.

66/ См. H. Prüssman, Seehandelsrecht, (München, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung 1968) pp.401-404.

67/ См. Merchant Shipping Act of the German Democratic Republic, (SHSG) 1976, articles 12(1), 12(2) and 57(3).

68/ Строка 13 преамбулы.

69/ См. The "Madeleine" (1967) 2 Lloyd's Rep. 224 at p. 238; Wilford..., Time Charters, op.cit., p.88.

70/ (1942) 2 K.B.65 at p.69.

тайм-чартер документом, который начал существовать в качестве фактического димайза, и считал, что

"...он вводит в заблуждение, поскольку подлинный характер обязательств судовладельца искажается употреблением формулировок столетней давности, которые были уместны для использовавшегося в то время контракта иного характера... Современная форма тайм-чартера по существу означает, что судовладелец договаривается с фрахтователем по тайм-чартеру о том, что в течение определенного указанного периода времени его служащие и экипаж будут оказывать услуги по перевозке грузов, которые доставляются на борт его судна фрахтователем по тайм-чартеру. Однако определенные формулировки, которые сохранены в используемых в настоящее время печатных формах, являются уместными лишь для старых форм димайз-чартера. Такие формулировки... включают: "владелец соглашается сдать" и "фрахтователь соглашается зафрахтовать" паровое судно. Речь не шла о "сдаче" или "фрахте" такого парового судна.

Состояние судна при сдаче по тайм-чартеру - мореходность

61. Типовые тайм-чартеры неизменно содержат положения, касающиеся обязательства судовладельца о сдаче судна по тайм-чартеру в мореходном состоянии 71/. В пункте 1 Балтайма требуется, чтобы при "сдаче" судно было "во всех отношениях подготовлено к эксплуатации в грузовых перевозках". Согласно НАЙП требуется, чтобы судно было "готово принять груз, имело вычищенные трюмы, было герметичным, прочным и крепким и во всех отношениях подготовленным к эксплуатации, имело водяной балласт, лебедки и вспомогательный паровой котел достаточной мощности... для приведения в действие всех лебедок одновременно (и имело полностью укомплектованный командный и рядовой состав, механиков и пожарных, полагающихся для судна такого тоннажа)" 72/. В пункте 1 Лайнертайма говорится о том, что судно должно "во всех отношениях подходить для обычной перевозки сухого груза, и грузовые трюмы должны быть подметены, вычищены и готовы для загрузки". В соответствии с английским правом и - по крайней мере в отношении формулировки НАЙП - в соответствии с американским правом эти требования образуют абсолютную гарантию мореходности судна при сдаче по тайм-чартеру, и которая, если она не оговорена прямо, будет в любом случае подразумеваться 73/. Таким образом, слова "подготовлено" и "готово" истолковываются в данном контексте весьма широко. Однако ситуация запутывается тем, что объем абсолютной гарантии мореходности при сдаче по тайм-чартеру может быть уменьшен другими положениями чартера до обязательства о проявлении судовладельцами лишь должной заботливости для обеспечения мореходности судна при его сдаче по тайм-чартеру или до нее.

62. В соответствии с формой НАЙП неопределенная формулировка пункта 24 (условие парамаунт) на основании решения английской палаты лордов по делу

71/ Судно считается мореходным, если его проект, конструкция, условия и оборудование соответствуют обычным требованиям навигации. На нем также должен быть компетентный капитан, компетентная и достаточная команда, и оно должно подходить для перевозки груза. См. Carver, op.cit., paras 147-161.

72/ Строки 21-24 преамбулы.

73/ Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101.

Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (The "Saxon Star"), 74/, примененного апелляционным судом к чартерам НАЙП в ряде более поздних дел, фактически распространяет Закон Соединенных Штатов о перевозке грузов морем на данный чартер. Следовательно, обязательство судовладельца из абсолютного обязательства превращается в обязанность проявлять должную заботливость для обеспечения мореходности судна до и в начале каждого рейса в соответствии с данным чартером. Однако это означает, что должную заботливость должны проявлять не только судовладельцы, но также все их служащие, агенты и независимые подрядчики. В Асбатайме содержится положение, которое аналогично пункту в преамбуле НАЙП, однако его условие парамаунт включает Закон Соединенных Штатов о перевозке грузов морем, или, в зависимости от обстоятельств, Гаагские/Гаагско-Висбийские правила лишь в коносаменты, выдаваемые в соответствии с данным чартером, а не в сам чартер. Поскольку в нем нет никаких других оговорок, ограничивающих строгое обязательство владельцев по сдаче по тайм-чартеру мореходного судна, судовладельцы в соответствии с Асбатаймом несут большую ответственность в отношении первоначальной мореходности судна, нежели в соответствии с Гаагскими/Гаагско-Висбийскими правилами. Аналогичный подход принят в проекте Фонтайма, хотя в нем обязательство владельцев носит еще более жесткий характер, поскольку данное требование имеет характер постоянного гарантийного обязательства.

63. В соответствии с формой Балтайм пункт 13 уменьшает строгое обязательство судовладельцев по сдаче по тайм-чартеру мореходного судна до так называемой "личной должной заботливости". Иными словами, судовладельцы несут ответственность только за любую физическую утрату или повреждение грузов или за задержки, вызванные "отсутствием должной заботливости со стороны судовладельцев или их управляющего в том, чтобы сделать судно мореходным и подготовленным к рейсу" 75/. В результате этого немореходность, вызванная небрежностью со стороны экипажа или независимых подрядчиков, как правило, исключается из сферы действия данного положения 76/.

64. В пункте 12 с) Лайнертайма при рассмотрении ответственности судовладельца принята концепция Гаагских/Гаагско-Висбийских правил, в соответствии с которой требуется проявление "должной заботливости с их (судовладельцев) стороны перед началом и в начале каждого рейса в обеспечении мореходности судна".

65. Таким образом, хотя НАЙП, Балтайм и Лайнертайм первоначально создают впечатление о существовании абсолютного обязательства судовладельцев по сдаче по тайм-чартеру мореходного судна, из последующих положений становится ясно, что обязательство судовладельца в отношении мореходности судна ограничивается проявлением должной заботливости об обеспечении мореходности судна 77/.

74/ (1959) A.C.133.

75/ Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada (The "TEL Prosperity") (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

76/ См. The "Brabant" (1967) 1 Q.B. 588.

77/ См. Diamond A., "Owners' responsibilities and the exception clauses relating to them", документ, представленный на семинаре, организованном ФОНАСБА по теме: "Чартеры: причины путаницы" и проходившем 24-25 марта 1977 года в Лондоне.

66. Обязательство о предоставлении мореходного судна в соответствии с большинством тайм-чартеров относится к началу периода действия чартера, после чего владельцы обязуются содержать судно в работоспособном состоянии в течение периода эксплуатации 78/. Существуют большие различия в подходах стран к данному вопросу. В соответствии с английским общим правом подразумеваемая гарантия мореходности выполняется, если в начале чартерного периода судно находится в мореходном состоянии 79/, в соответствии с американским правом владельцы обязаны обеспечить мореходность судна в начале каждого рейса, выполняемого в период действия чартера 80/. Законы Федеративной Республики Германии 81/ и Германской Демократической Республики 82/ обязывает владельцев проявлять должную заботливость в обеспечении мореходности судна в начале каждого рейса.

D. Положения о канцелинге

67. Чартеры обычно содержат положение о канцелинге, в соответствии с которым фрахтователь наделяется правом аннулировать чартер по своему желанию, если судно не будет сдано к конкретной дате.

68. В пункте 2 Лайнертайма и пункте 22 Балтайма предусматривается, что "если судно не будет сдано к ... 19... года, фрахтователи имеют право аннулировать чартер. Если судно не может быть сдано по тайм-чартеру к дате канцелинга, фрахтователи, если требуется, должны объявить в течение 48 часов (воскресные и праздничные дни исключаются) после получения соответствующего уведомления, аннулируют ли они чартер или принимают судно по нему". В НАЙП включена оговорка, аналогичная первому предложению положения Балтайма и Лайнертайма, однако в нем отсутствует второе положение. Эта оговорка в нем гласит: "... если судно не дало письменное уведомление о готовности" 83/.

69. Оговорка о канцелинге означает, что, хотя ее действие не зависит от какого бы то ни было нарушения чартера судовладельцами, тем не менее фрахтователи имеют право на канцелинг, если судно не сдается в состоянии,

78/ См. положения об эксплуатации в пунктах ... настоящего доклада. Однако в проекте Фонтайм на судовладельца налагается постоянное обязательство, требующее того, чтобы судно было герметичным, прочным, крепким и во всех отношениях подготовленным для эксплуатации - и пребывало в таком состоянии в течение срока действия настоящего чартера". Такое обязательство намного превышает по своему объему обязательство в соответствии с Гаагскими/Гаагско-Висбийскими правилами, заключающееся в проявлении должной заботливости в обеспечении мореходности судна перед началом и в начале рейса.

79/ См. Giertsen v. Turnbull (1908) S.C.1101: Carver, op.cit., para.155.

80/ Clark, M., "Seaworthiness in Time charters", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1977, pp.493-494.

81/ См. статью 559 Н.Г.В.

82/ См. статьи 79 и 80 (1) SHSG.

83/ В пункте 14 Асбатайма содержится аналогичная формулировка.

предписываемом чартером 84/, то есть в мореходном состоянии и во всех отношениях подготовленным к эксплуатации 85/.

70. Проблема, возникающая в связи с оговорками о канцелинге, особенно оговорками в форме НАЙП, была охарактеризована следующим образом:

"При наличии оговорки о канцелинге, если судно не может прибыть в порт загрузки к дате канцелинга, оно тем не менее обязано продолжить следование, если задержка в силу исключенных рисков не является таковой, чтобы служить основанием для прекращения действия чартера. По наступлении даты канцелинга судовладелец не может требовать от фрахтователя заявления о том, будет ли он осуществлять загрузку судна или нет. На практике фрахтователь обычно отказывается отвечать на такие запросы в случае нарушения условий фрахта в надежде заключить новую сделку с судовладельцем, оказывая на него давление. Судовладелец может противодействовать этому маневру, отказавшись продолжить следование, после чего фрахтователь, по всей вероятности, будет не в состоянии доказать какие-либо убытки... Фрахтователь не имеет права на канцелинг (видимо, в соответствии с этой оговоркой в отличие от любого права на аннулирование, которое он может иметь в соответствии с общим правом) до даты канцелинга, даже если очевидно, что владелец не сумеет во время подать судно" 86/.

71. Данная цитата поясняет критические замечания в отношении положений о канцелинге в тайм-чартерах и рейсовых чартерах, которые были высказаны в ответах на запросы секретариата. Абсолютное обязательство фрахтователей принять судно по тайм-чартеру, если его состояние соответствует предъявляемым требованиям, или погрузить груз в соответствии с рейсовым чартером, может быть противопоставлено отсутствию какого-либо абсолютного обязательства в соответствии с такими оговорками о канцелинге в отношении прибытия судна до даты канцелинга. Единственное обязательство судна, подразумеваемое английским правом, заключается в разумном отправление 87/. Точно такое же положение существует и в Соединенных Штатах 88/.

72. С целью смягчения этой проблемы во вторую фразу оговорки о канцелинге Балтайма и Лайнертайма включено требование о том, что фрахтователи должны заявить о том, будут ли они аннулировать чартер в течение 48 часов после того, как

84/ См. пункт 1 Балтайма и строки 22-24 преамбулы НАЙП. Однако осуществление права на канцелинг не лишает фрахтователей возможности использовать свои средства правовой защиты в случае любых других нарушений контракта; см. Nelson & Son v. Dundee East Coast Shipping (1907) S.C. 927.

85/ См. The "Madeleine" (1967) 2 Lloyd's Rep. 224; The "Democritos" (1976) 1 Lloyd's Rep. 149; Wilford ..., The Charters, op.cit., pp.287-294.

86/ Scrutton on Charter parties, op.cit., at page 123.

87/ Nelson & Son v. Dundee East Coast Shipping Co. Limited (1907) 44 S.L.R. 661 and Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. (The "Democritos") (1976) 2 Lloyd's Rep. 149.

88/ United States Gypsum Transport Co. v. Dampskibs Aktieselskabet Karmoy (1930) 48 Fed. Rep. (2d) 376.

судовладельцы представили уведомление о невозможности подачи судна к дате канцеллинга. Однако эта оговорка может действовать несправедливо как по отношению к фрахтователям, так и по отношению к судовладельцам. Если после такого уведомления фрахтователи заявляют, что они примут судно, то они, как правило, будут связаны этим своим заявлением даже в том случае, если задержка судна еще более увеличится. Кроме того, значение слов "если судно не может быть сдано, представляется неопределенным. Неясно, достаточно ли судовладельцу на разумных основаниях оценить, что судно не прибудет в порт сдачи к дате канцеллинга, или же фрахтователи могут потребовать от судовладельцев доказательств того, что с учетом фактического положения судна на дату уведомления, судно не может быть сдано к дате канцеллинга 89/.

Е. Положения о содержании судна

73. Каждая форма чартера содержит так называемую "оговорку о содержании судна", которая предусматривает в случае НАЙП, что судовладельцы оплачивают определенную часть текущих расходов по эксплуатации судна и поддерживают класс судна и содержат его корпус и машины и оборудование в пригодном к эксплуатации состоянии при его передаче и в течение всего периода использования" 90/. Как представляется, это положение по-разному толкуется в американском и английском праве. В соответствии с американским правом считается, что оговорка о содержании судна является дополнением явно выраженной гарантии обеспечения мореходности в начале действия чартера и налагает на судовладельца обязательство по обеспечению мореходности судна в начале каждого рейса, выполняемого в течение периода действия чартера; а в том, что касается формы НАЙП, она устанавливает обязанность по проявлению должной заботливости, с тем чтобы обеспечить мореходность судна в начале каждого рейса, осуществляемого в период действия тайм-чартера 91/. По делу Luckenbach v. McCahan Sugar Co. утверждалось, что первоначальная гарантия обеспечения мореходности исполняется при сдаче судна фрахтователям и что соответствующая оговорка о содержании судна не предполагает гарантии обеспечения мореходности в начале каждого рейса по тайм-чартеру, а означает лишь обязательство по оплате расходов по ремонту его корпуса и машины в течение срока эксплуатации. Однако Верховный суд не согласился с таким обоснованием и указал, что "это утверждение не поддерживается ни формулировкой данного положения, ни характером тайм-чартеров".

89/ См. пункт 4 Малтиформа 1982 года (с поправками 1986 года), который предоставляет фрахтователю возможность аннулирования чартера, если до представления уведомления "дата канцеллинга для этого судна уже наступила, или ... судно уже отправилось в порт сдачи и при обычном стечении обстоятельств будет не в состоянии представить уведомление до даты канцеллинга, судовладельцы, сообщив об измененной ожидаемой дате загрузки, могут потребовать от фрахтователей заявления о том, будут ли они аннулировать чартер, и фрахтователям предоставляется до 48 часов для того, чтобы сделать такое заявление. Если фрахтователи решают не аннулировать чартер, то срок канцеллинга продлевается на трое суток, за исключением выходных и праздничных дней, считая с измененной даты ожидаемой готовности судна для загрузки".

90/ Пункт 1, строки 37-38; аналогичные оговорки см. в Балтайм, пункт 3; Лайнертайм, пункт 4, и Асбатайм, пункт 1, строки 68-69.

91/ См. Luckenbach v. McCahan Sugar Co., 248 U.S. 139 (1918); The "Fort Gaines" 21 F.2d 865, 1927 A.M.C. 1778 (D.Md.1927); Strong v. United States, 154 U.S. 632 (1878); Mondella v. S.S. "Elie V.", 223 F. Supp.390 (S.D.N.Y. 1963); The "Captain John", 1973 A.M.C. 2005, (Arb. at N.Y. 1973).

74. В то же время английские суды толковали оговорки о содержании судна как налагающие на судовладельцев лишь более ограниченные обязательства по устранению дефектов, затрагивающих мореходность судна, только после того, как такие дефекты себя проявляют, но не вменяющие в обязанность судовладельцев (если в чартер не включены Гаагские/Гаагско-Висбийские правила) подготовку судна к каким-либо отдельным рейсам на основании рейсовой гарантии мореходности. По делу Giertsen v. George V. Turnbull & Co., 92/ суд Шотландии постановил, что оговорка о содержании судна предполагает покрытие судовладельцами расходов по обеспечению пригодности судна к эксплуатации, но не обязывает их поддерживать судно в таком состоянии. Кроме того, по делу Snia Societa di Navigazione v. Suzuki & Co. 93/ было указано, что обязательство судовладельцев по обеспечению пригодности судна к эксплуатации "не означает, что судно должно поддерживаться в таком состоянии поминутно в течение срока эксплуатации, а означает, что если его корпус и машины приходят в состояние, не полностью пригодное к эксплуатации, то в течение разумного времени они предпринимают разумные шаги по приведению его в пригодное к эксплуатации состояние" 94/.

F. Ответственность за погрузку, укладку и выгрузку груза

75. При отсутствии каких-либо прямых положений осуществление погрузки и укладки груза является обязанностью судовладельцев. В соответствии с формами Балтайм, НАИП, Асбатайм и Лайнертайм эти обязанности передаются тайм-фрагтователям. Пункт 4 Балтайма предусматривает, что фрагтователи обязаны обеспечить погрузку, тримминг, укладку и выгрузку груза. В соответствии с пунктом 9 судовладельцы не несут ответственности за "повреждение груза или по искам, вызванным плохой укладкой и иными причинами". А пункт 13 исключает ответственность владельцев за какие-либо утраты, за исключением "какого-либо действия или упущения, или ошибки судовладельцев или их управляющего".

76. Если формулировка чартера Балтайм в отношении передачи всей ответственности за погрузку, укладку и выгрузку фрагтователям представляется вполне ясной, то НАИП содержит несколько менее четкое положение.

77. В случае НАИП пункт 8 данной формы предусматривает, что "фрагтователи должны грузить, размещать и укладывать груз за свой счет под наблюдением капитана". Это положение никак нельзя назвать ясным. Прежде всего не ясно, кто несет ответственность за размещение груза - фрагтователи или же, в силу слов "под наблюдением капитана", - судовладельцы. Из-за такой неопределенности суды по обе стороны Атлантического океана были вынуждены рассматривать данный вопрос. К счастью, все они пришли к одинаковому результату, а именно, что ответственность за размещение груза несут фрагтователи" 95/, однако объем ответственности капитана и, таким образом, его судовладельцев, остается предметом частых споров.

92/ (1908) S.C. 1101.

93/ (1924) 17 Ll.L. Rep. 78, at p.88.

94/ См. также Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 106.

95/ A. Diamond, Q.C., Owners' Responsibilities and the Exemption Clauses Relating to them, op.cit., p.6. Как представляется, эти соображения также справедливы в отношении Асбатайм, содержащего аналогичные НАИП формулировки. Пункт 8 в нем предусматривает, что "фрагтователи должны осуществлять все связанные с грузом операции за свой собственный счет под наблюдением капитала".

78. По американскому делу Nichimen Company v. The "Farland" 96/ было принято решение о том, что пункт 8 НАЙП предполагает передачу от судовладельца фрахтователю первичной ответственности за размещение груза 97/.

79. Английская палата лордов приняла аналогичное решение по делу Court Line v. Canadian Transport Co. 98/. Лорд Райт заявил:

... В соответствии с пунктом 8 настоящего чартера фрахтователи должны осуществлять погрузку, укладку и размещение груза за свой счет. Я полагаю, что эти слова, безусловно, вменяют в обязанность фрахтователей осуществление погрузки и укладки груза. Из этого должно следовать, что они не только освобождают судно от ответственности за погрузку и укладку, но и между ними самими и судовладельцами освобождают их (судовладельцев) от ответственности за плохую укладку груза, за исключением того, что оговаривается словами "под наблюдением капитана" ..."

80. Положение НАЙП (и Асбатайм) о том, что погрузка, размещение и укладка должны осуществляться "под наблюдением капитана" действует по-разному в английском и американском праве. Английское право исходит из того, что в той мере, в которой капитан участвует в операциях, охваченных пунктом 8, а это имеет прямое отношение к операциям по укладке груза, и в той мере, в которой в результате действий капитана и его администрации причиняется ущерб, ответственность возлагается на судовладельцев. По делу Court Line v. Canadian Transport лорд Райт продолжил непосредственное рассмотрение формулировок и заявил:

"Эти слова явно наделяют капитана правом, которым, по моему мнению, он должен обладать в любом случае, осуществлять наблюдение за действиями фрахтователей по погрузке и укладке груза. Капитан несет ответственность за мореходность судна, а также за обеспечение такой погрузки, при которой грузу не был бы причинен ущерб ввиду отсутствия подстилки или его отрыва, если он размещен вблизи других грузов или элементов конструкции судна, которые могут причинить ущерб, или каким-либо иным образом... Однако я полагаю, что это право прямо предусматривается не только для точности, но в качестве прямого ограничения контроля фрахтователей за процессом укладки груза. Из этого следует, что в той мере, в которой капитан осуществляет наблюдение и ограничивает контроль фрахтователей за укладкой в такой же степени будет ограничиваться и ответственность фрахтователей".

81. С другой стороны, американское право иным образом толкует слова "под наблюдением капитана", исходя из того, что капитан судна, сданного по тайм-чартеру в зависимости от выполняемых им функций является служащим судовладельца или служащим фрахтователя. Как было заявлено по делу The "Santona" 99/:

96/ 462 F 2d 319 (2d Cir.1972).

97/ См. также Nissho-Iwai Co. v. M/T "Stolt Lion", 1980 617 F.2d 907, 1980 A.M.C. 868 (2d Cir.) and Seguros Banvenez S.A. v. S/S "Oliver Drescher", 1985 761 F 2d 855, 1985 A.M.C. 1168 (2d Cir.).

98/ (1940) A.C. 934.

99/ 152 Fed. 516 (S.D.N.Y. 1907).

"Это судно является собственностью его владельца, а капитан и команда - его служащими, уполномоченными решать любые вопросы, касающиеся судоходства и обслуживания судна; однако во всех вопросах, касающихся получения и доставки груза и той части получаемых от судна доходов, которые поступают фрахтователю, капитан и команда служат интересам фрахтователей".

82. В деле Nichmen Company v. The "Farland" суд выразил концепцию разделенной ответственности за действия капитана в следующих словах:

"... Мы считаем, что ответственность судовладельца за повреждение груза вследствие неправильной укладки ограничивается случаями, когда капитан вмешивается в процесс укладки в целях сохранения безопасности судна и его способности противостоять морским рискам; в той мере, в какой он действует исключительно в целях защиты груза, ответственность несет фрахтователь" 100/.

83. Сложности являются также следствием того факта, что слова "и под ответственность" часто добавляются после слов "под наблюдением", вследствие чего формулировка этого положения является следующей: "Фрахтователям осуществлять погрузку ... под наблюдением и под ответственность капитана". В деле The Shinjitsu Maru No. 5 101/ слова "и под ответственность" истолковывались как затрагивающие на первый взгляд переход ответственности за плохую укладку с фрахтователей на судовладельцев, однако было высказано мнение, что если может быть показано в каком-либо конкретном случае, что фрахтователи, например, давая какие-либо указания в ходе укладки, вызвали тем самым определенную утрату или повреждение груза, судовладельцы смогут в соответствующей мере избежать ответственности. За решением по этому делу последовали решения по рассматривавшимся впоследствии делам "The Argonaut" 102/ и The Alexandros P. 103/. В последнем деле Стин Дж. подчеркнул, что слова "и под ответственность" в пункте 8 и предусматриваемый им перенос риска относился ко всей операции погрузки, укладки, размещения и выгрузки груза. Оно также охватывало не только механический процесс работы с судовыми приборами и обработки судового груза, но и вопросы небрежности стивидора в общем планировании погрузки и выгрузки груза.

84. Эти три случая в такой степени трансформировали соответствующие обязательства судовладельцев и фрахтователей, что это еще не было в полной мере оценено на рынке фрахта и не нашло отражения в практической деятельности. Фрахтователям по тайм-чартеру часто принадлежит грузовой причал или стивидорная компания, или они могут, по крайней мере, эксплуатировать причал и руководить работой стивидоров; они, возможно, также обладают знаниями и опытом в отношении конкретных требований, связанных с каким-либо грузом, в особенности если это необычный груз. Даже в том случае, если они контролируют всю операцию погрузки и руководят ею, последние решения английских судов возлагают на капитана ответственность, например, за небрежность стивидоров, даже если на практике он и не осуществлял над ними фактического контроля.

100/ См. также The "Robertina" S.M.A. No. 1151 (Arb. at N.Y. 1977).

101/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 568.

102/ (1985) 2 Lloyd's Rep. 216.

103/ (1986) 1 Lloyd's Rep. 421.

85. Еще одна неясность в отношении значения пункта 8 НАИП является следствием того, что в этом пункте отсутствует какая-либо ссылка на "выгрузку" груза. Предлагается 104/, что даже в том случае, если стороны не добавляют слова "и выгрузка" (как это часто имеет место), в соответствии с английским правом это положение, возможно, будет иметь тот же смысл, что и в случае, если бы эти слова были добавлены. Однако и тогда, как представляется, в соответствии с американским правом указанное положение выглядит по-другому 105/.

G. Межклубное соглашение

86. Общая трудность определения окончательной ответственности по искам в отношении груза по чартеру НАИП привела к тому, что крупные ассоциации взаимной защиты и страхования (клубы P & I) в 1970 году ввели в действие в отношениях между собой Нью-Йоркское типовое межклубное соглашение, в которое в 1984 году были внесены поправки с целью включить двухгодичный срок предъявления исков, и в соответствии с которым ответственность по одним видам исков в отношении груза делится поровну между фрахтованием и судовладельцами, и по другим – полностью относится на счет либо фрахтователя, либо судовладельца в зависимости от причины утраты или повреждения.

87. Межклубное соглашение не является обязательным в отношениях между владельцами и фрахтователями, за исключением тех случаев, когда оно включено в чартер 106/. Результат включения в чартер варианта 1970 года Межклубного соглашения в соответствии с Гаагскими правилами рассматривался английским апелляционным судом в деле "The Stratnewton" 107/. При рассмотрении указанного дела было установлено, что это соглашение предусматривает механическое разделение финансовой ответственности между судовладельцами и фрахтователями и что оно исключает любое разделение функций и ответственностей на основе Гаагских правил. В действительности цель Соглашения как таковая заключалась в том, чтобы избежать указанного распределения ответственности 108/. Таким образом, одногодичный срок, предусматриваемый для предъявления исков законом Соединенных Штатов о перевозке грузов морем, который был включен в чартер в соответствии с пунктом 24, не применялся, и иски, подпадающие под действие указанного Соглашения, в соответствии с английским правом могли бы быть предъявлены в течение шестилетнего периода. В это Соглашение в 1984 году были внесены поправки для обеспечения того, чтобы уведомления обо всех исках представлялись в письменном виде в течение двух лет после разгрузки.

88. Межклубное соглашение применимо не во всех случаях. "Для применения Соглашения в пункты об ответственности за груз в чартерах по форме НАИП не должны вноситься существенные поправки. Существенной поправкой является такая поправка, которая ясно определяет ответственность по искам в отношении груза между судовладельцами и фрахтователями... Добавление слов "и под

104/ Wilford ..., Time Charters, op.cit., p.245.

105/ См. Nissho-Iwai & Co Ltd. v. M/V "Stolt Lion", (1980 617 F. 2d 907, 1980 A.M.C. (2d Cir.) rev'g 1979 A.M.C. 2415 (S.D.N.Y. 1979).

106/ The Ion (1980) 2 Lloyd's Rep. 245.

107/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 219.

108/ См. Per Lord Justice Kerr at pp.223 and 225; см. также The "Benlawers" (1989) 2 Lloyd's Rep. p.51.

ответственность" после слов "под наблюдением" в пункт 8 вместе с добавлением слов "иски в отношении груза" во втором предложении пункта 26 делает Соглашение недействительным" 109/.

89. Само Соглашение вызвало споры. "В то время как целью Соглашения было содействие дружественному и справедливому урегулированию обычных исков в отношении груза, вызывает разочарование, что это Соглашение не лишено неясных моментов" 110/. Поэтому высказывается мнение, что в Соглашении есть пробел. Наглядным примером этому являются обстоятельства возбужденного в лондонском арбитраже дела о повреждении во время рейса груза, перевозимого по чартеру НАЙП, вследствие плохой вентиляции. "... Хотя арбитр определил, что повреждение было вызвано плохой вентиляцией, фрахтователи не смогли применить Межклубное соглашение, поскольку повреждение не было вызвано "конденсацией". Представляется очевидным, что ... что подлинной целью Соглашения, по-видимому, является охват ущерба, аналогичного тому, который был причинен в данном случае; однако, по-видимому, данное Соглашение будет действовать лишь в том случае, когда повреждение вызвано "конденсацией", в результате плохой вентиляции". Оно не распространяется на те случаи, когда вследствие плохой вентиляции причинен ущерб, "аналогичный вызванному конденсацией", а также те случаи, когда вследствие плохой вентиляции возникает другой ущерб" 111/.

90. Таким образом, положение, которое было направлено на разрешение проблем, возникающих в связи с неудовлетворительным содержанием пунктов чартера НАЙП, касающихся ответственности по искам в отношении груза, само оказалось источником разногласий 112/.

Н. Пункты об ответственности за груз

91. Разделение ответственности по искам в отношении груза в целом определяется в каждом отдельном случае формулировкой соответствующих пунктов об ответственности в чартере. Основа ответственности судовладельца за утрату или повреждение груза в соответствии с четырьмя формами чартеров находится в диапазоне от почти строгой ответственности (Асбатайм) до весьма ограниченной ответственности (Балтайм) и режима Гаагских правил (НАЙП и Лайнертайм). Форма НАЙП в пункте 24 (парамаунт) включает в чартер Закон США о принятии Гаагских правил. Поэтому от перевозчика требуется, чтобы он проявлял должную заботливость до начала каждого рейса и в начале его, с тем чтобы обеспечить мореходность судна, и должным образом заботился о грузе, с учетом довольно широких исключений 113/. Эти проблемы, возникающие вследствие толкования

109/ Пункт I ii) b) Межклубного соглашения; см. также пункт I ii) c), который содержит согласованное разделение ответственности лишь в тех случаях, когда единственной существенной поправкой является добавление слов "и под ответственность" после слов "под наблюдением".

110/ D.Mead, The Inter-Club Agreement - a Lacuna?, P & I. International, August 1989, p.7.

111/ Ibid. at p.8.

112/ При этом понимается, что в настоящее время Соглашение рассматривается клубами P & I.

113/ Рассмотрение требований Гаагских/Гаагско-Висбийских правил см. пункты ... настоящего доклада.

пункта 24 формы НАЙП и в результате включения Гаагских правил в чартер, рассматриваются в последующем разделе настоящего доклада 114/.

92. В то же время форма "Асбатайм" (пересмотренная в 1981 году форма НАЙП) лишь включает посредством условия Парамаунт (пункт 23) Гаагские/Гаагско-Висбийские правила в коносаменты, выданные в соответствии с данным чартером, а не в сам чартер. Поэтому "Асбатайм" не содержит какого-либо положения, конкретно регулирующего ответственность по искам в отношении груза, за исключением самого общего условия, освобождающего перевозчика грузов от ответственности (второе предложение пункта 16), которое предусматривает:

"Обстоятельства непреодолимой силы, действия неприятеля, пожар, ограничения со стороны властей, правителей и народа, и все опасности и аварии на море, реках, связанные с машинами, котлами и судовождением, и ошибки навигации в течение срока действия во всех случаях взаимно исключаются".

93. Аналогичная формулировка содержится также в чартере НАЙП 115/. Этот пункт предусматривает весьма ограниченную защиту как судовладельцев, так и фрахтователей и не включает освобождение от ответственности в случае небрежности. Исключения, перечисленные в этом пункте, истолковываются английскими судами таким образом, чтобы обеспечить защиту судовладельцев или фрахтователей при условии, что утрата или повреждение не являются следствием их небрежности или небрежности их служащих или агентов. Например, по делу Re Polemis and Furness, Withy & Co. 116/ суд постановил, что исключение "пожара" не включает "пожар", возникший в результате небрежности. И в последних делах The Emmanuel C. 117/ и "The "Satya Kailash 118/ исключение "ошибки навигации" в пункте 16 НАЙП применялось только в отношении ошибок, не связанных с небрежностью, поскольку этот термин был признан недостаточно широким, для того чтобы распространять его на ошибки в результате небрежности.

94. Из этого следует, что ответственность, возлагаемая на судовладельца по чартерам "Асбатайм" и НАЙП, где, как это часто имеет место, пункт 24 (условие парамаунт) и тем самым Закон Соединенных Штатов о перевозке грузов морем исключены, является значительно более высокой, чем та, что возлагается Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами. То же относится и к проекту чартера "Фонтайм", Исключения, перечисленные в правиле 2 статьи 4 Правил являются, например, более широкими, чем содержащиеся в пункте 16 форм "Асбатайм" и НАЙП и в пункте 26 проекта чартера "Фонтайм". В частности, в правиле 2 а) статьи 4 Правил предусматривается исключение в отношении "Действий, небрежности или ошибки капитана, матроса, лоцмана или служащих перевозчика в процессе судоходства или при управлении судном", хотя пункт 16

114/ Рассмотрение условия парамаунт см. пункты ...

115/ См. второе предложение пункта 16; аналогичный пункт содержится также в пункте 26 проекта чартера "Фонтайм".

116/ (1921 8 Ll.L.Rep.351; (1921) 3 K.B.560.

117/ (1983) 1 Lloyd's Rep.310.

118/ (1984) 1 Lloyd's Rep.588.

распространяется лишь на ошибки судоходства, которая не является результатом небрежности. А в отношении исключения "пожара" защита, предоставляемая перевозчику в соответствии с Правилами, распространяется на "пожар, за исключением вызванного фактической ошибкой или с ведома перевозчика" 119/, в то время как пункт 16 и в этом случае касается пожара, возникшего в результате небрежности.

95. Таким образом, в соответствии с чартерами Асбатайм и НАЙП, в которых пункт 24 исключен, и с проектом чартера Фонтайм судовладельцы будут нести ответственность за любую утрату или повреждение, за исключением тех, которые вызваны ограниченными исключениями, перечисленными в пункте 16. Следует также отметить, что такого рода высокая стоимость ответственности судовладельцев не всегда покрывается клубами взаимной защиты и страхования судовладельцев, поскольку правила клуба ограничивают их ответственность в отношении груза тем уровнем, который предусматривается Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами, за исключением тех случаев, когда клубу послано соответствующее уведомление и обеспечено страхование такой ответственности за счет дополнительных расходов судовладельца 120/.

96. В соответствии с пунктом 13 чартера Балтайм судовладельцы ответственны лишь за поддержку в сдаче судна или за задержку в период действия чартера и за утрату или повреждение груза при условии, что они вызваны отсутствием должной заботливости со стороны судовладельцев или их управляющего в обеспечении мореходности судна или любым другим их личным действием или упущением с их стороны. Пункт 13 гласит:

"Судовладельцы несут ответственность только за задержку в сдаче судна и за задержки во время действия настоящего чартера, а также за утрату или повреждение грузов на борту судна, если такие задержки или утрата были вызваны отсутствием должной заботливости со стороны судовладельцев или их управляющего в том, чтобы сделать судно мореходным и подготовленным к рейсу, или каким-либо действием или упущением или ошибкой судовладельцев или их управляющего. Судовладельцы не несут ответственность во всех остальных случаях ни за повреждения, ни за задержки, независимо от вызвавших их причин, даже если такой причиной явилась небрежность или ошибка со стороны их служащих. Судовладельцы не ответственны за убытки и повреждения, вызванные или связанные с забастовкой или локаутom, остановкой или задержкой в работе, в том числе капитала, администрации или команды судна, независимо от того, носят они частный, либо общий характер.

Фрахтователи несут ответственность по убыткам или повреждениям, причиненным судну или судовладельцам тем, что груз был погружен в нарушение условий чартера, либо причиненным ненадлежащей или небрежной банкерской, погрузкой, укладкой или выгрузкой груза, либо причиненных каким-либо иным ненадлежащим или небрежным действием со стороны фрахтователей или их служащих".

119/ См. правило 2 b) статьи 4.

120/ См. пункт жхiii а) правила 25 Ассоциации взаимного страхования судов Соединенного Королевства.

97. Палата лордов Великобритании, истолковывая пункт 13 при рассмотрении дела Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The "TFL Prosperity") 121/ сочла его "весьма нечетким" и содержащим не относящиеся к данному вопросу положения, которые "лишь серьезно усложняют их" 122/.

98. В этом случае судно, зафрахтованное по чартеру Балтайм, было описано в дополнительном положении как имеющее главную палубу высотой 6,1 м, в то время как ее высота фактически составляла 6,05 м. В результате фрахтователи не смогли загрузить трейлеры с двухъярусной укладкой контейнеров. По иску о возмещении финансового ущерба, понесенного фрахтователями вследствие нарушения судовладельцами положения, содержащего описание, палата лордов постановила, что пункт 12 не освобождает судовладельцев от ответственности за нарушение положения, содержащего описание, а также за финансовый ущерб, связанный с грузом (в отличие от физической утраты или повреждения) за исключением тех случаев, когда их можно подвести под категорию потерь, связанных с задержкой. Однако это постановление оставляет неразрешенными трудные вопросы в отношении того, за какого рода финансовый ущерб в связи с грузом могут нести ответственность судовладельцы, и какова может быть ответственность фрахтователей. Палата лордов постановила также, что первые предложения пункта 13 распространяются лишь на задержку в сдаче судна, задержку в период действия чартера и физическую утрату или повреждение груза на борту в том случае, если они вызваны отсутствием должной заботливости со стороны либо судовладельцев, либо их управляющего в обеспечении мореходности судна, или путем любых других личных действий или упущений или недосмотра со стороны любого из них. Второе предложение было истолковано как связанное с первым предложением и, таким образом, как относящееся к тому же вопросу задержки или физической утраты или повреждения в силу одной из причин, упомянутых в указанных двух предложениях.

99. Таким образом, палата лордов сочла неправильным решение Верховного суда Нового Южного Уэльса в деле Westfal-Larsen v. Colonial Sugar Refining Co.123/, в котором судовладельцы потребовали выплаты долевого взноса по общей аварии от фрахтователей, которые в возражении по иску заявили об отсутствии мореходности. На основании пункта 13 было признано, что судовладельцы имеют право на удовлетворение своего требования, хотя "требование не было связано с утратой или повреждением груза, а явилось следствием неспособности судна поддерживать пары вследствие неполадок в бункере, которые, по-видимому, явились результатом ошибки старшего механика" 124/. Решение по делу Westfal-Larsen было признано правильным в делах The Brabant" 125/ и The Apollonius 126/. Обоснование этих решений было подвергнуто критике палатой лордов при рассмотрении дела The "TFL Prosperity". Было признано неправильным решение апелляционного суда по делу Nippon Yusen Kaisha v. Acme

121/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

122/ См. также пункты 31-32 настоящего доклада.

123/ (1960) 2 Lloyd's Rep. 206.

124/ The "TFL Prosperity" (1984) 1 Lloyd's Rep. 123, Per Lord Roskill at page 129.

125/ (1965) 2 Lloyd's Rep. 546; (1967) 1 Q.B. 588.

126/ (1978) 1 Lloyd's Rep. 53.

Shipping Corp. (Charalambos N. Pateros) 127/ о том, что пункт 12 защищает судовладельцев от исков о возмещении финансовых потерь.

100. Однако решение палаты лордов по делу The "TFL Prosperity" не проясняет другие вопросы, связанные с толкованием пунктов чартера Балтайм. Еще одна неопределенность связана с оценкой ответственности в пункте 13, поскольку ответственность ограничивается отсутствием "личной" должной заботливости со стороны судовладельцев и их управляющего о том, чтобы сделать судно мореходным. Именно это ограничение ответственности судовладельцев вызывает критику у целого ряда опрошенных секретариатом лиц в отношении того, что данное положение в значительной степени направлено на обеспечение выгоды судовладельцев. Кроме того, ограничение ответственности отсутствием "личным" должной заботливости неизбежно связано с проведением сложного расследования в отношении отдельных лиц в организациях судовладельцев, которые могут быть ответственны за любые недостатки и за то, в качестве кого конкретно действовали такие лица как члены совета директоров компании судовладельцев или от имени совета, или в другом качестве – информация, которой обладают лишь судовладельцы.

101. Пункт 12 чартера Лайнертайм также не освобожден от трудных для толкования мест или неясностей. Эта форма не включает Гаагские правила. Она возлагает на судовладельцев ответственность, определяемую Гаагскими правилами по искам в отношении груза, которые явились следствием немореходности судна или отсутствия заботы о грузе в период его нахождения на борту, но с некоторыми оговорками. Фрахтователи должны "сохранить груз и заботиться о нем в порту погрузки и выгрузки" и "погрузить, уложить и выгрузить груз за свой счет под наблюдением капитана". На них также ясно возлагается ответственность по претензиям, возникающим вследствие "неправильной подготовки трюмов и/или танков судна или вследствие плохой укладки грузов, не влияющей на дифферент или устойчивость судна". Но разделение ответственности в соответствии с данными пунктами является неясным в тех случаях, когда капитан или его помощники активно вмешиваются в укладку или подготовку трюмов или танков или в операции по погрузке и выгрузке на берегу.

I. Условие парамаунт

102. Международная конвенция по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, 1924 год (Гаагские правила) или Гаагские правила с поправками, внесенными в них Протоколом 1968 года (Гаагско-Висбийские правила) не применимы к чартерам 128/. Однако их довольно часто включают как в тайм-чартеры, так и в рейсовые чартеры с помощью так называемого "условия парамаунт". Это условие принимает различные формы. Некоторые формы направлены на включение всех Гаагских или Гаагско-Висбийских правил или соответствующих положений национального законодательства какой-либо конкретной страны, в котором эти правила утверждены в качестве закона 129/. Другие формы включают лишь часть Гаагских или Гаагско-Висбийских правил или их эквивалент в национальном законодательстве конкретной страны 130/. Однако некоторые формы

127/ (1972) 1 W.L.R. 74.

128/ См. статью V Правил.

129/ См. пункт 24 чартера НАЙП; пункт 33 чартера Малтиформ 1982 года (пересмотренной в 1986 году); Общий рейсовый чартер 1984 года (пересмотренный рейсовый чартер 1984 года), кодовое название Нувой-84, пункт 43.

130/ См. пункт 40 чартера Бипивой 2 "83".

включают правила лишь в коносаменты, выданные в соответствии с данным чартером, а другие допускают их применение как в отношении чартера, так и выданных в соответствии с ним коносаментов. Кроме того, вполне сложилась практика включения условия парамаунт в качестве дополнительной оговорки в стандартном чартере.

103. Условие парамаунт в первую очередь предназначено для применения в отношении коносаментов, и в этом контексте "оно означает условие, с помощью которого Гаагские правила включаются в контракт, подтвержденный коносаментом, и которое отменяет любое ясно выраженное исключение или условие, противоречащее ему 131/. Его применение к чартерам породило некоторые проблемы 132/. Возникают вопросы в отношении того, в какой мере положения Гаагских/Гаагско-Висбийских правил включаются в чартер с помощью условия парамаунт, а также о том, имеют ли таким образом включенные положения преимущественную силу перед другими условиями чартера.

104. Другие осложнения могут возникать в связи с формулировкой самого условия парамаунт. "Формулировка включаемого положения иногда бывает неудачной, см., в частности, условие парамаунт США, начинающееся словами "Этот коносамент действует..."; который часто применяют в отношении чартеров, для которых, очевидно, они не были первоначально предназначены" 133/. В отличие от чартеров Балтайм и Лайнертайм форма НАЙП в пункте 24 содержит положения о том, что чартер должен регулироваться Законом Чартера 1893 года, а следующее предложение предусматривает, что этот чартер ограничивается "условием парамаунт США" 134/.

131/ См. Per Lord Denning, M.R. in the "Agios Lazaros" (1876) 2 Lloyd's Rep. 47 at p. 50.

132/ См. Carver, 13th ed., op.cit. para 474: "Особые трудности возникают, когда Гаагские правила включаются в чартер, поскольку они предназначены лишь для применения к коносаментам и к осуществляемым в соответствии с ними рейсам".

133/ Scrutton, 18th ed., p.305, note 12.

134/ Пункт 24 чартера НАЙП гласит:

"Достигнута также взаимная договоренность о том, что на этот чартер распространяется действие всех условий и положений, а также всех освобождений от ответственности, предусмотренных в законе конгресса Соединенных Штатов, утвержденном 13 февраля 1983 года и озаглавленном "Закон, касающийся судоходства"; и т.д. "в отношении всех грузов, перевозимых в соответствии с настоящим чартером в Соединенные Штаты Америки или из них. Он также подпадает под действие следующих положений, которые должны быть включены во все коносаменты, выданные в соответствии с нижеследующим:

Условие парамаунт США

Настоящий коносамент действует в соответствии с положениями Закона Соединенных Штатов о перевозке грузов морем, утвержденного 16 апреля 1936 года, который должен быть включен в настоящий документ, и ничто из содержащегося в настоящем не предполагает отказа перевозчика от каких бы то ни было своих прав или иммунитетов, или расширения каких-либо его обязанностей или повышения ответственности в соответствии с указанным законом. Если какое-либо условие данного коносамента в определенной степени не совместимо с указанным Законом, то такое условие в указанной степени, но не более, считается недействительным".

105. Однако пункт 24 чартера НАИП сформулирован не очень удачно, поскольку неясно, применимо ли условие парамаунт только к коносаментам или его следует также включить в чартер. Неясно также, следует ли применять условие парамаунт, если рейсы не начинаются и не заканчиваются в Соединенных Штатах. И наконец, неясно, следует ли применять условие парамаунт к негрузовым рейсам 135/. Некоторые из этих вопросов были урегулированы в Англии благодаря применению апелляционным судом решения палаты лордов по делу Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum (The Saxon Star) 136/ к чартерам на основе формы НАИП при рассмотрении дел Aliakmon Maritime Corp. v. Transocean Shipping (The "Aliakmon Progress") 137/, Actis Co. v. The Sanko Steamship Co. (The "Aquacharm") 138/ и in Seven Seas Transportation v. Pacific Union Marine Corp. (The "Satya Kailash") 139/. В деле The Adamastos судно было зафрахтовано для стольких последовательных рейсов, сколько оно могло совершить за период 18 месяцев. Чартер содержит ясно выраженную абсолютную гарантию мореходности, и в отпечатанной на машинке оговорке было согласовано, что условие парамаунт в прилагаемом виде включается в чартер. Прилагаемое условие парамаунт было идентично условию парамаунт США, содержащемуся в пункте 24 НАИП. При арбитражном рассмотрении суперарбитр счел оговорку бессмысленной, поскольку он не смог истолковать слова "этот коносамент" как означающие "этот чартер". Судья торгового суда, отменяя его решение, постановил, что данная оговорка включает Гаагские правила в чартер в той мере, в которой их включение не противоречит здравому смыслу. Апелляционный суд занял такую же позицию, как и суперарбитр. Однако палата лордов, единодушно утвердив решение торгового суда по данному вопросу, постановила, что: i) стороны имели намерение включить Гаагские правила в чартер, поэтому слова "этот коносамент" в условии парамаунт следует читать "Этот чартер"; ii) от слов в разделе 5 Закона Соединенных Штатов "положения настоящего Закона неприменимы к чартерам" следует отказаться как от не имеющих смысла; и большинством голосов было принято решение о том, что iii) раздел 13 Закона, действие которого ограничивается рейсами в Соединенные Штаты и из них, не следует принимать во внимание и рейсы должны регулироваться этим Законом независимо от того, где они начинаются или заканчиваются; iv) положения Закона были применимы ко всем рейсам вне зависимости от того, в балласте судно или загружено.

106. Включая положения Закона Соединенных Штатов/Гаагские правила в чартер, палата лордов приняла правило, изложенное в связи с включением в одном из ранее рассматриваемых дел условий чартера в коносамент 140/, которое гласит: "Условия чартера должны быть дословно включены в коносамент, как если бы они были отпечатаны полностью. Затем, если обнаруживается, что какое-либо из таким образом записанных условий чартера несовместимы с коносаментом, они считаются не имеющими смысла и их не следует принимать во внимание". Применяя

135/ Diamond, A., "Owner's Responsibilities and the Exemption Clauses Relating to them", op.cit., p.3.

136/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

137/ (1978) 2 Lloyd's Rep.449.

138/ (1982) 2 Lloyd's Rep. 7.

139/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

140/ Hamilton v. Mackie (1989) 5 T.L.R.677.

это правило, палата лордов постановила, что большая часть Закона в отношении чартера является неприменимой и поэтому не должна приниматься во внимание 141/. Поэтому к данному вопросу относятся лишь разделы 4(1) и (2) Закона (статья IV правил 1 и 2 Гаагских правил) 142/.

107. Принципы, примененные при рассмотрении дела The Adamastos к последовательному рейсовому чартеру также применимы к тайм-чартерам, соответствующим английскому праву, и к чартерам, основанным на форме НАИП 143/. При недавнем рассмотрении дел в Англии под влиянием доводов по делу The Adamastos пункт 24 формы НАИП рассматривался как включающий Гаагские правила в чартер 144/. Но учитывая некоторые важные различия между тайм-чартером и рейсовым чартером, например в том, что касается требования мореходности, остаются сомнения, можно ли принципы, изложенные в деле The Adamastos, во всех аспектах применять к тайм-чартерам. Как заявил английский судья по торговым делам в деле Chilean Nitrate Sales v. Marine Transportation Co. Ltd. (The "Hermosa") 145/:

"... Трудные проблемы, возникшие в результате включения Гаагских правил в тайм-чартер, еще не разрешены судами. Аналогия с последовательным рейсовым чартером не является точной. Например, фрахтователь платит непосредственно за все время, на которое зафрахтовано судно, включая рейс без груза; и в большинстве тайм-чартеров имеются ясно выраженные условия, касающиеся первоначальной мореходности и последующего содержания судна, которые нелегко согласовать со схемой Гаагских правил и которые создают обязательство в отношении должной заботливости при совершении последовательных рейсов. Нельзя принимать как само собой разумеющееся, что толкование, принятое при рассмотрении дела Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum в отношении рейсовых чартеров, применимо во всех отношениях к тайм-чартерам, включающим Гаагские правила".

108. Другие трудности возникают также в отношении того, в какой форме Гаагские/Гаагско-Висбийские правила включены в чартеры, в отношении их значения в контексте чартера и взаимосвязи включенных правил и условий чартера. Одним

141/ Висконт Саймондс заявил: "Очевидно, что в данном Законе имеется много такого, что в отношении данного чартера не имеет смысла или - я бы сказал - неприменимо и что следует не принимать во внимание".

142/ См. Carver, op.cit., paras 476-477; Wilford..., Time Charters, op.cit., pp.425-426.

143/ Wilford..., Time Charters, op.cit., p.426.

144/ См. дело Aliaknon Maritime Corp., v. Transocean Shipping (The Aliaknon Progress) (1978) 2 Lloyd's Rep. 499-501, в связи с которым лорд Дэннинг М.Р. заявил: "Из решения палаты лордов по делу (The Adamastos) ясно, что, хотя имеется оговорка, в которой говорится: "этот коносамент действует" и т.д., тем не менее, в действительности, это означает "этот чартер действует" и т.д.; таким образом, положения Гаагских правил применимы к этому тайм-чартеру". См. также дела Actis Co. v. The Sanko Steamship Co. (The "Aquacharm") (1982) 1 Lloyd's Rep.7; Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep.588.

145/ (1980) 1 Lloyd's Rep. 683 at p.647.

из примеров является дело Nea Agrex v. Baltic Shipping Co. (The "Agios Lazaros") 146/. Судно было зафрахтовано по форме Дженкон, включая в числе "дополнительных" условий пункт 31, в котором говорится: "...кроме того, в данный чартер следует включить условие парамаунт". По иску фрахтователей против судовладельцев за нанесение повреждения грузу судовладельцы утверждают, что срок давности для выставления этого иска истек, поскольку чартер включает условие парамаунт и, таким образом, положения правила 6 статьи III Гаагских правил, которыми перевозчик освобождается от любой ответственности за утрату или повреждение груза, если иск не был возбужден в течение одного года после доставки груза. Английский судья по коммерческим делам принял решение, что выражение "и также условие парамаунт" в пункте 31 не имеет силы, поскольку существует много различных условий парамаунт, и он не может сказать, какое условие парамаунт следует включить; поэтому неприменимо ни одно из Гаагских правил, вследствие чего срок давности не истек. Апелляционный суд, отменяя его решение, высказал мнение, что, поскольку стороны ясно заявили о необходимости включения условия парамаунт в чартер, следует стремиться к практическому осуществлению такого включения, а не к тому, чтобы сделать его не имеющим смысла. Поэтому он считал, что, поскольку Условие парамаунт было включено без каких-либо оговорок, это означает, что были включены все Гаагские правила, включая правило о сроке давности в один год (правило 6, статья III) 147/.

109. По этому делу лорд Деннинг М.Р., рассматривая значение слов "условия парамаунт" в контексте конкретного чартера, заявил, что "этим условием Гаагские правила включаются в чартер, с тем чтобы в той мере, в какой это применимо, распространить Гаагские правила на данный рейс или рейсы; и это условие делает указанные правила преобладающими над любым освобождением от ответственности, содержащимся в чартере" 148/. По-видимому, это свидетельствует о том, что в случае несоответствия между включенными Гаагскими правилами и другими условиями (по крайней мере, другими напечатанными условиями чартера положения Гаагских правил будут иметь преимущественную силу 149/. Однако, если не возникает конфликта, условия конкретного контракта и Гаагских правил действуют вместе. В таком сочетании условия взаимодействуют между собой. Не проводится никакого разграничения или различия в их качестве или действии при условии, что, если включенное положение является также условием парамаунт, Гаагские правила будут не просто дополнять конкретный контракт, но и действовать также в направлении изменения любого содержащегося в нем несовместимого с ними положения" 150/.

110. Однако не всегда ясно, будет ли влияние на другие положения чартера одним и тем же в том случае, когда условие парамаунт вводится в качестве одного из положений стандартной формы, такой как НАЙП, или когда оно вводится дополнительным условием, как это имело место в деле The Agios Lazaros. Если условие парамаунт отпечатано типографским способом, а противоречащее ему условие - на пишущей машинке, последнее может иметь преимущественную силу 151/.

146/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47.

147/ См. также Furness withy ((Australia) PTY. Ltd. v. Metal Distributors (U.K.) Ltd. (The "Amazonia") (1990) 1 Lloyd's Rep. 236.

148/ См. там же, стр. 50.

149/ См. также Per Lord Justice Goff, p.53.

150/ Per Lord Justice Shaw, ibid., p.59.

151/ См. The Satya Kailash.

111. Другие неясности возникают вследствие того факта, что положениям Гаагских/Гаагско-Висбийских правил при их включении в чартер может даваться иное толкование, чем в тех случаях, когда они включены в коносаменты. В австралийском Australian Oil Refining v. Miller (E.W.) & Co. 152/ чартер содержал положение (пункт 15), которое освобождало судно владельцев от ответственности за "утрату или повреждение вследствие или в результате действия, небрежности или ошибки капитана, матроса, лоцмана или служащих судовладельцев при плавании или при управлении судном...". Другое положение предусматривало, что "судовладельцам следует применять в пользу перевозчика или судна "Правила и иммунитеты", содержащиеся в законодательном акте страны погрузки, приводящем в действие Гаагские правила...". Действие этого положения заключалось в том, чтобы включить в чартер пункт 2 а) статьи IV Гаагских правил (формулировка, идентичная пункту 15). Судно ударило о пристань фрахтователя, и вопрос заключался в том, кто несет ответственность за возникшие в результате этого повреждения. Суду пришлось решать, должны ли формулировки, использованные в пункте 15, иметь то же значение, что и формулировки в Гаагских правилах, в случае чего они будут применимы лишь к утрате или повреждению груза и не будут включать повреждение причала. Верховный суд Нового Южного Уэльса постановил, что этому условию следует давать то же толкование, что и формулировке в Гаагских правилах, и поэтому судовладельцы несут ответственность за повреждения, вызванные столкновением. Это решение было отменено Верховным судом Австралии, который постановил, что включение Гаагских правил в чартер не означает, что соответствующую формулировку в пункте 15 следует толковать так же, как ту же формулировку, содержащуюся в коносаменте. Поэтому данное положение распространяется на повреждение причала, и судовладельцы имеют право на предоставляемую им защиту 153/. Слова "утрата или повреждение" приводились в еще более широком значении в контексте тайм-чартера, составленного по форме НАИП в деле The Satya Kailash.

112. Кроме того, в контексте отличающихся друг от друга национальных законов, касающихся чартеров, включение Гаагских/Гаагско-Висбийских правил в чартеры также может привести к различным результатам. Например, там, где Гаагские правила включены в тайм-чартер, как это имеет место в случае НАИП в результате включения Закона США о перевозке грузов морем, законодательства США и Англии, по-видимому, расходятся в том, что касается выражения абсолютной гарантии мореходности при составлении чартера. В Соединенных Штатах по делу Corporation v. John Weyerhaeuser 154/ было принято решение, что хотя включение в чартер, составленный по форме НАИП Закона Соединенных Штатов о перевозке грузов морем 1936 года сводит подразумеваемую абсолютную гарантию мореходности к обязательству проявлять должную заботливость для того, чтобы сделать судно мореходным, оно не влияет на ясно выраженную абсолютную гарантию того, что предоставляемое судно должно быть "герметичным, водонепроницаемым, прочным и во всех отношениях пригодным для плавания". В отличие от этого английское право, по-видимому, предусматривает, что включение Гаагских правил в тайм-чартер заменит как ясно выраженную абсолютную гарантию мореходности, так и подразумеваемую абсолютную гарантию мореходности, так и подразумеваемую абсолютную гарантию мореходности. Такое решение было принято по делу

152/ (1968) 1 Lloyd's Rep. 448.

153/ См. Carver, op.cit., para. 478.

154/ 1974 372 F.Supp.859, 1974 A.M.C. 1719 (S.D.N.Y.), aff'd 507 F.2d 68 (2d Cir. 1974), cert. denied 421 U.S. 956.

Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (The "Saxon Star") 155/ в случае последовательного рейсового чартера. Представляется, что принципы, на основе которых принималось решение по делу The Adamastos Shipping, когда речь шла о последовательном рейсовом чартере, в этом отношении в соответствии с английским правом применимы и к тайм-чартерам 156/.

J. Оговорки о компенсации

113. Тайм-чартер обычно включает оговорку о компенсации, дающую судовладельцу возможность возбуждать иск против фрахтователей за любой ущерб, причиненный в результате того, что капитан подчинился приказу фрахтователей. Пункт 9 формы Балтайм гласит: "Капитан обязан выполнять указания фрахтователей по вопросам эксплуатации, агентирования и другим вопросам. Фрахтователи освобождают судовладельцев от ответственности за последствия и от ответственности, возникающей в связи с подписанием капитаном, администрацией судна или агентами коносаментов, либо иных документов, или же в ином отношении в связи с выполнением подобных указаний...". В пункте 12 формы Лайнертайм принят другой подход; в этом пункте предусматривается, что "если по какой-либо причине судовладельцы или фрахтователи обязаны оплатить любые претензии, таможенные или иные штрафы или санкции, за которые несет ответственность другая сторона ..., то эта сторона согласна возместить судовладельцам или фрахтователям, в зависимости от обстоятельств, все убытки, ущерб или расходы, возникшие вследствие таких претензий ...". В форме НАЙП, однако, нет ясно выраженного положения о компенсации 157/. Некоторые из опрошенных секретариатом указали, что это является причиной неясностей. При отсутствии ясно выраженных положений в чартере этот вопрос рассматривается в соответствии с национальными законами, которые часто предусматривают различные подходы к его решению.

114. В некоторых правовых системах, где ясно выраженная компенсация чартером не предусматривается, закон может разрешить компенсацию в пользу судовладельцев в рамках ответственности, возложенной на третью сторону, как следствие подчинения капитана приказам фрахтователей. Например, по английскому праву компенсация может подразумеваться при условии, что действия капитана по исполнению приказов фрахтователей не являются явно незаконными 158/.

155/ (1959) A.C. 133, restoring (1957) 1 Lloyd's Rep. 79.

156/ См. дела Aliakmon Maritime Corp. v. Transocean Shipping (The "Aliakmon Progress") (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; Actis Co. v. The Sanko Steamship Co (The "Aguacharm") (1982) 1 W.L.R. 119 and Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The "Satya Kailash") (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

157/ Пункт 8 формы Асбатайм ясно предусматривает компенсацию: "Капитан (хотя и назначенный судовладельцами) выполняет приказы и указания фрахтователей в отношении найма и агентства: ... и фрахтователи освобождают владельцев от всех последствий или ответственности, которая может возникнуть в результате любого несоответствия между данным чартером и любым коносаментом или накладными, подписанными фрахтователями или их агентами или капитаном по их требованию".

158/ Strathlorne Steamship v. Andrew Weir (1934) 50 Ll. L. Rep. 185; See also A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Transport Corp. (The "Sagona") (1984) 1 Lloyd's Rep. 194.

115. В деле Telfair Shipping Corporation v. Inersea Carriers (The "Caroline P") 159/ судно было зафрахтовано в соответствии с формой НАИП и судовладельцы были признаны ответственными перед получателями грузов в соответствии с коносаментом за утрату и повреждение груза вследствие плохой укладки, за которую судовладельцы не несли ответственности по чартеру. По иску о компенсации, возбужденному против фрахтователей, английский торговый суд принял решение, что коносаменты налагают на судовладельцев более обременительные обязательства, чем те, которые указаны в чартере, и хотя чартер не содержит ясно выраженного положения о компенсации, судовладельцы имеют право на получение подразумеваемой компенсации, которая освобождает их от последствий подписания капитаном коносамента, и такая компенсация не приобрела искивой силы до тех пор, пока в возможно кратчайшие сроки ответственность судовладельцев перед получателями не была подтверждена судом.

116. Таким образом, в соответствии с английским правом подразумеваемая в чартере компенсация, как и в случае ясно выраженной в нем компенсации, дает судовладельцам право требовать компенсации ущерба от фрахтователей, которые представляют капитану для подписания коносамента, налагающие большую ответственность на судовладельцев, чем та, которую они взяли на себя по чартеру, если они признаны ответственными по коносаменту перед его держателями 160/. Однако такая компенсация, по-видимому, не разрешена в некоторых правовых системах в тех случаях, когда из самого закона возникает более высокая ответственность. Таким образом, "... если перевозчик признан получателем ответственным в соответствии с обязательными правилами, применимыми к коносаментам, перевозчик не имеет права на компенсацию ущерба фрахтователем даже в том случае, если ответственность перевозчика была действительным образом исключена по условиям чартера" 161/.

117. Один английский суд также отверг право на компенсацию в деле Ben Shipping Co. v. An-Board Baine (The "C.Joyce") 162/, где в чартере по форме Дженкон дополнительной оговоркой в виде машинописного текста прямо предусматривалось, что все коносамента, выдаваемые по данному чартеру должны включать оговорку парамаунт, и вследствие этого на владельцев возлагалась более высокая степень ответственности по коносаменту. Судья английского торгового суда прокомментировал это так: "Вытекает ли неизбежно отсюда, что в случае возникновения ответственности судовладельцев перед держателем коносамента на основаниях, которые не предусматривают их ответственности перед фрахтователями в соответствии с пунктом 2 (пункт об ответственности судовладельцев), они

159/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 466.

160/ Kruger v. Moel Tryvan, (1907) A.C. 272.

161/ The "Vestkyst 1" 1961, Northern Maritime Cases, 325, приводится П.Грэмом в комментариях по последнему пункту раздела 95 Норвежского морского кодекса (июль 1893 года) с внесенными в него поправками, который гласит: "Фрахтователь возмещает убытки перевозчика, если коносамент, выданный в соответствии с контрактом, приводит к увеличению ответственности перевозчика". Этот пункт был использован в решении по вышеупомянутому делу не для защиты перевозчика, когда повышение ответственности вытекает из самого закона. См. Норвежский морской кодекс в переводе с комментариями Грэма П. (Осло, 1975 год) стр. 22 англ. текста.

162/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

должны быть конкретно названы фрахтователями в качестве лиц, несущих такую ответственность? Я так не считаю. Было ясно оговорено, что все коносаменты, подписанные в рамках этого чартера должны включать оговорку парамаунт. Эта оговорка в обязательном порядке подчиняет судовладельцев действию Гаагских правил в отношении ответственности перед индоссатором коносаментов. Это, пожалуй, не должно вызывать сомнений. Если при таких обстоятельствах судовладельцы выразили намерение получить компенсацию от фрахтователей, то логичнее всего потребовать такую компенсацию 163/.

118. Несмотря на широкую в известной степени сферу действия оговорок о компенсации таких, например, как оговорка, содержащаяся в Балтайм, защита, предусматриваемая этой оговоркой, ограничивается требованием о том, чтобы указания фрахтователя рассматривались в качестве непосредственной причины убытков, понесенных судовладельцем. Поэтому английские суды рассматривают оговорки о компенсации как охватывающие только те убытки, которые непосредственно вытекают из указаний фрахтователя, ибо "если совершается какой-либо акт небрежности или происходит какая-либо морская авария, то цепочка причинных связей нарушается и компенсация не предусматривается" 164/. Таким образом, эта оговорка не защитит владельцев в случае возникновения какого бы то ни было инцидента, происшедшего в результате дачи указания фрахтователем, которое повлечет за собой их ответственность 165/.

119. Пределы защиты судовладельцев, предусматриваемые такими оговорками, пока еще всесторонне не разработаны в решениях судов 166/. Поэтому и в отношении прямой и в отношении подразумеваемой компенсации по тайм-чартерам существует неопределенность.

К. Коносаменты, выдаваемые в соответствии с тайм-чартерами

120. Все четыре чартера предусматривают, что капитан судна обязан подчиняться "указаниям фрахтователей в отношении найма экипажа, агентирования и других распоряжений", или же содержат формулировки аналогичного содержания 167/. Кроме того, в чартерах НАЙП, Асбатайм и Лайнертайм прямо предусматривается, что капитан "подписывает коносаменты в том виде, в котором они представлены", однако вне зависимости от того, присутствуют ли эти дополнительные слова или нет, представляется, что фрахтователи могут потребовать от капитана подписать коносаменты на заказанный ими груз либо сами подписывают эти коносаменты 168/.

163/ Ibid., Per Bingham, J., p.289.

164/ Larinaga S.S. Co. v. The King (1945) A.C. 246, Per Lord Porter, p. 263.

165/ The White Rose (1969) 2 Lloyd's Rep. 52; Royal Greek Government v. Minister of Transport (The Ann Strathatos) (1950) 83 Ll.L.R. 228; см. также Carver, op.cit., paras 680-681; Scrutton, op.cit., p.370; Wilford..., Charter Parties, op.cit., p.199.

166/ См. Per Mr. Justice McNair in Bosma v. Larsen (1966) 1 Lloyd's Rep. 22, at p. 27.

167/ См. Балтайм, пункт 9; НАЙП, пункт 8; Асбатайм, пункт 8; и Лайнертайм, пункт 10.

168/ Tillmans v. SS. Knutsford (1908) A.C. 406.

121. Пока коносаменты находятся на руках у фрахтователей, они рассматриваются лишь как квитанции на груз, и чартер остается документом, который регулирует отношения по контрактам между судовладельцами и фрахтователями 169/, даже если фрахтователь становится индоссатором коносамента, который первоначально был выдан грузоотправителю, иному чем сам фрахтователь 170/. Однако когда фрахтователь передает коносаменты третьим сторонам, которые не являются участником чартера, или когда фрахтователь перевозит груз не сам и в силу этого коносаменты выдаются грузоотправителям, иным чем фрахтователи, тогда коносаменты регулируют отношения между держателями таких коносаментов. Но в связи с этим возникает вопрос, кто является участником контракта, содержащегося в коносаменте, судовладелец или фрахтователь. Этот вопрос решается в зависимости от обстоятельств каждого конкретного случая. В целом, однако, если чартер не относится к категории чартера на судно, зафрахтованного без экипажа, или димайз-чартера, то коносаменты, подписанные капитаном судна, обычно рассматриваются как контракты между держателями коносамента и судовладельцами 170/, даже если в чартере содержится оговорка о том, что капитан должен подписать коносамент в качестве агента фрахтователей при том условии, что держатель коносамента не знает об этой оговорке 172/. В то же время подпись капитана может налагать обязательства на фрахтователя, если из складывающихся обстоятельств со всей очевидностью вытекает, что капитан действует как агент фрахтователя, а не судовладельцев, и если держатель коносамента склонен полагать, что он действует как участник контракта с фрахтователем, например, когда фрахтователи осуществляют операции с хорошо известной линейной компанией и используют свои формы коносаментов 173/.

122. Когда коносаменты подписываются фрахтователями или их агентами, то ситуация становится еще менее ясной. Положение в чартерах НАЙП, Асбатайм и Лайнертайм о том, что капитан должен следовать указаниям фрахтователей в отношении найма экипажа и агентирования и "подписывать коносаменты в том виде, в котором они представлены" истолковывается английским правом как положение, наделяющее фрахтователей или их агентов правом подписывать коносамент от имени капитана. Таким образом, "фрахтователи могут вместо представления таких коносаментов на подпись капитану от имени судовладельцев подписывать их сами от их же имени. В любом случае независимо от того, подписывает ли коносамент капитан по указаниям фрахтователей, или же фрахтователи сами подписывают коносамент, минуя капитана, подпись на коносаменте налагает обязательства на судовладельцев как главных участников контракта, содержащегося в коносаменте или заверщенного им" 174/.

169/ См. Carver, *op.cit.*, paras 699-701; Scrutton, *op.cit.*, pp.58-62.

170/ President of India v. Metcalfe Shipping Co. (1970) 1 Q.B.289.

171/ Wehner v. Dene S.S. Co. (1905) 2 K.B. 92-98; The Venezuela (1980) 1 Lloyd's Rep. 393.

172/ Manchester Trust v. Furness Whithy & Co. (1985) 2 Q.B. 539.

173/ Elder, Dempster v. Paterson, Zochonis (1924) A.C. 522; Samuel v. West Hartlepool Steam Navigation (1906) 11 Com.Cas. 115.

174/ The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep. 185-188.

123. По делу Tillmanns & Co. v. S.S. "Knutsford" 175/, где в чартере не содержалось конкретных указаний на то, чтобы капитан подписывал коносаменты в том виде, в каком они представлены, и чтобы фрахтователи подписывали коносамент "за капитана и судовладельцев", судья Л.Дж. Кеннеди высказал следующие замечания в апелляционном суде:

"(Судовладельцам) не следует оспаривать законности подписи, поставленной от имени судовладельцев и капитана, поскольку в соответствии с контрактом они сами согласились с тем, что капитан действует согласно указаниям фрахтователей, и поэтому подпись, поставленная фрахтователями от имени судовладельца и капитана, должна, как я считаю, рассматриваться в случае возбуждения судебного иска грузоотправителем, погрузившим груз на борт судна, как подпись, которую они не могут оспаривать, ибо, согласно ясно выраженному условию в контракте с фрахтователями, они наделили их правом ставить подпись под составляемым документом, и это право должно рассматриваться как косвенно принадлежащее капитану и им самим, равно как им не следует отрицать право фрахтователей ставить подпись от имени любого из них или от имени их обоих".

Решение о том, что коносаменты налагают обязательства на судовладельцев, было подтверждено палатой лордов 176/.

124. В то же время, согласно американскому праву, коносамент, подписанный фрахтователем "за капитана", не налагает персональных обязательств на судовладельца как на участника контракта; он рассматривается как контракт с фрахтователем, если только капитан или судовладелец фактически не наделили правом подписи фрахтователя 177/.

125. По делу Yeramex International v. S.S. "Tendo" 178/ суд разъяснил принцип двойственности полномочий капитана по американскому праву следующим образом:

"...условия судовых тайм-чартеров наделяют капитана двойными полномочиями действовать раздельно в качестве агентов судовладельца и в качестве агентов фрахтователей в вопросах, касающихся раздельной ответственности в отношении судна, возлагаемой на судовладельца, и ответственности в отношении груза, возлагаемой на фрахтователя".

126. В этом случае коносамент фрахтователей был подписан "за капитана", однако при этом утверждалось, что по коносаменту судовладельцы не несут личной ответственности как участники контракта 179/.

175/ (1908) 2 K.B., p.385.

176/ (1908) A.C. 406.

177/ См. Wilford..., Time Charters, op.cit., p.276.

178/ 1979 595 F., 2d 943; 1979 A.M.C. 1282 (4th Cir.).

179/ См. также Demsey & Associates v. S.S. "Sea Star", 1972 461 F.2d 1009 (2d Cir.) и Ross Industries Inc. v. "Gretke Oldendorff", 1980 483 F. Supp. 195; 1980 A.M.C. 1397.

127. Кроме того, формулировки в чартерах НАИП, Асбатайм и Лайнертайм, предписывающие капитану "подписывать коносаменты в том виде, в каком они представлены", не уполномочивают фрахтователя подписывать коносаменты, чтобы возложить обязательства на судовладельцев как на участников контракта. Таким образом, "согласно американскому праву, при подписании коносаментов, представляемых фрахтователем, капитан может делать это исключительно как агент фрахтователя, а не судовладельца как это традиционно считалось по общему морскому праву" 180/.

L. Пункты об арендной плате и изъятии судна

128. В стандартных формах тайм-чартеров неизменно содержатся пункты об оплате аренды на время, в течение которого судно находится в распоряжении фрахтователей. В соответствии с принятыми требованиями арендная плата вносится авансом, за каждый календарный месяц (или за другой соответствующий период) наличными без скидки. В случае невыполнения этих требований судовладельцы могут окончательно расторгнуть чартер. В пункте 6 чартера Балтайм содержатся следующие требования: "фрахтователи выплачивают арендную плату по ставке ... за каждые 30 дней начиная с момента в соответствии с пунктом 1 (когда судно доставляется фрахтователям и поступает в их распоряжение между 9 часами утра и 6 часами вечера или между 9 часами утра и 2 часами дня, если этот день выпадает на субботу...), до возврата судна его владельцам". Выплаты за аренду судна производятся наличными ... без скидки каждые 30 дней авансом ... Если аренда не выплачивается, судовладельцы имеют право не принимать во внимание никакие протесты, не прибегать к помощи судебных органов или иным каким бы то ни было формальностям, причем это право осуществляется без ущерба для каких-либо претензий в иных отношениях, которые судовладельцы могут предъявить к фрахтователям по данному чартеру". Кроме того, в чартере Лайнертайм в пункте 7 содержится аналогичная формулировка, а также положение о внесении последнего арендного платежа. В пункте 5 чартера НАИП содержится несколько иная формулировка. Этот пункт предусматривает внесение арендной платы "наличными... авансом за половину месяца и последнюю половину месяца или за часть этого же срока по примерной ставке аренды, и, если этот срок не охватывает фактического времени аренды, аренда оплачивается из расчета остатка за каждый день по наступлении срока платежа, если того потребуют судовладельцы, до тех пор, пока фрахтователи не внесут банковской гарантии или депозита; в случае несвоевременного внесения арендной платы или банковской гарантии или любого нарушения настоящего чартера, судовладельцы имеют право изъять судно из эксплуатации фрахтователей, причем это право осуществляется без ущерба для каких-либо претензий в иных отношениях, которые они (судовладельцы) могут предъявить к фрахтователям. Отсчет времени начинается с семи часов утра рабочего дня, который наступает после дня вручения фрахтователям или агентам уведомления о готовности судна до 4 часов вечера...".

180/ Wilford..., Time Charters, op.cit., p.276. В чартере Асбатайм и в некоторых тайм-чартерах для танкеров содержатся конкретные формулировки в отношении фрахтователей, подписывающих коносаменты. Положение Асбатайм гласит: "... капитан ... подписывает коносаменты на груз в том виде, в каком они представлены ... Однако, по выбору фрахтователей, фрахтователи или их агенты могут подписывать коносаменты от имени капитана ...": пункт 8, строки 147-150.

129. В последние годы в связи с формулировками этих пунктов возникали многочисленные споры. Этим формулировкам давались различные толкования в английских и американских судах и арбитражах; эти формулировки подвергались также критике со стороны ряда респондентов, отвечавших на вопросники секретариата.

1. Оплата наличными

130. Чартеры Балтайм, НАЙП и Лайнертайм предусматривают оплату аренды "наличными". Слова "оплата наличными" истолковываются в контексте современной коммерческой практики. Такое толкование предполагает "более широкое значение, охватывающее любой коммерчески признанный метод передачи денежных средств, при осуществлении которой индоссатор получает безусловное право на незамедлительное использование переведенных денежных средств" 181/. Таким образом, "банковская платежная квитанция" 182/, "банковский переводной вексель" 183/, "межбанковские переводы" 184/ и "платежные поручения", внесенные по лондонской системе валютных расчетов 185/, рассматриваются в этом контексте как эквиваленты наличных средств.

131. Требования об уплате "наличными" могут оказаться ловушкой для опрометчивых фрахтователей, как это действительно имело место в деле *The "Chikuma"* 186/, в отношении которого английская палата лордов решила, что судовладельцы имели право на получение наличных средств или их эквивалента, а также по меньшей мере, на безусловное использование причитающихся денежных сумм 187/. В деле *The "Chikuma"* судно было зафрахтовано по чартеру НАЙП, плата за аренду была перечислена судовладельцем на их счет в банке в Генуе в положенный срок, однако банк-платательщик, расположенный также в Генуе, указал в телексом переводе дату зачисления денег на банковский счет четыре дня спустя. В соответствии с итальянской практикой банковских операций это означало, что судовладельцы не могут снять денег со счета без уплаты процентов до даты зачисления денег на банковский счет. Судовладельцы, предпринимавшие попытки выйти из чартера в условиях повышательной рыночной конъюнктуры, изъяли судно из эксплуатации фрахтователей.

181/ См. Brandon, J., in *The Brimnes* (1971) 2 Lloyd's Rep. 465-476. Эта формулировка была одобрена апелляционным судом при рассмотрении аналогичного дела (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-248. и была одобрена при рассмотрении последующих дел: см. *The "Laconia"* (1976) 1 Lloyd's Rep. 395, pp. 402-404; *The "Chikuma"* (1979) 1 Lloyd's Rep. 367-372; (1980) 2 Lloyd's Rep. 409-412 (C.A.), и (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, pp.375-376 (H.L.).

182/ *The Georgios C.* (1971) L Lloyd's Rep. 7-14.

183/ *The Brimnes* (1974) 2 Lloyd's Rep. 241.

184/ *Ibid.*

185/ *The "Laconia"* (1977) 1 Lloyd's Rep. 315.

186/ (1981) 1 Lloyd's Rep. 371.

187/ P.Todd, *op.cit.*, p.141.

132. Арбитр решил, что судовладельцы могли незамедлительно воспользоваться денежной суммой, даже несмотря на то, что начисление процентов с этой суммы в пользу судовладельцев предусматривалось четырьмя днями позже, и что, если бы они сняли эту сумму со счета раньше, им пришлось бы выплатить банку проценты за четыре дня. Судья торгового судна, с другой стороны, решил, что уплата в виде наличных или эквивалента наличных средств произведена не была, поскольку в телексном переводе содержалось условие, согласно которому начисление процентов с упомянутой суммы в пользу получателей по трансферту могло производиться только начиная с конкретно оговоренной даты, и поэтому получатель по трансферту не обладал безусловным правом на незамедлительное использование переведенных денежных средств. Апелляционный суд пересмотрел это решение и постановил, что по наступлении срока платежа за аренду судовладельцы могли незамедлительно воспользоваться всей денежной суммой. Эта возможность условиями не оговаривалась, а простое дебетование незначительных банковских комиссионных не ограничивало эту возможность какими-либо условиями.

133. Палата лордов, пересмотревшая, в свою очередь, решение апелляционного суда и утвердившая решение судьи торгового суда, постановила, что по наступлении срока платежа фрахтователи не произвели оплату аренды наличными, и, соответственно, судовладельцы имели право изъять судно из эксплуатации в соответствии с пунктом 5 чартера. Лорд Бридж заявил: "Когда оплата тому или иному банку вносится в средствах, иных чем наличные средства в прямом смысле этого слова, то есть в долларовых чеках или других законных ценных бумагах (чего никто не ожидает), "оплата наличными" по смыслу пункта 5 отсутствует, если только кредитор не получает эквивалента наличных средств или же средств, могущих быть использованными как наличные средства. Бухгалтерская проводка, сделанная банком судовладельцев по наступлении срока платежа аренды на счет судовладельцев, безусловно, не являлась эквивалентом наличных средств... ее нельзя было использовать для получения процентов, то есть незамедлительно перевести на депозитный счет. Внесенная сумма могла быть снята со счета только при условии (возможного) обязательства об уплате процентов" 188/.

134. В Соединенных Штатах, похоже, действует широко распространенная коммерческая практика акцептирования обычных чеков, платежных поручений или телексных переводов в качестве эквивалента "наличности", даже несмотря на то, что банку судовладельцев может потребоваться день или несколько дней для обработки чека или банковского перевода и последующего представления судовладельцам неограниченного права пользования денежными средствами. Эта практика, однако, была поставлена под сомнение в деле *The Penta* 189/, когда оплата аренды обычным чеком была обработана после наступления срока платежа и была квалифицирована как нарушение обязательств фрахтователей внести оплату "наличными": "... если (фрахтователи) предпочли произвести оплату чеком, то чек мог бы быть предъявлен либо в федеральных средствах, либо достаточно заблаговременно, с тем чтобы оставить время для обработки этого чека" 190/.

188/ (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, at pp.375-376

189/ S.M.A. No. 1603 (Arb. at N.Y. 1981).

190/ См. Wilford..., Time Charters, op.cit., p.220.

135. Поэтому в некоторых современных тайм-чартерах для сухих грузов и в танкерных тайм-чартерах 191/ не содержится конкретного требования об уплате аренды "наличными". Американский танкерный тайм-чартер СТБ предусматривает, чтобы оплата аренды производилась чеком.

136. Дополнительные трудности возникают в связи с определением точного срока внесения платежа. Определение точного момента внесения платежа имеет большое значение для проведения разграничений между своевременным и просроченным платежом. Если платеж чеком является допустимым методом платежа, то чековая квитанция remitenta считается достаточным исполнением контракта, даже если оплата чеком обычно расценивается как обусловленная оплата до момента обработки чека и переведенного кредита 192/.

137. Если платеж осуществляется в виде банковского переводного векселя или эквивалентного документа, то представление такого документа банком судовладельцев считается сроком платежа, даже если это связано с определенным временем обработки этого документа до его занесения на счет судовладельцев 193/. Что касается оплаты в виде "платежного поручения" в рамках лондонской системы валютных расчетов, то ситуация здесь не вполне ясна. Этот вопрос возник к делу The "Lasonia" 194/, по которому судья английского суда высказал мнение о том, что платеж не считается произведенным до тех пор, пока он не будет обработан и занесен на счет судовладельцев. Апелляционный суд занял иную позицию. Платеж аренды считался произведенным тогда, когда платежное поручение было вручено банку судовладельцев. Хотя решение по этому делу было вынесено исходя из других оснований, три члена палаты лордов высказали по нему свои сообщения. Лорд Сэлмон заявил: "Между внесением оплаты в виде долларовых чеков и оплатой в виде платежных поручений нет никакой существенной разницы, поскольку в банковском мире эти виды платежа обычно рассматриваются как наличные средства и принимаются как таковые" 195/. Лорд Рассел выразил аналогичную точку зрения 196/. Лорд Фрэйзер, однако, придерживался иного мнения. Он считал, что "фрахтователь обязан внести оплату достаточно заблаговременно, с тем чтобы предоставить время для соответствующей ее обработки, которая необходима для выбранного им метода платежа" 197/.

138. Если платеж производится в соответствии с указаниями по телексу банка фрахтователей банку судовладельцев, в котором сам фрахтователь имеет счет, перевести оплату аренды на счет судовладельца, то возникает вопрос о фактическом моменте выплаты аренды. Считается ли квитанция к телексному

191/ См. например Асбатайм, пункт 5; Интертанктайм 80, пункт 3; проект чартера Фонтайм, пункт 16; и американский Танкертайм СТБ, пункт 3 а).

192/ Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles (1948) 82 Ll.L.R.43, pp.54-59; The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-257.

193/ The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-248.

194/ (1975) 1 Lloyd's Rep. 640.

195/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 315, at p.327.

196/ Ibid., p.333.

197/ Ibid., p.330.

сообщению банка платежом или же это всего лишь часть процесса, который завершается оформлением платежа? По делу The Brimnes 198/ английский апелляционный суд решил, что одна лишь квитанция к документу, содержащему указания, не считается "платежом" и что до принятия решения о переводе денежных средств со счета фрахтователя на счет судовладельца расчет за аренду считается незаконным 199/.

2. Оплата авансом

139. Обычно оплату аренды необходимо производить "авансом". Положение, в котором содержится требование об оплате "авансом", должно выполняться неукоснительно, поскольку в случае его нарушения судовладельцы получают право на немедленное изъятие судна из эксплуатации. Пункт, касающийся оплаты авансом, действует в течение всего периода чартера, даже в отношении первого арендуемого платежа. В деле Kawasaki Kisen v. Bentham S.S. Co. 200/ фрахтователи утверждали, что положение об оплате авансом не применялось к первому арендному платежу, поскольку оплата авансом была сопряжена с трудностями, связанными с определением точного времени прибытия судна. Тем не менее было решено, что контракт предусматривал оплату авансом даже в отношении первого арендного платежа. В чартере содержалось положение, аналогичное положению пункта 5 чартера НАЙП, которое предусматривало, что "доставка считается произведенной с семи часов утра в рабочий день после дня получения письменного уведомления до четырех часов вечера". Судья заявил, что, если уведомление подается в соответствии с этим пунктом, то с четырех часов вечера одного дня до семи часов утра следующего рабочего дня есть время для осуществления оплаты авансом. Здесь могут возникнуть проблемы, которые связаны с тем, что плату за аренду необходимо внести в месте, ином чем место доставки судна; кроме того, в некоторых странах банки закрываются до 4 часов вечера и открываются в 7 часов утра на следующий день, вследствие чего у фрахтователей практически нет банковского времени, чтобы внести платеж авансом 201/.

140. Что касается внесения последнего арендного платежа, то в чартере НАЙП и в чартере Лайнертайм содержатся конкретные положения, которые допускают, чтобы фрахтователь пропорционально оплачивал сумму аренды из расчета вероятной оценки срока возвращения судна его владельцам. Если в чартере не содержится таких конкретных положений, как в чартере Балтайм, то фрахтователи обязаны выплатить полную сумму последнего взноса за арендную плату, даже если судно, согласно вероятным расчетам, должно быть возвращено владельцам до окончания месяца при том условии, что судовладельцы обязаны возвратить любую сумму, которая могла оказаться выплаченной сверх установленной ставки 202/. В этом случае

198/ (1975) 2 Lloyd's Rep. 241.

199/ См. также The "Zographia M" (1976) 2 Lloyd's Rep. 382; The "Effy" (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

200/ (1938) 1 K.B. 805.

201/ Чтобы преодолеть эти трудности в проекте Фонтим предусматривается, что первый взнос за аренду оплачивается "не позднее одного рабочего дня банка после доставки", см. пункт 16.

202/ Tonnelier v. Smith (1897) 2 Com.Cas. 258; Stewart v. van Onmeren (1918) 2 K.B. 560.

считается, что компенсация незаработанной части арендной платы обеспечивается фрахтователем на основании положения, которое предусматривает "залоговое право на судно в обеспечение всех денежных сумм, выплаченных авансом, но не заработанных судном" 203/. В этой связи возникает вопрос об эффективности такого залогового права, поскольку если чартер не относится к категории чартера на судно, зафрахтованного без команды, или к категории димайз-чартера, то фрахтователи фактически не распоряжаются судном настолько, чтобы осуществить залоговое право на судно.

141. Хорошо известно, что между американской и английской системами права существует коллизия в отношении требования об уплате "авансом", когда срок оплаты выпадает на день, в который банк не работает. В соответствии с нью-йоркским общим законодательством в области строительства оплата, срок внесения которой выпадает на субботу, воскресенье или праздничный день, может быть на законных основаниях внесена на следующий рабочий день. Этот принцип применялся к оплате аренды по тайм-чартеру в деле The "Maria G. Culucundis" 204/. Английская система права, напротив, предусматривает, что если срок оплаты выпадает на субботу, воскресенье или праздничный день, то оплата должна вноситься в предшествующий рабочий день 205/. Это может привести к возникновению проблем в случае, если аренда подлежит оплате в лондонском банке через американский банк, который может и не знать английской системы права 206/.

3. Удержания из арендной платы

142. Что касается удержаний, которые могут быть произведены из арендной платы, то все четыре чартера содержат конкретные положения, наделяющие фрахтователей правом делать определенные удержания из арендной платы. Все четыре чартера предусматривают, что авансы в счет обычных дисбурсментских расходов судна "должны быть удержаны из арендной платы" 207/. Кроме того, в чартерах НАЙП и Асбатайм в пункте 15 предусматривается удержание из арендной платы расходов в связи с простоем, потреблением дополнительного топлива и всех понесенных дополнительных расходов в результате уменьшения скорости, вызванной дефектом или повреждением корпуса судна, машины или оборудования. Кроме того, пункт 20 чартера НАЙП предусматривает удержания расходов, понесенных в связи с потреблением топлива для внутренних нужд. Что касается претензий в отношении зачета сумм, то чартеры НАЙП и Асбатайм содержат на этот счет конкретные положения, тогда как пункт 11 А чартера Балтайм предусматривает, что "любая сумма арендной платы, выплаченная авансом, подлежит впоследствии соответствующей корректировке", а пункт 14 чартера Лайнертайм ограничивает применение этого положения случаями поломки лебедок. Что касается претензий в отношении зачета сумм, то соответствующая формулировка в чартере Балтайм

203/ Ibid. См. также пункт 18 формы Балтайм.

204/ 1954 A.M.C. 325 (Arb. at N.Y. 1952).

205/ См. Astro Amo Cia. Nav. v. Elf Union S.A. (The "Zographia M" (1976) 2 Lloyd's Rep. 382 и Mardorf Peach & Co. v. Attica Sea Carriers Corp. (The "Laconia") (1977) A.C. 850.

206/ См. The "Effy" (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

207/ См. чартеры НАЙП, пункт 5; Балтайм, пункт 14; Лайнертайм, пункт 16.

истолковывается английским апелляционным судом как наделяющая фрахтователей правом делать удержания из последующей оплаты аренды 208/.

143. Однако из этих пунктов неясно, подлежит ли сумма вычетов, которые намерены сделать фрахтователи, предварительному согласованию или определению. Проблема, которая возникает в этом случае, состоит в следующем: если спорные иски не могут быть урегулированы в виде вычетов из арендной платы и фрахтователь производит вычет, сумма которого не согласована, на основании соответствующего пункта, то он подвергается риску изъятия владельцем судна из эксплуатации. Этот вопрос возник в деле The "Nanfri" 209/. Суд решил, что фрахтователи в соответствии с пунктом 11 чартера Балтайм имели законные основания на осуществление денежных удержаний, оцененных на разумной основе, без согласия судовладельцев. В апелляционном суде лорд Деннинг М.Р. заявил, что фрахтователи имели право определить размеры своих убытков исходя из добросовестной разумной оценки и удержать определенную таким образом сумму из арендной платы. Фактически цифры могли бы быть определены позднее: либо на основании соглашения между сторонами, либо, за отсутствием такого соглашения, путем арбитража. Право на удержание, по его словам, не имело бы для фрахтователя никакого смысла, если бы ему пришлось ждать согласования или установления определенного размера удержания, ибо в таком случае этот процесс мог растянуться на неопределенный срок 210/.

144. Во избежание возникновения таких проблем в некоторых танкерных чартерах включаются конкретные положения, регулирующие этот вопрос. Так, в пункте 3 b) американского танкерного тайм-чартера СТБ предусматривается, что фрахтователи имеют право удерживать "любую сумму переплаты аренды, в отношении которой может возникнуть спор bona fide, однако в этом случае фрахтователь должен предоставить адекватную банковскую гарантию или иное надлежащее и достаточное обеспечение по просьбе судовладельца". В некоторых танкерных чартерах требования в отношении банковской гарантии или другого обеспечения не содержится вообще 211/.

145. Кроме того, в этой связи возникает вопрос, имеют ли фрахтователи в отсутствие четких положений об ином право производить денежные удержания за ущерб, связанный с нарушением контракта, путем справедливого зачета суммы. По этому вопросу английские суды принимали противоречивые решения, однако закон склоняется к наделению правом на справедливое засчитывание только в тех случаях, когда судовладельцы неправомерно и в нарушение контракта лишают фрахтователей права эксплуатировать судно полностью или частично 212/.

208/ The "Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Rep. 132.

209/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 132.

210/ См. Ibid, pp.141-142.

211/ См. Beereettime, clause 13.

212/ The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289; The "Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Rep. 132; см. также Sea and Land Securities v. Williams Dickinson (1942) 1 K.B. 187-298; Halayon S.S. Co. v. Continental Grain Co. (1943) 75 Ll.L.R.80-84; Tankexpress v. Compagnie Financière des Pétroles (1946) 79 Ll.L.R. 451-457; The Charalambos N. Pateras (1971) 2 Lloyd's Rep. 42.

Поэтому за фрагтователями оставляется право удерживать суммы из неоплаченной части аренды за ущерб в связи с неполной загрузкой судна по вине судовладельцев 213/ и в связи с нарушением гарантий в отношении скорости 214/. Право на денежные удержания, однако, не распространяются на другие случаи нарушения контракта или ошибки судовладельцев, такие как повреждение груза, вызванное небрежностью команды 215/.

146. Таким образом, необходимы четкие положения, с тем чтобы исключить право на зачет суммы, а простое включение положения, предусматривающего определенные денежные удержания, представляется недостаточным 216/. Проект чартера Фонтайм, по-видимому, исключает какое бы то ни было право на денежное удержание, за исключением удержаний, конкретно оговоренных в чартере. Кроме того, в пункте 16 предусматривается, что любое незаконное удержание будет рассматриваться как неуплата аренды в положенный срок и соответственно ведет к возникновению права на изъятие судна из эксплуатации фрагтователей.

4. Изъятие судна из эксплуатации фрагтователей

147. Назначение пунктов об изъятии состоит в том, чтобы судовладельцы оперативно и своевременно получали плату за аренду и были защищены на случай возникновения финансовых трудностей у фрагтователей правом на возврат судна, не прибегая к судебной процедуре. Эти пункты весьма часто применялись на практике в условиях повышательной рыночной конъюнктуры, когда судовладельцы зорко следили за малейшей задержкой с внесением платы, с тем чтобы осуществить свое право на основании соответствующего пункта и расторгнуть чартер в надежде получить рыночную ставку; зная о том, что в силу закона плата должнаноситься точно в установленный срок и что, если плата будет внесена несколькими часами и даже минутами позже (даже из-за несвоевременного перевода банками фрагтователей арендной платы банку судовладельцев), они получают право на изъятие судна на основании соответствующего пункта 217/. Лорд Деннинг М.Р. охарактеризовал это в деле The "Nanfri" 218/, как "спортивное состязание на рынке морских перевозок", а в деле Mardorf Peach & Co. Ltd. v. Atticasea

213/ The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289.

214/ The Chrysovalandou Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159.

215/ См. The "Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Report, 132-141; The "Aliakmon Progress" (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; The "Leon" (1985) 2 Lloyd's Rep. 470.

216/ См. The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289, at p.293; The "Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Rep. 132, p.148.

217/ В деле The "Zeographia M" (1976) 2 Lloyd's Rep. 382 в условиях, когда ставки арендной платы резко возросли, на следующий день после заключения чартера судовладельцы дали указание своим агентам тщательно следить за положением дел в отношении аренды фрагтователем в надежде на то, что неуплата аренды даст им возможность расторгнуть чартер и затем заключить новый контракт с фрагтователями по значительно более высоким текущим ставкам или в случае отсутствия готовности на это со стороны фрагтователей - предоставить судно другим фрагтователям по рыночной ставке.

218/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 132-134.

Corporation of Liberia, The "Laconia" 219/, как "игру умов, в которую играют судовладельцы и фрахтователи при поддержке юристов и банкиров... (которая) может быть привлекательной для игроков, но обходится слишком дорого и занимает слишком много времени, а определить ее исход - это все равно, что угадать, как упадет подброшенная монета" 220/. При этом он добавил: "Вы заключаете тайм-чартер с условием оплаты аренды через банк; и в чартере содержится обычный пункт, наделяющий правом судовладельца изымать судно из эксплуатации в случае "неуплаты" или в случае "несвоевременной оплаты аренды". В период действия чартера цены на фрахтовом рынке поднимаются. Судовладелец тщательно следит за несоблюдением обязательств. Он знает по постановлениям палаты лордов, что фрахтователь обязан на свой риск внести оплату за аренду в положенный срок. Оплата, внесенная одним или двумя днями позже, либо минутой или двумя минутами позже, в расчет не принимается. Поэтому судовладелец говорит себе: "Если фрахтователь допустит ошибку и промедлит хотя бы на миг, я смогу изъять судно". Затем в силу некоей неудачи фрахтователь все же ошибается. Этот промах может быть связан с тем, что срок внесения арендной платы выпадает на субботу или воскресенье, когда банки закрыты. Фрахтователь считает нормальным внесение оплаты в понедельник. Владелец говорит: "Это меня не устраивает. Вы должны были уплатить в прошлую пятницу". И подает уведомление об изъятии судна. Или же произошло так, что бухгалтеры или банковские служащие в Лондоне могли опоздать на час с переводом арендной платы в банк в Нью-Йорке или наоборот. И все это потому, что существует разница во времени в шесть часов. Судовладелец, который никак не пострадал от такой незначительной задержки, незамедлительно подает уведомление об изъятии судна. Фрахтователь ошеломлен. Он взял на себя всевозможные обязательства с тем условием, что он будет использовать судно, однако случилось так, что он лишается этого судна. Он пытается найти выход из создавшегося положения. Иногда он оспаривает сроки оплаты. Он говорит, что заблаговременно обезопасил себя от ответственности за нарушение обязательств. Он полагается на освобождение от обязательств или на процессуальный отвод. И вскоре запутывается не только в лабиринте законодательных хитросплетений, но и в банковской практике. Если ему не удастся вырваться из тисков судовладельца, он может вспомнить о своих банкирах и возложить вину на них. Так игра может продолжаться без конца".

148. Таким образом, пункт, предназначенный для совершенно иных целей, действует только в одном направлении и только в условиях повышательной рыночной конъюнктуры. При падении цен на рынке фрахтователям бояться нечего. При понижательной конъюнктуре рынка судовладельцы весьма редко используют непредвиденные случаи или ошибку в качестве предлога для изъятия судна. Как правило, они изымают судно при падении цен на рынке, когда фрахтователи не могут или не желают платить 221/. В случае с судном The "Nanfri" в условиях резкого падения цен на рынке судовладельцы не предприняли ни одного шага к расторжению чартера, несмотря на то, что фрахтователи якобы произвели незаконные вычеты из арендной платы.

219/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 395.

220/ Ibid., p.401.

221/ Per Lloyd, J. in The "Afovos" (1980) 2 Lloyd's Rep. 469-479; (1982) 1 Lloyd's Rep. 262-263; см. также The "Tropwind" (1982) 1 Lloyd's Rep. 232-234; further The "Rio Sun" (1981) 2 Lloyd's Rep. 489-495.

149. Формулировка пункта об изъятии судна в чартерах Балтайм и Лайнертайм отличается от аналогичной формулировки в чартерах НАЙП и Асбатайм. В первых чартерах содержит идентичная формулировка, которая гласит: "В случае неуплаты аренды судовладельцы имеют право на изъятие судна...". В чартере Асбатайм предусматривается: "... В случае несвоевременной и нерегулярной оплаты аренды или непредставления банковской гарантии, или любого нарушения настоящего чартера судовладельцы имеют право изъять судно...". По поводу толкования этих пунктов возникали определенные споры и путаницы в системе английского права. В деле Empresa Cubana De Fletes v. Lagonisi Shipping Co. (The "Georgios C") 222/ предстояло решить вопрос о том, означают ли слова "в случае неуплаты" в чартере Балтайм то же, что и слова "если не внесена плата" или же "пока не внесена плата", поскольку оплата, хотя бы и позже, была внесена до того, как судно было изъято. Апелляционный суд, подтверждая решение суда первой инстанции, постановил, что эти слова означают "в случае неуплаты и до тех пор, пока не будет произведена оплата". Таким образом, если фрахтователи застраховали себя на случай неуплаты путем внесения первого взноса, судовладельцы не имеют права изъять судно. Судья торгового суда считал, что, если судовладельцы намерены воспользоваться правом, которое они сейчас оспаривают, то более приемлемой выглядит формулировка "в случае несвоевременной уплаты".

150. Постановления по делу The "Georgios C" придерживались и в деле The "Zografhia M" 223/ в том, что касается толкования формулировки "в случае такой неуплаты", которая используется в форме чартера Шеллтайм. Было решено, что фрахтователь уплатил за аренду позднее, но до того, как судовладельцы могли воспользоваться правом на изъятие судна с целью расторгнуть чартер согласно пункту, который уже не действовал, поскольку отсутствие оплаты сменилось оплатой позднее срока. Слова "в случае такой неуплаты" подвергались толкованию прежде в деле Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles 224/, в отношении которых палата лордов решила, что этот пункт наделяет судовладельцев правом изымать судно, если оплата вносится позднее. Было заявлено, что "неуплата, то есть отсутствие оплаты в положенный срок, не служит юридическим оправданием непредвиденного случая или невнимательности. Обязательства оплачивать аренду носят безоговорочный характер по условиям, выраженным в чартере. Прилагательные "регулярная и своевременная", как было сочтено, ничего не добавляют к жесткости простой и безоговорочной формулировке чартера при его рассмотрении в суде 225/.

151. Решения по делу The "Georgios C" 226/ в том, что касается толкования формулировки в форме НАЙП ("в случае несвоевременной и нерегулярной оплаты").

222/ (1971) 2 Lloyd's Rep. 7.

223/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 382.

224/ (1949) 82 Ll.L.R. 43.

225/ Ibid., at p.53.

226/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 395.

152. Однако, когда толкование упомянутого пункта в чартере НАЙП рассматривалось в суде в связи с делом The "Brimnes" 227/, фрахтователи выдвинули аргумент на основании решения по делу The "Georgios C" (которое носило обязательный характер по этому вопросу), что они внесли оплату до изъятия судна и что в соответствии с мнением, выраженным по делу The Tankexpress, слова "регулярная и своевременная оплата" ничего не добавляют к обязательству вносить оплату в конкретно установленный срок. Апелляционный суд решил, что право судовладельцев на изъятие судна в соответствии с этим пунктом остается в силе, несмотря на любую позднюю оплату, внесенную после наступления срока платежа, но до изъятия судна. Суд считал, что, хотя можно предположить, что то или иное лицо, которое внесло оплату позднее, исправило свою ошибку, состоявшую в неуплате, нельзя утверждать, что оно исправило свою ошибку, состоявшую в неуплате в срок. Прилагательные "своевременная" и "регулярная" добавляют жесткость, с тем чтобы провести различие между словами, используемыми в деле The "Georgios C" (то есть "в случае неуплаты" в чартере Балтайм).

153. Палата лордов, однако, в деле The "Laconia" 228/ недвусмысленно отклонила решение по делу The "Georgios C" на том основании, что слова "в случае неуплаты" должны относиться к обязательству вносить ежемесячно оплату за аренду авансом, которая предусматривается пунктом об изъятии судна. Именно неуплата авансом является фактической неуплатой, и это не может компенсироваться более поздней оплатой, поскольку право на изъятие судна дается судовладельцам на основании самой неуплаты, если только судовладельцы не отказываются от своего права путем принятия более поздней оплаты или терпимо относятся к прежним задержкам оплаты.

154. В деле The "Laconia" судно было зафрахтовано по чартеру НАЙП. Срок внесения первого арендного платежа наступал в воскресенье. Этот платеж был внесен только в понедельник, когда приблизительно в 15 час. 15 мин. банк фрахтователей выдал "платежное поручение" банку судовладельцев. Судовладельцы изъяти судно в 18 час. 55 мин. того же дня. Палата лордов пересмотрела решение апелляционного суда и сочла изъятие судна обоснованным. Положения, требующие "своевременной оплаты" и оплаты "авансом" были истолкованы в самом прямом смысле. Поскольку оплата одним днем позже не может считаться оплатой авансом, то не может быть различий в действии формулировки чартера Балтайм и чартера НАЙП. Если фрахтователи не вносят плату авансом, они никак не могут исправить нарушение своего обязательства.

155. В этой связи опять-таки существуют различия между американской и английской системами права в том, что касается права на изъятие судна за позднюю оплату аренды вследствие более строгого толкования пункта об изъятии судна, которое, как представляется, дается английскими судами. В нью-йоркских арбитражных судах по ряду дел принималось решение о том, что более поздняя оплата, сделанная по ошибке тем или иным банком - если сами фрахтователи не были в этом повинны - не дает основания судовладельцам на осуществление права изымать судно 229/. В нью-йоркском арбитражном суде выражалось также мнение

227/ (1974) 2 Lloyd's Rep. 241; (1972) 2 Lloyd's Rep. 465.

228/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 315.

229/ См. The "Pandora" (No.2)", S.M.A. No. 755-A (1973); The "Essi Gina", S.M.A. No. 534 (Arb. at N.Y. 1970); и The "Meltemi", S.M.A. No. 491 (Arb. at N.Y. 1970).

о том, что судовладельцы не могут пользоваться правом на изъятие судна из эксплуатации, если накануне они не уведомили о своем решении поступать таким образом 230/. В то же время были арбитражные разбирательства, в ходе которых изъятие судна из эксплуатации производилось без какого-либо предварительного уведомления. Однако в целом нью-йоркские арбитры, по-видимому, придерживаются более либерального подхода к поздней оплате аренды по сравнению с английскими судами. Тот факт, что поздняя оплата аренды может быть вызвана небрежностью со стороны банка, в английском праве не имеет значения, если соответствующий банк является собственным банком фрахтователя или если банк можно считать агентом фрахтователя 231/. В деле Scandinavian Trader Tanker Co. v. Flota Petrolera Ecuatoriana (The "Scaptrade") 232/ палата лордов подтвердила, что в соответствии с английским правом нет никакой возможности для освобождения от ответственности на основании права справедливости в случаях изъятия судна по тайм-чартерам. Таким образом, в вопросах оплаты аренды и изъятия судна из эксплуатации как в самом праве, так и в акцентах между американским и английским правом имеются существенные различия.

156. В формах НАЙП и Асбатайм имеются дополнительные основания, на которых может быть произведено изъятие судна. В пункте 5 этих чартеров предусматривается, что владельцы имеют право изъять судно не только при нарушении точной и регулярной оплаты аренды, но и "при любом нарушении данного чартера". Высказывались различные точки зрения относительно того, следует ли толковать эту формулировку буквально - то есть что владельцы имеют право изъять судно даже в случае незначительного нарушения чартера - или же ее следует понимать как ограничивающуюся лишь серьезными нарушениями чартера 233/. И хотя палата лордов в одном из самых последних дел 234/ указала, что изъятие судна обоснованно только в случае серьезных нарушений, по-прежнему сохраняется неопределенность в отношении обстоятельств, в которых судовладелец может изъять судно из эксплуатации на основании этого положения.

157. Некоторые из ответивших на вопросники секретариата высказывали критическое мнение в отношении пунктов, касающихся изъятия судна из эксплуатации. ФОНАСБА указала, что "ни в одном из четырех (чартеров) не делается скидки на банковские ошибки и не содержится требования к судовладельцам давать уведомление о неполучении арендной платы до изъятия судна. В прошлом это, как показала практика, позволяло владельцам "играть" на технических ошибках в стремлении аннулировать чартер, который впоследствии оказывался невыгодным из-за конъюнктуры рынка. Любое положение, которое может привести к прекращению действия контракта, должно быть всеобъемлющим и исключительно справедливым. В конце концов его цель заключается в том, чтобы защитить владельцев, которые становятся жертвами ненадежных с финансовой точки

230/ См. The "Noto", 1979 A.M.C. 116 (Arb. at N.Y. 1976).

231/ Afovos Shipping Co. v. R. Pagnan & F.Lli (The "Afovos") (1980) 2 Lloyd's Rep. 469; (1982) 1 Lloyd's Rep. 562; (1983) 1 Lloyd's Rep. 335.

232/ (1983) 2 Lloyd's Rep. 253.

233/ См. Telfair Shipping Corporation v. Athos Shipping Co. S.A. (The "Athos") (1981) 2 Lloyd's Rep. 74; (1983) 1 Lloyd's Rep. 127.

234/ Antaios Compania Naviera S.A. v. Salen Rederierna A.B. (The "Antaios" No.2) (1984) 2 Lloyd's Rep. 235.

зрения или недобросовестных фрахтователей, а не помочь им обогнать неудачливых, однако bona fide платежеспособных фрахтователей, которые сами стали жертвами не зависящих от них обстоятельств. Поэтому многие из вышеупомянутых чартеров имеют "специальные" направленные против учета соображений технического характера оговорки, которые включаются в добавления в целях правильного изложения ситуации. Таким образом, жесткость пунктов, касающихся изъятия судна, иногда смягчается такими дополнительными оговорками, которые требуют от судовладельца давать уведомление, прежде чем изъять судно из эксплуатации, однако и это вызывает много споров.

158. Формулировки этих пунктов различны, однако в большинстве случаев они требуют от судовладельцев направлять фрахтователям уведомление за несколько дней до возможного изъятия судна. В деле The "Libyaville" 235/ судья не считал формулировку пункта, представленного суду, удачной и заметил, что "помимо ряда вытекающих отсюда возможных трудностей юрист вполне может представить себе обстоятельства, в которых судовладельцам было бы трудно узнать, подпадает ли неоплата в срок точной и регулярной под эти положения" 236/.

159. Возникали также споры относительно сроков и формулировки уведомления, которое должно направляться фрахтователям в соответствии с оговоркой о неучете соображений технического характера. В деле The "Afovos" 237/ оговорка предусматривала, что "если наступает срок оплаты аренды и арендная плата не получена судовладельцами, то они, прежде чем прибегнуть к изъятию судна из эксплуатации по чартеру, направляют фрахтователям 48-часовое уведомление, причем субботы, воскресенья и праздничные дни исключаются, и не изымают судно, если оплата произведена в течение этих 48 часов". Арендная плата, которая должна была быть внесена 14 июня, не была произведена, и судовладельцы в 16 час. 40 мин. того же дня направили фрахтователям уведомление и, не получив оплату к 19 час. 00 мин. 18 июня, изъяти судно. Судья английского торгового суда постановил, что в соответствии с данной оговоркой уведомление может быть направлено в день наступления срока оплаты. Поэтому уведомление, направленное 14 числа, было юридически действительным. Апелляционный суд, отменив это решение, постановил, что уведомление может быть направлено только после того, как уже имело место невыполнение обязательства в соответствии с пунктом, касающимся изъятия судна и фрахтователи нарушили свое обязательство произвести оплату аренды по чартеру. Фрахтователи должны были произвести оплату до конца соответствующего срока, то есть до полуночи 14 июня, и уведомление не могло быть направлено заранее; поэтому владельцы не имели право изымать судно из эксплуатации 238/.

160. Кроме того, для того чтобы уведомление, произведенное в соответствии с оговоркой о неучете соображений технического характера был юридически действительным, в нем должно быть четко указано, что владельцы предупреждают: если правильная оплата не будет произведена в течение 48 часов, то они изымут судно 239/.

235/ (1975) 1 Lloyd's Rep. 537.

236/ См. ibid., Per Mr. Justice Mocatta, at p.554.

237/ (1980) 2 Lloyd's Rep. 469.

238/ См. также The "Lutetian" (1982) 2 Lloyd's Rep. 140.

239/ См. The "Rio Sun" (1981) 1 Lloyd's Rep. 404.

161. Таким образом, из вышесказанного становится ясно, что в прошлом пункты, касающиеся оплаты и изъятия судна из эксплуатации, являлись источником большого числа споров и в некоторых областях приводили к противоречивым решениям даже в рамках одной юрисдикции. Негибкое толкование этих пунктов приводило к необоснованным строгостям в отношении фрахтователей в не зависящих от них обстоятельствах. Один из комментаторов отмечал: "нынешние положения, если подходить к ним буквально, могут привести к тому, что ошибка на 20 долл. США или 20-минутная задержка со стороны фрахтователей могут принести судовладельцам миллионы" 240/.

М. Пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды

162. Обязательство фрахтователей оплачивать аренду судна по тайм-чартеру в большинстве правовых систем является непрерывным, и, если нет четко зафиксированного положения о противном, оплата производится в течение всего срока чартера, даже если судно не находится в надлежащем состоянии для выполнения работ, для которых оно зафрахтовано 241/. Обязательство оплачивать арендную плату не прекращается просто потому, что судно в течение действия чартера требует ремонта, даже если судовладельцы прямо берут на себя обязательство направить его в ремонт 242/.

163. Поэтому в чартеры неизменно включаются пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды, в которых предусматривается прекращение оплаты в ряде конкретных случаев. Это положение освобождает фрахтователя от его постоянного обязательства оплачивать аренду при условии, что происшествие, вызвавшее задержку, четко подпадает под действие данного пункта. Бремя доказательства того, что этот пункт действует и что данный случай подпадает под предусмотренные в нем исключения, ложится на фрахтователя 243/.

164. Пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды, различны по своим условиям. В пункте 11 А Балтайм говорится:

"В случае постановки судна в сухой док или принятия других мер, необходимых для поддержания судна в пригодном для эксплуатации состоянии, в случае неуккомплектованности команды или нехватки тех видов снабжения, за которые несет ответственность судовладелец, в случае поломки машин, повреждений корпуса или иных происшествий, задерживающих нормальную работу судна или препятствующих ей и длящихся более 24 последовательных часов, арендная плата не выплачивается за потерянное по этим причинам время в течение всего периода, пока судно не в состоянии выполнять

240/ Per Gram, *op.cit.*, p.67.

241/ *Havelock v. Geddes* (1809) 10 East 555; *Ripley v. Scarife* (1826) 5 B. & C. 167; *Moorsom v. Greaves* (1911) 2 Canap. 626.

242/ *Ripley v. Scarife* (1826) 5 B. & C. 167; *Giertsen v. Turnbull* (1908) S.C. 1101.

243/ *The Royal Greek Government v. The Minister of Transport* (1949) 1 K.B. 525-529; *The Mareva A.S.*, (1977) 1 Lloyd's Rep. 368-381.

необходимую работу. Любая сумма арендной платы, выплаченная авансом, подлежит впоследствии соответствующей корректировке" 244/.

165. В пункте 14 чартера Лайнертайм содержится аналогичная формулировка, однако сюда также включена "забастовка капитана, командного состава и команды", а также говорится, что вопрос о 24-часовой франшизе, предусмотренной в чартере Балтайм, решается в ходе переговоров.

166. В чартере НАЙП говорится о "... нехватке людей или припасов, пожаре, поломке или повреждении корпуса судна, машин или оборудования, посадке на мель, задержке в связи с аварией судна или груза, постановке в док... или какой-либо иной причине, помешавшей полностью использовать судно... и если во время рейса скорость уменьшится вследствие повреждения какой-либо части корпуса судна, механизмов или оборудования..." 245/.

167. Хотя в чартере Балтайм, который, как считается, защищает интересы судовладельцев, предусмотрено весьма ограниченное число случаев, в которых прекращается оплата аренды, более современные формулировки этого пункта являются весьма пространными и охватывают весьма широкий диапазон случаев 246/.

168. Пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды, вызвали ряд споров и стали предметом различного толкования в различных юрисдикциях. "Пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды в тайм-чартерах, несомненно, являются источником большой путаницы в умах коммерсантов, а также арбитров, судей и адвокатов" 247/. Судья английского торгового суда, комментируя пункт, касающийся прекращения оплаты аренды в чартере НАЙП отметил: "Этот пункт, несомненно, свидетельствует о трудностях толкования и вполне может содержать некоторую тавтологию, например, в ссылке на повреждение корпуса, механизмов или оборудования, за которыми следуют "аварии судна" 248/.

169. Некоторые причины трудностей в применении пунктов, касающихся прекращения оплаты аренды, были разъяснены следующим образом:

"Хотя [принцип прекращения оплаты аренды представляется вполне конкретным, применять его на практике оказалось поразительно трудно. На то есть ряд причин. Начать хотя бы с того, что прекращение оплаты аренды вызвано событиями или условиями независимо от того, были ли их причины

244/ В части В данного пункта излагаются обстоятельства, в которых должна производиться оплата аренды судна, даже если эти обстоятельства могут быть вызваны небрежностью со стороны судовладельцев.

245/ Пункт 15; см. также пункт 15 чартера Асбатайм, в котором аналогичные случаи приведены как условия прекращения оплаты аренды судна.

246/ См. пункт 20 чартера Танкертайм 80; пункт 11 формы СТБ танкерных тайм-чартеров; пункт 23 проекта чартера Фонтайм.

247/ Cohen, M.M., "Confusion in the drafting and application of off-hire clauses" - документ, представленный на семинаре ФОНАСБА по теме "Тайм-чартер: причина путаницы?", op. cit., стр. 1.

248/ Per Kerr J. in The Mareva A.S. (1977) 1 Lloyd's Rep. 368.

обусловлены небрежностью судовладельцев или чьей-либо еще виной. Это положение "отсутствие вины" 249/. Оно выделено в чартере, и на него не влияют другие положения, которые возлагают ответственность на ту или иную сторону; на него не влияют также исключения или форс-мажорные обстоятельства, которые освобождают стороны от их обязательств. На практике применение конкретных положений о прекращении оплаты аренды приводило к таким тревожным инцидентам, когда оплата аренды прекращалась, однако другие обязательства фрахтователя, как, например, оплата топлива и портовых услуг, сохранялись на протяжении всего срока прекращения оплаты аренды" 250/.

"...Хотя есть множество причин для задержек, типичное положение о прекращении оплаты аренды вызывает трудности, поскольку вопрос здесь стоит однозначно - оплата аренды судна либо прекращается, либо нет. Хотя в некоторые последние тайм-чартеры иногда включены положения о принципе пропорциональности при прекращении оплаты аренды, такие положения никогда не определяются путем отнесения части расходов за задержку на счет судовладельца, а остатка - на счет фрахтователя.

Основным источником трудностей с положением о прекращении оплаты аренды являются случаи, когда фрахтователи стремятся компенсировать такое положение с помощью вычетов из будущих сумм арендной платы, выплачиваемых авансом..." 251/.

249/ Имеются, однако, некоторые английские органы, которые поддерживают ту точку зрения, что фрахтователи могут и не иметь права прекратить оплату аренды, если событие, которое привело к потере времени, было вызвано нарушением ими контракта: см. Fraser v. Bee (1900) 17 T.L.R. 101; Board of Trade v. Temperly SS. Co. (1927) 17 Ll.L.R.230; Nourse v. Elder Dempster (1922) 13 Ll. L.R. 197. В некоторых танкерных тайм-чартерах предусмотрено, что инцидент, который влечет за собой прекращение оплаты аренды судна, должен быть "не вызван виной фрахтователя". См. пункт 11 а формы СТБ; см. также пункт 14 А чартера Лайнертайм, где говорится о поломке лебедок, "возникшей не вследствие небрежности береговых рабочих".

250/ Согласно английскому праву, если четко не оговорено противное (см. Giertsen v. Turnbull (1908) S.C.1101-1111; Vogemann v. Zanzibar (1902) 6 Com.Cas. 253-255; Arild v. Societe de Navigation (1923) 2 K.B. 141) и согласно американскому праву (см. Northern S.S. Co. v. Earn Line, 175 F. 529 (2d Cir. 1910); Norwegian Shipping & Trade Mission v. Nitrate Corp. of Chile Ltd., 1942 A.M.C. 1523 (Arb. at N.Y. 1942), то другое обязательство фрахтователя по чартеру сохраняется даже в течение периода, когда его обязательство выплачивать арендную плату прекращается в результате действия положения о прекращении оплаты аренды. Как отмечалось (P. Gram, *op.cit.*, p.7), "кажется странным, что судовладелец может сжечь бункеры фрахтователя по тайм-чартеру, с тем чтобы доставить судно в ремонтный док - и тем не менее это закон". Кроме того, в пункте 5 чартера Лайнертайм прямо говорится, что "на период действия тайм-чартера фрахтователи должны предоставлять и оплачивать полностью топливо ...". (См. также пункт 20 чартера НАИП).

251/ Cohen, M.M., *Confusion in the drafting and application of off-hire clauses*, *op.cit.*, pp. 1-3.

170. Автор пришел к выводу, что "пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды в наиболее часто используемых формах тайм-чартеров, а именно чартерах Балтайм и НАЙП, которые не пересматривались более четверти века, не отвечают требованиям". Поэтому он предложил: "Самое лучшее, что мы можем сделать, - это изучить историю вопроса и попытаться разработать новые условия, с тем чтобы избежать случаев недовольства, которое могут вызвать конкретные инциденты с прекращением оплаты аренды".

171. Другие трудности возникают из-за нечеткой формулировки и различного толкования случаев, связанных с прекращением оплаты аренды. Под выражением "неполноценность команды", употребленным в чартерах Балтайм, НАЙП и Лайнертайм, английскими судами понималась только численная нехватка, а не нежелание или физическая неспособность команды работать. Так, во время второй мировой войны, когда команды отказывались плавать без конвоя, апелляционный суд постановил, что не имеет места "неполноценность команды" в смысле этого пункта, поскольку там говорится о неуккомплектованности полного состава, а не о нежелании полного состава работать 252/. Это было сочтено "одним из наиболее поразительных буквальных толкований, сделанных английским судьей" 253/. В то же время в американских судах выносились решения, что неспособность полного состава команды работать подпадает под смысл выражения "неполноценность команды" 254/. Во избежание трудностей в чартере Асбатайм говорится о "неполноценности и/или неуккомплектованности командного состава и команды".

172. В чартерах Балтайм и Лайнертайм в качестве условий прекращения оплаты аренды приведены "неполноценность команды или нехватка запасов, за которые несет ответственность судовладелец", а в чартере НАЙП говорится о "нехватке людей или запасов". В чартере Асбатайм употреблена формулировка "нехватка запасов". Однако неясно, что подразумевается под термином "запасы", хотя и было решено, что сюда не входит снаряжение 255/.

173. Что касается "поломки машин", которая указана во всех четырех чартерах как одно из условий прекращения оплаты аренды, то было решено, что поломка имеет место, если возникает разумная необходимость судну следовать в порт вынужденного захода для ремонта; а одно лишь наличие дефекта в "машинах" не означает их поломку и не дает фрахтователю право прекратить оплату аренды 256/. Однако судно не обязательно должно быть задержано для ремонта. Достаточно того, что поломка прерывает работу судна 257/.

252/ См. The Royal Greek Government v. The Minister of Transport (1949) K.B. 525.

253/ P. Gram, op.cit., p. 70.

254/ См. The Robertina, S.M.A. No.1151 (Arb. at N.Y. 1977); Clyde Commercial S.S. Co. v. West India S.S. Co., 169 F. 275 (2d Cir. 1909).

255/ См. Radcliffe v. Compagnie Generale (1918), 24 Com.Cas. 40.

256/ См. Giertsen v. Turnbull (1908) S.C.1101.

257/ The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289.

174. "Столкновение" в контексте положений о прекращении оплаты аренды толковалось как означающее столкновение с другим судном, катером или другим плавающим объектом 258/, даже если это произошло до даты подписания чартера, при условии, что повреждение обнаружено после начала аренды судна 259/.

175. В чартерах НАЙП и Асбатайм как одно из условий прекращения оплаты аренды указана "задержка в связи с аварией судна или груза". В соответствии с решением английского суда по делу The Mareva A.S. 260/ термин "задержка" означает не просто задержку, а "должен подразумевать какое-то физическое или географическое препятствие для движения судна в связи с его эксплуатацией". А "авария" означает не просто обычную аварию, а лишь инцидент, который повлек за собой повреждение. Однако в соответствии с рассматривавшимся в американском суде делом Barker v. Mooge & McCormack Co. 261/ "авария" имеет место, когда происходит неожиданное функциональное повреждение судна, которое препятствует его полному использованию 262/.

176. В чартерах Балтайм и Лайнертайм употреблено общее выражение "или иных происшествий, задерживающих нормальную работу судна или препятствующих ей". Слова "иные происшествия" в английском праве согласно правилу *ejusdem generis* не могут толковаться со ссылкой на предшествующее выражение 263/. В деле Magnhild v. McIntyre 264/ было решено, что слова "или иные происшествия" "не подпадают под правило *ejusdem generis*, поскольку невозможно установить какой-либо общий смысл конкретных слов" 265/. Однако слова "иные происшествия" ограничиваются фразой "задерживающие нормальную работу судна или препятствующие ей". Таким образом, если в результате такого "происшествия", как посадка на мель, судно может эксплуатироваться после того, как его сняли с мели, требование о прекращении выплаты аренды не будет удовлетворено 266/.

177. Общие формулировки чартера НАЙП несколько отличаются от формулировок Балтайм. Там говорится: "...или по какой-либо иной причине, препятствующей полноценной работе судна". Однако не ясно, следует ли толковать слова "или по

258/ Hough v. Head (1885) 54 L.J.Q.B. 294, 55 L.J.Q.B. 43.

259/ The Essen Envoy (1929) 35 Com. Cas. 61.

260/ (1977) Lloyd's Rep. 368-382.

261/ 1930 40 F.2d 410, 1930 A.M.C. 779 (2d Cir.).

262/ См. Wilford..., Time Charters, *op.cit.*, p.314.

263/ *Ejusdem generis* - это правило толкования, заключающееся в ограничении широкого смысла общеупотребимых слов тем же смыслом, что и конкретные предшествующие им слова.

264/ (1920) 3 K.B. 321, (1921) 2 K.B. 97-107.

265/ См. также The "Apollonius" (1978) 1 Lloyd's Rep. 53-65.

266/ Court Line v. Finchnet (The Jevington Court) (1966) 1 Lloyd's Rep. 683.

какой-либо иной причине" таким же образом, как и слова "или иные происшествия", или же они подпадают под правило *ejusden generis*. Есть несколько случаев, когда подразумевается, что это правило распространяется на слова "или по какой-либо иной причине" 267/. Высказывалось предложение "не стремиться к ограничению слов "по какой-либо иной причине", прибегая к правилу *ejusden generis*. И даже если вопреки этому предложению будет предпринята попытка применить это правило..., она может провалиться, поскольку необходимо знать характер перечисленных заранее причин" 268/. В то же время в американских судах при толковании этого положения следуют правилу "*ejusden generis*" 269/. Однако в чартере Асбатайм этот вопрос проясняется благодаря использованию слов "...или по какой-либо иной аналогичной причине, препятствующей полноценной работе судна".

178. Выражение "по какой-либо иной причине", как и выражение "или иные происшествия", будет действительно лишь в том случае, если имеются препятствия для полноценной работы судна 270/. А согласно рассматривавшемуся в английском суде делу *The "Rijn"* 271/, для применения этих выражений необходим элемент неожиданности и случайности. В данном случае судно, зафрахтованное в соответствии с формой НАИП, использовалось фрахтователями в тропических водах, его корпус оброс ракушками, и, поскольку его скорость уменьшилась, фрахтователи потребовали прекращения выплаты аренды в течение потерянному в результате этого времени. Судья Мэстилл отклонил иск, заявив, что: "Человек, разрабатывавший документ, по-видимому, не мог считать, что выплата аренды должна прекращаться в каждом случае, когда возникают препятствия для полноценной работы судна. Такое толкование было бы бессмыслицей с коммерческой точки зрения и сделало бы ненужной вторую часть пункта. На мой взгляд, рассматриваться могут лишь те причины, которые носят случайный характер и не являются естественным результатом выполнения судном приказов фрахтователей" 272/.

179. Простое возникновение инцидента, подпадающего под действие положения о прекращении оплаты аренды, не дает фрахтователям права прекращать оплату, если судно может эксплуатироваться так, как это необходимо в данный момент, и никакого времени в результате этого не потеряно 273/. Порядок подсчета потерянному времени зависит от формулировки пункта, а также от того,

267/ См. *Adelaid S.S. Co. v. The King* (1923) 20 Com.Cas. 165; *The "Apollo"* (1978) 1 Lloyd's Rep. 200; противоположную точку зрения см. *Court Line v. Dant & Russell* (1939) 44 Com.Cas. 345.

268/ Wilford..., *Time Charters*, *op.cit.*, p.306.

269/ *Ibid.*, p.262; *Edison S.S. Corp. v. Eastern Minerals* 167 F. Supp.601-605 (D.Mass.1958).

270/ См. *The "Mareva A.S."* (1967) 1 Lloyd's Rep. 368-382.

271/ (1981) 2 Lloyd's Rep. 267.

272/ *Ibid.*, p.272.

273/ *Hogarth v. Miller* (1981) A.C. 48.

подпадает ли он под категорию так называемых оговорок о "сроке" или о "частичной потере времени" 274/. Оговорки о "сроке" предусматривают прекращение оплаты аренды при наступлении события, и начавшийся в связи с этим срок, в течение которого не выплачивается арендная плата длится до тех пор, пока он не закончится в результате наступления другого события 275/. Пункты, касающиеся прекращения оплаты аренды и содержащиеся в чартерах НАИП, Асбатайм, Балтайм и Лайнертайм, подпадают под категорию оговорок о "чистой потере времени" 276/. Соответствующий пункт в чартере НАИП предусматривает, что "оплата аренды прекращается; ... оплата потерянного времени ... удерживается из арендной платы". Аналогичная формулировка содержится и в чартере Асбатайм. В чартерах Балтайм и Лайнертайм содержатся в этой связи аналогичные же положения, предусматривающие: "... аренда не выплачивается за потерянное по этим причинам время в течение всего периода, пока судно не в состоянии выполнять необходимую работу".

180. Таким образом, в случае частичного бездействия в соответствии с оговорками о "чистой потере времени" арендная плата сокращается лишь в том случае, если в результате такого бездействия время действительно потеряно 277/; однако в соответствии с оговоркой о "сроке" оплата аренды прекращается в случае частичного бездействия до тех пор, пока судно опять не будет в состоянии возобновить работу 278/.

181. Если судно становится непригодным для эксплуатации по одной из перечисленных причин, находясь в море, возникает вопрос, прекращается ли подсчет чистой потери времени, когда судно вновь можно эксплуатировать или же только когда оно вновь возвращается в ту точку в море, где оно стало бездействующим (или в какую-либо аналогичную точку). И если в чартере Лайнертайм четко предусмотрено, что оплата аренды судна прерывается "до момента прибытия судна в место, откуда рейс был прерван, или в место, равноудаленное от пункта назначения и возобновления рейса с этого момента" 279/, то в чартерах НАИП и Балтайм никаких положений на этот счет не содержится.

274/ См. The "Pythia" (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168.

275/ H.R. Macmillan (1973) 1 Lloyd's Rep. 27-32; примеры таких оговорок можно найти в Tynedale S.S. Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com. Cas. 206; Hogarth v. Miller (1891) A.C. 48. В первом случае оговорка предусматривает "... прекращение оплаты аренды с начала такой потери времени до тех пор, пока судно вновь не окажется в состоянии возобновить работу".

276/ Что касается оговорки, содержащейся в чартере НАИП, см. The "Pythia" (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168; H.R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311-314.

277/ См. The "Pythia" (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168; H.R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311-314.

278/ Hogarth v. Miller (1891) A.C. 48; Tynedale v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 206.

279/ Пункт 14 А; см. также пункт 15 чартера Асбатайм и пункт 24 проекта Фонтайм, где содержатся аналогичные положения.

182. По мнению группы арбитров по делу The "Chris" 280/, толкование пункта 15 чартера НАИП, который повсеместно применяется в Нью-Йорке, сводится к тому, что срок, в течение которого прекращается оплата аренды, выходит за пределы времени, когда судно вновь восстановлено до физического рабочего состояния, и длится до тех пор, пока оно не достигнет места, в котором первоначально прекратилась оплата его аренды 281/. Однако английские суды по-другому толкуют пункт 15. При толковании положения, аналогичного пункту 15 чартера НАИП, в деле Vogemann v. Zanzibar S.S. Co. 282/ апелляционный суд заявил:

"Когда инцидент перестал препятствовать тому, чтобы полностью использовать судно, вновь должна была выплачиваться арендная плата. Это естественное толкование данного положения, и любое другое толкование повлечет за собой сложные расчеты относительно потерянного времени".

183. В деле Eastern Mediterranean Maritime v. Unimarine S.A. (The "Marika M") 283/ было высказано мнение, что толкование, использованное в деле Vogemann v. Zanzibar S.S. Co., применимо также к пункту чартера НАИП, касающемуся прекращения оплаты аренды, и аналогичный вывод был сделан в деле Western Sealanes Corporation v. Unimarine S.A. 284/.

184. Таким образом, если судно отклоняется от своего обычного курса, с тем чтобы совершить вынужденный заход в порт для ремонта, то, согласно толкованию пункта чартера НАИП, касающегося прекращения оплаты аренды, английскими судами, аренда вновь подлежит оплате, как только судно будет отремонтировано и готово к работе; в то же время в делах, рассматривавшихся в американских судах определялось, что срок, в течение которого прекращается оплата аренды длится до тех пор, пока судно не вернется в то место, в котором прекратилась оплата аренды.

N. Пункты, касающиеся топлива, используемого командой для своих целей

185. НАИП – это единственный из четырех чартеров, в котором предусмотрено, что топливо, используемое командой для своих целей, должно оплачиваться судовладельцами. В чартере Балтайм никак не уточняется обязательство фрахтователей оплачивать "полностью топливо". Единственная оговорка в чартере Лайнертайм (которая часто включается в чартер Балтайм в виде дополнительной формулировки) заключается в том, что фрахтователи оплачивают топливо только "на период действия тайм-чартера". Однако в пункте 20 чартера НАИП предусматривается, что "топливо, используемой судном вне периода действия тайм-чартера, а также для приготовления пищи, кипячения воды или для нагревательных приборов, должно быть согласовано как в отношении качества, так и в отношении стоимости, подлежащей возмещению судовладельцами".

280/ S.M.A. No. 199 (Arb. at N.Y. 1958).

281/ См. также The "Grace V", S.M.A. No. 1760 and The "Chrysanthi G.L.", S.M.A. No. 1417 (Arb. at N.Y. 1980).

282/ (1902) 2 Com.Cas. 254.

283/ (1981) 2 Lloyd's Rep. 622.

284/ (1982) 2 Lloyd's Rep. 160.

Нью-Йоркские арбитры толковали это положение как ограничивающее ответственность судовладельцев в отношении расходов на топливо стоимостью топлива, используемого для приготовления пищи и внутреннего обогрева 285/. В то же время английский апелляционный суд постановил, что эту устаревшую формулировку в свете современных условий следует понимать буквально и толковать таким образом, что все расходы на топливо, используемое командой для своих целей, будь то приготовление пищи, обогрев или что-либо иное – и особенно выделяется кондиционирование воздуха, – должны относиться на счет судовладельцев. В отношении толкования этого пункта в Англии на протяжении ряда лет высказывались различные точки зрения. В рассматриваемом деле Summit Investment Inc. v. British Steel Corporation (The "Sounion") 286/ группа из трех арбитров не достигла единодушия, поскольку большинство предпочитало свободное толкование. Суд первой инстанции при получении апелляции отдал предпочтение более строгому толкованию арбитра, оставшегося в меньшинстве. Апелляционный суд восстановил точку зрения большинства, особо подчеркнув проблемы, которые возникают из-за того, что не отменена или не пересмотрена устаревшая формулировка 287/.

186. В пересмотренном варианте чартера НАЙП – чартере Асбатайм 1981, нет ссылки на "нагревательные приборы", а лишь отмечается в пункте 2, что "фрахтователи на период действия тайм-чартера предоставляют и оплачивают полностью топливо, за исключением тех случаев, когда оговорено иное". Как отмечалось, "новый проект, однако, вряд ли является более удовлетворительным, поскольку фрахтователи соглашались предоставлять полностью топливо, "за исключением тех случаев, когда оговорено иное": можно подумать, что типовая форма преследовала единственную цель – сделать ненужными договоренности по деталям" 288/.

О. Пункты, касающиеся возврата судна

187. В тайм-чартерах обычно содержатся положения, оговаривающие условия возврата судна по окончании периода действия чартера. В чартерах НАЙП и Асбатайм в пункте 4 говорится, что "... арендная плата продолжает выплачиваться судовладельцам до дня и часа возврата судна из тайм-чартера в таком же хорошем состоянии, в каком оно было получено, исключая естественный износ ...". В чартере Балтайм в пункте 7 и в чартере Лайнертайм в пункте 8 говорится, что "судно должно быть возвращено из тайм-чартера по истечении срока действия данного чартера в таком же хорошем состоянии, в каком оно было сдано фрахтователям (исключая естественный износ), ... если судно направлено в рейс, при выполнении которого предусмотренный период действия тайм-чартера окажется превышенным, фрахтователи имеют право использовать судно для завершения этого рейса, если разумный подсчет позволил установить, что выполнение рейса допускает возврат судна из тайм-чартера примерно в период времени, определенный как время истечения срока действия чартера, но любое время нахождения судна в тайм-чартере сверх обусловленного срока оплачивается фрахтователями по рыночной ставке, если она выше ставки, оговоренной в данном чартере".

285/ The "Ming Autumn" S.M.A. No. 2189 (Arb. at N.Y. 1986).

286/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 230.

287/ Замечания, которые содержатся в основном решении по пункту 20, см. пункт ... настоящего доклада.

288/ P. Todd, op.cit., p. 129.

188. Согласно всем четырем чартерам, фрахтователи обязаны вернуть судно в хорошем состоянии, исключая естественный износ. Вопрос, который возникает в связи с этим обязательством фрахтователя, заключается в том, за какие повреждения фрахтователи несут ответственность, если судно возвращено в поврежденном состоянии. Формулировка пунктов о возврате судна может быть истолкована как возлагающая на фрахтователя обязательство оплатить все повреждения, независимо от того, были ли эти повреждения причинены в результате нарушения обязательства по чартеру или нет, если только повреждения не могут рассматриваться как "естественный износ". Поэтому данный пункт, по-видимому, идет вразрез с обязательством судовладельцев поддерживать судно в полностью пригодном к эксплуатации состоянии 289/, если только не толковать его как относящийся лишь к повреждениям, за причины которых не несут ответственность фрахтователи 290/. Согласно пунктам, касающимся поддержания состояния судна, судовладельцы обязаны устранять повреждения, которые возникли в период действия чартера, а фрахтователи должны оплачивать стоимость устранения повреждений, вызванных нарушением обязательства по чартеру. "Кажется нелогичным, что фрахтователи должны нести лишь расходы по ремонту, производимому в период действия чартера, если повреждения были причинены ими, однако они должны нести расходы по всем оставшимся повреждениям в конце действия чартера, независимо от того, причинены ли они ими или нет. И тем не менее положение будет именно таким, если строго толковать обязательство фрахтователя в отношении возврата судна" 291/.

189. Пункты, касающиеся возврата судна, толкуются в английском праве как предоставляющие фрахтователю право произвести правомерный возврат судна в поврежденном состоянии в конце периода действия чартера, даже если повреждения были причинены в результате нарушения фрахтователем обязательства по чартеру. Аренда не подлежит оплате при возникновении обязательства фрахтователя произвести оплату за повреждения 292/. В то же время в американском праве этот пункт, по-видимому, понимается как предоставляющий судовладельцам право на получение арендной платы в течение того времени, пока происходит записка судна 293/ или его фумигация 294/, с тем чтобы его можно было вернуть в таком же хорошем состоянии, в каком оно было сдано.

190. Еще один вопрос, который возникает в связи с пунктами о возврате судна, заключается в том, оплачивается ли аренда, если судно возвращено после истечения срока действия чартера, по заранее оговоренным ставкам до даты фактического возврата или, если рыночные ставки возросли, по ставкам, предусмотренным в чартере, до конца срока действия чартера, а в дальнейшем

289/ См. пункт 1 чартеров НАИП и Асбатайм; пункт 3 чартера Балтайм и пункт 4 чартера Лайнертайм.

290/ См. Per Scrutton, L.J. in Limerick v. Stott (1921) 2 K.B. 613-621; Carver, op.cit., para.697; Wilford..., Time Charters, op.cit., pp.188-189.

291/ Wilford..., Time Charters, op.cit., pp.188-189.

292/ Wye Shipping v. Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orleans (1922) 1 K.B. 617.

293/ The Jaramar, (1969) A.M.C. 354 (Arb. at N.Y. 1969).

294/ The Ellen Lautschke, S.M.A. No.362 (Arb. at N.Y., 1965).

по рыночным ставкам вплоть до момента возврата. В чартерах НАЙП и Асбатайм предусмотрена лишь оплата аренды по ставкам, оговоренным в чартере, до дня и часа возврата судна, в то время как в чартерах Балтайм и Лайнертайм содержатся дополнительные положения, предоставляющие фрахтователям право завершить последний рейс, если выполнение этого рейса допускает возврат судна примерно в период времени, определенный как время истечения срока действия чартера, но любое время сверх обусловленного срока оплачивается фрахтователями по рыночной ставке, если она выше ставки, оговоренной в данном чартере.

191. Вопрос о том, когда истекает срок действия чартера, зависит от условий чартера. Если чартер заключен на определенный период, например, "шесть месяцев" без указания каких-либо допустимых пределов, суды в Англии 295/ и Америке 296/, а также большинство других юрисдикций исходят из разумных пределов, поскольку невозможно точно подсчитать дату завершения последнего рейса. Поэтому фрахтователь имеет право направить судно в последний рейс, продолжительность которого может немного выходить за пределы указанного срока. В то же время, если в чартере прямо или косвенно предусмотрено, что не допускаются никакие отклонения, фрахтователь должен обеспечить, чтобы судно было возвращено в установленный срок 297/. В чартере может быть прямо предусмотрено, каким является допустимый предел, например, "шесть месяцев плюс-минус двадцать дней". В таком случае фрахтователь также должен обеспечить, чтобы судно было возвращено в рамках допустимого предела 298/.

192. Таким образом, если судно направлено в последний рейс законно, то есть рейс, который, как можно разумно ожидать, завершится к концу срока действия чартера, и если "судно впоследствии задерживается по причинам, за которые ни одна из сторон ответственности не несет, чартер считается действующим до конца этого рейса, даже если он выходит за пределы срока действия чартера. Оплата аренды производится по ставкам, указанным в чартере, до момента возврата судна, даже если рыночные ставки поднялись или понизились" 299/. В то же время, если фрахтователь отправляет судно в последний рейс незаконно, то есть этот рейс не может завершиться до истечения срока действия чартера, то судовладелец может отклонить это указание и потребовать нового указания на последний рейс на законных основаниях. Если фрахтователь отказывается сделать это, то судовладелец может воспринимать его поведение как нарушение основных положений контракта, заключить новый чартер на судно и представить иск о возмещении убытков. Если судовладелец не возражает против такого указания и разрешает незаконный последний рейс, то он имеет право на получение арендной платы по ставкам, оговоренным в чартере, до конца срока действия чартера и по рыночным ставкам за остальной период, если рыночные ставки поднялись выше ставок, оговоренных в чартере 300/.

295/ См. Gray v. Christie (1889) ST.L.R. 577.

296/ Straits of Dover SS.Co. v. Munson, 95 F. 690 (S.D. N.Y. 1899), 100 F.1055 (2nd Cir. 11900).

297/ Watson v. Merryweather (1913) 18 Com.Cas. 294.

298/ The "Dione" (1975) 1 Lloyd's Rep.115.

299/ Per Lord Denning, M.R., in The "Dione" (1975) 1 Lloyd's Rep.115-117.

300/ См. ibid., at p.118.

193. В чартерах НАЙП и Асбатайм нет никаких конкретных положений, касающихся последнего рейса, в то время как в чартерах Балтайм и Лайнертайм фрахтователям предоставляется право завершить этот рейс, однако они должны платить по рыночным ставкам, если они превышают ставки, оговоренные в чартере, за любое время после истечения срока действия чартера 301/. Вопрос о толковании и применении этого положения в чартерах Балтайм и Лайнертайм, по-видимому, не урегулирован. В деле The "Johnny" 302/ судья Доналдсон заявил, что этот пункт был включен в целях избежания споров относительно того, является ли последний рейс законным, или же относительно допустимого отклонения. Однако в апелляционном суде лорд Деннинг в своем особом мнении отметил, что этот пункт применяется лишь к последнему законному рейсу. Этот пункт, сказал он, "применяется лишь в случае небольшой просрочки. Фрахтователь имеет право послать судно в последний рейс, если разумный подсчет позволит установить, что выполнение рейса допускает возврат судна "примерно" к концу (срока действия чартера). Я думаю, "примерно" означает лишь два-три дня. Однако он не имеет права посылать судно в последний рейс, если оно может опоздать больше, чем на два-три дня" 303/.

194. В то же время в деле Nector SS.Co v. Sovfracht 304/ было решено, что положение чартеров Балтайм и Лайнертайм не применяется в отношении законного последнего рейса. В этом деле ссылка на последний абзац пункта в форме Балтайм была снята, с тем чтобы она звучала следующим образом:

"Если судно направлено в рейс, при выполнении которого предусмотренный срок действия тайм-чартера окажется превышенным, фрахтователи имеют право использовать судно для завершения этого рейса, но любое время нахождения судна в тайм-чартере сверх обусловленного срока оплачивается фрахтователями по рыночной ставке, если она выше ставки, оговоренной в данном чартере".

195. Судья Аткинсон высказал мнение, что этот пункт "относится лишь к тому, что ex necessitate является нарушением, а именно, направление в рейс, указания о котором фрахтователь делать не имеет права". Поэтому, поскольку судно, как было установлено, было направлено в рейс, который на основании разумного подсчета должен был завершиться до истечения срока действия чартера, однако из-за обстоятельств, за которые фрахтователи, как было установлено, ответственности не несут, судно было возвращено по прошествии длительного времени после истечения срока действия чартера, было решено, что фрахтователи не нарушили чартер, направив судно в такой рейс. Таким образом, этот пункт не применялся, а фрахтователи обязаны были оплатить фрахт по договорной цене до возврата судна, а не по более высокой рыночной цене за дополнительный период.

301/ См. пункт 187 настоящего доклада.

302/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 257-260.

303/ (1977) 2 Lloyd's Rep. 1-2.

304/ (1945) 1 K.B. 343.

Р. Залоговые права

196. В тайм-чартерах обычно оговаривается залоговое право, благодаря которому судовладелец имеет право задерживать груз или субфрахт на любую причитающуюся по условиям чартера сумму, которая не была выплачена. Пункт 18 чартера Балтайм и пункт 20 чартера Лайнертайм предусматривают, что "судовладельцы имеют залоговое право на все грузы, на субфрахт, причитающийся тайм-чартерным фрахтователям, и на любой фрахт по коносаментам в обеспечение любых претензий по данному чартеру...". Пункт 18 чартеров НАЙП и Асбатайм гласит, "что судовладельцы имеют залоговое право на все грузы и все субфрахты на любые причитающиеся по данному чартеру суммы, включая долевы взносы...".

197. Залоговые права, предусмотренные этими чартерами, являются объектом критики и спора. Высказывается мнение, что пункт 18 чартера НАЙП – "непродуманный пункт: он фактически совсем не оговаривает залогового права на аренду, хотя можно предположить, что аренда подпадает под формулировку 'любые причитающиеся по чартеру суммы'" 305/. Далее высказывается мнение, что такое "залоговое право не является надежной гарантией ни фрахта, ни тем более аренды. Это происходит потому, что коносаменты регулярно выпускаются и пускаются в оборот, а условия аренды по тайм-чартеру никогда не указываются в коносаментах. Держатель коносамента имеет право на товар после оплаты в сумме, не превышающей той, которая указана в коносаментах, если он действовал добросовестно при приобретении коносаментов. Обещание поставить товар никогда не является условием своевременной оплаты аренды. Поэтому залоговое право в обеспечение получения платежа за аренду действует только в том случае, когда фрахтователь по тайм-чартеру является владельцем товара" 306/.

198. Хотя этот пункт чартеров Балтайм и Лайнертайм четко ограничивает распространение залогового права судовладельца только на те грузы, которые принадлежат фрахтователям, в чартерах НАЙП и Асбатайм владельцам предоставляется залоговое право на "все грузы" без каких бы то ни было ограничений. Поскольку залоговое право, которым обладает судовладелец, носит договорный характер, вопрос заключается в том, может ли оно – при отсутствии в коносаменте положения, включающего залоговое право чартера в коносамент, – осуществляться по отношению к держателям коносамента, не являющимся сторонами чартера, и могут ли судовладельцы, в отличие от фрахтователей, осуществлять залоговое право на груз, не принадлежащий фрахтователям. Иными словами, означают ли слова "все грузы" в пункте 18 чартеров НАЙП и Асбатайм все грузы, принадлежащие фрахтователю, или все грузы, которые доставляются на борт судна либо фрахтователями, либо другими лицами, не являющимися сторонами чартера. В английском праве по этому вопросу выносились противоречащие друг другу решения.

199. В деле The "Agiog Giorgis" 307/ судно было зафрахтовано по форме НАЙП и фрахтователь при внесении ежемесячной оплаты аренды вычел сумму, связанную с нарушением условий скоростной гарантии. По поручению судовладельцев груз был задержан по отношению к владельцам груза, которые не являлись стороной чартера. Судья Мокатта принял решение о том, что судовладельцы не могут ссылаться на пункт 18, поскольку груз не принадлежал фрахтователю; он заявил:

305/ Carver, op.cit., para 2017.

306/ P. Gram, op.cit., p. 68.

307/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 192.

"По-моему, проблема с которой столкнулись судовладельцы, состоит в том, что они опираются на договорное залоговое право, не предусмотренное общим правом, в отличие от владельцев груза, которые не являлись сторонами тайм-чартера. Мне напомнили, что тайм-чартерная форма Балтайм содержит определение, касающееся залогового права, в том смысле, что судовладелец обладает этим правом только в отношении груза, принадлежащего таймчартерному фрахтователю. Если даже не принимать во внимание это определение, я не вижу, каким образом, пункт 18 может давать судовладельцам право задерживать груз, который не принадлежит фрахтователям и по которому судовладельцам не причитается никакого фрахта. Нет никакого заключения о том, что эти коносаменты содержат какой бы то ни было пункт, ставящий груз, поставляемый по их условиям, в зависимость от залогового права, предусмотренного этим чартером" 308/.

200. Однако по делу The "Aegnoussiotis" 309/ судья Доналдсон сделал другое заключение. Он заявил:

"Пункт 18 следует толковать таким образом, что он означает, в частности, что фрахтователи по тайм-чартеру согласны с тем, что судовладельцы имеют залоговое право на все грузы. Когда же владельцами этих грузов являются третьи стороны, фрахтователи по тайм-чартеру берут на себя обязательство обеспечить создание договорного залогового права в интересах судовладельцев. Если они не делают этого и судовладельцы настаивают на залоговом праве над таким грузом, третьи стороны имеют основания для предъявления иска судовладельцам. Однако сами фрахтователи по тайм-чартеру оказываются в ином положении: они не могут предъявлять претензии к нарушению ими же самими договора и использовать это нарушение в своих интересах. В отличие от них, предполагаемое осуществление залогового права имеет законную силу".

201. В то же время американским правом предусматривается что судовладельцы имеют залоговое право на груз в обеспечение получения платежа за аренду, причитающегося по чартеру, при условии, что этот груз принадлежит фрахтователю, а не третьей стороне 310/.

202. Этот пункт во всех четырех чартерах также дает судовладельцам "залоговое право" на "субфрахты". такое залоговое право необходимо для того, чтобы судовладельцы имели залоговое право в тех случаях, когда оплата субфрахта причитается фрахтователям, а не судовладельцам. Залоговое право на "субфрахт" в строгом смысле слова таковым не является, а рассматривается как "право получать его в качестве фрахта и оставнавливать оплату фрахта в любое время, до того как он оплачен фрахтователям или их агенту; однако такое залоговое право не дает права претендовать на деньги, выплачиваемые за фрахт лицу,

308/ Ibid., at p.204; см. далее The "Chrysovalandou Dyo" (1981) 1 Lloyd's Rep.159, где коносаменты оговаривали условия чартера и где было принято решение о том, что судовладельцы имеют право на осуществление залогового права.

309/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 268-276.

310/ Goodpasture Inc. v. M.V.Pollux, 602 F. 2d 84, 1979, A.M.C. 2515; 606 F.2d 321 (5th Cir.1979); см. также Wilford..., Time Charters, op.cit., pp.407-408.

получающему их только потому, что эти деньги были получены в оплату непогашенного за фрахт долга 311/.

203. Далее возникает следующий вопрос: включает ли термин "субфрахт" субтайм-чартерную аренду? По делу Care Shipping Corp. v. Latin American Shipping Corp. (The Cebu) 312/ было принято решение, что субфрахты включают любое вознаграждение, получаемое фрахтователями от использования судна либо при рейсовом фрахте, либо при субтайм-чартерной аренде, однако в деле The Cebu No.2 313/ другой судья отказался следовать принятому по делу The Cebu No.1 решению о том, что "субфрахт" включает субтайм-чартерную аренду.

204. Содержащиеся в чартерах Балтайм и Лайнертайм пункты также недвусмысленно предоставляют судовладельцам залоговое право на "любой фрахт по коносаменту". Необходимость такого пункта может быть оспорена, поскольку термин "субфрахт" также охватывает и "фрахт по коносаменту". Кроме того, когда судовладельцы являются сторонами в договоре, содержащемся в коносаменте, они имеют парво на получение фрахта по коносаменту без ссылки на залоговое право. "Представляется, что слова используются не в том значении, когда утверждается, что судовладелец имеет залоговое право на долг, причитающийся ему по условиям договора, заключенного с ним по коносаменту. Пункт о залоговом праве в чартере необходим для того, чтобы дать судовладельцу залоговое право в тех случаях, когда субфрахт причитается фрахтователю, а не судовладельцу" 314/. Таким образом в тех случаях, когда судовладелец является стороной коносаментного договора, он имеет право требовать фрахт от грузополучателя и сохранять за собой груз до тех пор, пока не будет оплачен фрахт по коносаменту. В тех случаях, когда фрахт по коносаменту уже выплачен агенту судна, судовладелец может требовать фрахт, находящийся у агента 315/. Если сумма фрахта по коносаменту подлежит инкассированию агентом фрахтователей, тот может выступать посредником в любое время до получения фрахта агентом и, уведомив агента, потребовать того, чтобы сумма фрахта по коносаменту инкассировалась от его имени 316/. В таких случаях судовладельцы будут обязаны записать на счет фрахтователя излишки, остающиеся у него на руках после вычета суммы, причитающейся по чартеру 317/.

205. Вместе с тем этот пункт дает судовладельцам залоговое право на уже начисленную сумму аренды, причитающуюся в тот момент, когда осуществляется это залоговое право. Поэтому судовладельцы не будут обладать залоговым правом на начисленные суммы, причитающиеся на момент осуществления залогового права,

311/ Tagart, Beaton v. Fisher (1903) 1 K.B. 391-395.

312/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 302.

313/ Lloyd's Maritime Newsletter, 21 April 1990.

314/ Per Greer, J. in Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line (1926) 26 Ll.L.Rep. 259-262; Wilford..., Time Charters, op.cit., p.399.

315/ Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92.

316/ Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line (1927) 1 K.B.710.

317/ Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92.

даже если к тому времени, когда наступит срок платежа, инкассированные по фрахту деньги все еще будут находиться в руках судовладельца или его агента 318/.

206. По всем четырем чартерам фрахтователь имеет "залоговое право на судно в обеспечение всех денежных сумм, выплаченных авансом, но не заработанных судном". Смысл и действительность этого так называемого залогового права не вполне понятны. Так, отмечалось, что "это может показаться приятным для фрахтователя, однако не имеет какого-либо реального значения. Судно не находится во владении фрахтователей, поэтому оно не может быть задержано ими, исключая только случай ареста по их искам. Но это они могут сделать всегда" 319/. В одном из английских дел 320/ эти слова были истолкованы таким образом, что фрахтователь получает право "отложить сдачу судна до тех пор, пока незаработанные платежи не будут оплачены". Проблема, возникшая в результате такого толкования, была отмечена в одном из более поздних дел и заключалась в том, что, если фрахтователи откладывают возврат судна с целью осуществления их залогового права удержания, они постоянно будут нести ответственность за дальнейшую аренду 321/. В одном из недавно разбиравшихся дел отмечалось, что фрахтователи могут вернуть судно и затем не позволить судовладельцам возобновить контроль за использованием судна, возможно, ввиду запретительного решения суда 322/.

318/ Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92; Samuel v. West Hartlepool (1906) 11 Com.Cas.115, (1907) 12 Com.Cas.203; Carver, op.cit., para.2013.

319/ P. Gram, op.cit., p.69.

320/ См. Tonnellier & Bolckow, Vaughan v. Smith (1897) 2 Com. Cas. 258, Per Rigby, L.J.

321/ См. Lord Summer in French Marine v. Compagnie Napolitaine (1921) 2 A.C. 494-516.

322/ См. Robert Goff, J. in The Lancaster (1980) 2 Lloyd's Rep. 497; Wilford..., Time Charters, op.cit., p.404.

Глава III

АНАЛИЗ НЕКОТОРЫХ ПУНКТОВ РЕЙСОВЫХ ЧАРТЕРОВ

207. В данной главе рассматриваются некоторые основные пункты, содержащиеся в рейсовых чартерах, включая те, которые были конкретно определены в запросе, сделанном на четвертой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок (РГМЗМП) 323/. Что касается тайм-чартеров, то в ответах на вопросник, распространенный секретариатом, чувствовалась обеспокоенность по поводу пунктов, конкретно не указанных в запросе РГМЗМП, и представлялось желательным, чтобы это исследование также включало комментарии этих пунктов.

208. Однако в области, где на сегодняшний день, вероятно, используется более 50 стандартных форм рейсовых чартеров, одобренных различными организациями, и где количество пунктов в этих чартерных формах достигает 45 и более (помимо дополнительных пунктов, которые иногда также весьма многочисленны) любой предварительный анализ по необходимости должен иметь весьма избирательный характер.

209. За основу настоящего анализа взят наиболее часто используемый рейсовый чартер для перевозки сухих грузов общего назначения, Всеобщий универсальный чартер (ДЖЕНКОН), и более современная многоцелевая чартерная форма, разработанная ФОНАСБА, т.е. Многоцелевой чартер 1982 года, пересмотренный в 1986 году, под кодовым названием: "Малтиформ 1982 года" (пересмотрен в 1986 году). Будут также делаться ссылки на различные чартеры по перевозке товаров, включая стандартные формы, используемые при танкерных перевозках.

А. Стальнойное время и демередж

210. Основополагающее значение для экономических последствий заключения рейсового чартера является то, каким образом в чартере распределяются риски, связанные с задержкой. Одним из наиболее распространенных рисков такого рода является загруженность порта погрузки или выгрузки, из-за которой судно вынуждено ждать до тех пор, пока не освободится причал, на котором это судно может быть загружено или разгружено.

211. В ряде современных стандартных чартерных форм, например, в Североамериканском зерновом чартере 1973 года (пересмотренном в 1989 году) под кодовым названием "Норгрейн-89" 324/ весьма подробно оговаривается, каким образом распределяются подобные риски. В более старых формах, особенно для сухогрузов, содержатся устаревшие и неточные формулировки, которые являются предметом частых споров.

212. Существует "огромное число правовых положений по вопросу о "Демередже" 325/. "Поскольку дело о демередже почти всегда связано с вопросом о том, были ли нарушены положения чартера, и поскольку сбивающее с толку разнообразие

323/ См. пункт 2 настоящего доклада.

324/ См. статьи 18, 19 и 20.

325/ Steamship Rutherford Co. v. Howard Houlder & Partners, 203 F. 848-851 (2nd Cir. 1913).

формулировок во многих формах чартеров, которые используются сейчас или использовались ранее, приводит к тому, что двух полностью одинаковых дел почти не бывает, систематизировать эти дела практически невозможно" 326/.

213. В работах специалистов по этой теме 327/ и в обширных комментариях, изложенных в работах более общего характера 328/, говорится о многообразии пунктов о стальнойном времени и демередже и о том, насколько часто эти пункты становились предметом спора. Как заявил лорд Денинг в деле Mosvolds Rederi A/S v. Food Corporation of India (The "King Theras") 329/: "Жизнь стала бы значительно проще, если бы судовладельцы и фрахтователи а) воздерживались от заключения сложных сделок в связи с демереджем и б) излагали бы более четко условия своих сделок".

214. По мнению респондентов, ответивших на вопросник секретариата, пункта о стальнойном времени и демередже дают основание для большинства споров по рейсовым чартерам. В самом деле, из-за сложного характера стальнойного времени и демереджа были выработаны определения слов и фраз, которые наиболее часто используются в чартерах в связи со стальнойным временем. Они были озаглавлены "Определения стальнойного времени в чартерах 1980 года", и Международный морской комитет (МКК) начал работу над ними. В итоге эти определения были совместно изданы БИМКО, МКК, ФОНАСБА и Генеральным советом британского торгового судоходства в целях их добровольного включения в чартеры во избежание появления любых противоречащих друг другу толкований пунктов о стальнойном времени. Однако, судя по информации, полученной секретариатом, эти определения мало применяются на практике.

215. Стальнойное время – это время, отводимое фрахтователю для погрузки и выгрузки груза без дополнительной оплаты. Если на погрузку и выгрузку фрахтователь тратит больше времени, чем отведено, то в соответствии с условиями чартера он может нести ответственность за уплату демереджа, который, по концепции английского права, представляет собой заранее оцененные (т.е. согласованные) убытки, возникающие в связи с задержками, не засчитываемыми в стальнойное время. Если же, с другой стороны, фрахтователь завершит погрузку или выгрузку ранее отведенного ему стальнойного времени, он, как правило, получает право – при наличии соответствующего положения в чартере – на получение диспача 330/.

326/ Gilmore & Black, The Law of Admiralty. 2nd edition, The Fondation Press, New York, 1975, p.213.

327/ Таких, как Davies on The Commencement of Laytime, Schofield on Laytime and Demurrage (1986), Summerskill on Laytime (1989), Tiberg on The Law of Demurrage (1979).

328/ Таких, как Scrutton on Charter parties, Carver on Carriage by Sea, Gilmore and Black on The Law of Admiralty and Benedict on Admiralty.

329/ (1984) 1 Lloyd's Rep.1.

330/ См. Scrutton, op.cit., p.305.

1. Начало стальнойного времени

216. Условия, необходимые для начала стальнойного времени, будут зависеть от положений каждого чартера, однако в целом должны быть выполнены следующие требования:

- судно должно прибыть к месту, согласованному в чартере, когда оно считается "прибывшим судном"; и
- судовладелец должен получить нотис о прибытии судна о готовности судна к погрузке или выгрузке 331/.

"Прибывшее судно"

217. Вопрос о том, является ли судно "прибывшим судном", зависит от того, является ли чартер чартером причала (т.е. чартером, в котором причал оговорен в качестве "порта назначения", или же причал уточняется позднее фрахтователем) или портовым чартером (т.е. чартером, по условиям которого судно должно направляться в означенный порт, или порт должен быть обозначен страхователем на более позднем этапе). По условиям чартера причала судно не становится "прибывшим судном" до тех пор, пока оно не пришвартовалось к конкретному причалу, ввиду чего отсчет стальнойного времени начинается с того момента, когда оно готово к погрузке и когда фрахтователь получает действительный нотис о готовности в соответствии с положениями чартера 332/. Таким образом, по условиям чартера причала любое время, потерянное до прибытия судна к причалу, где может производиться погрузка или выгрузка, засчитывается судовладельцам, если иное явно не оговорено чартером. С другой стороны, как только судно прибывает в порт в соответствии с портовым чартером, любая последующая задержка при причаливании, как правило, засчитывается фрахтователям.

218. Крайне важное значение имеет вопрос о том, "прибыло" ли судно, и означает ли это прибытие действительный нотис о готовности. Однако в судах и арбитражах различных стран, видимо, принимались различные заключения по вопросу о том, "прибыло" ли судно, причем такого рода обстоятельства возникают каждый день. Хотя определить, стало ли судно "прибывшим судном" по условиям чартера причала довольно просто, вопрос осложняется, если речь идет о портовом чартере. Вопрос о том, что представляет собой порт для целей положений о стальнойном времени, порождает существенные проблемы. Наиболее ранние английские дела по этому вопросу имеют более чем столетнюю историю. Существовало мнение, что решение, принятое апелляционным судом в 1908 году по делу Leonis Steamship Co. Limited v. Rank Limited 333/ дало авторитетный ответ на этот вопрос, однако изменения в коммерческой практике, не соответствующие изменениям в стандартных формах чартеров, породили целый поток решений по этому вопросу в период между 1957-1977 годами, включая три дела, решения по которым принимались палатой лордов: Sociedad Financiera de Bienes Raices S.A. v. Agrimpex Hungarian Trading Co. (The "Aello") 334/,

331/ Нотис о готовности и выгрузке не требуется правовыми системами ряда стран, включая английское право.

332/ North River Freighters Ltd. v. President of India (1956) 1 Q.B. 333-348.

333/ (1908) 1 K.B.499.

334/ (1961) A.C. 135.

E.L. Oldendorff v. Tradax Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") 335/ i
Federal Commerce & Navigation Co. Limited v. Tradax Export S.A. (The "Maratha
Envoy") 336/.

219. В деле Leonis S.S. Co. v. Rank Ltd. было установлено, что там, где согласованным пунктом назначения является только порт без дальнейших ограничений, судно является "прибывшим судном" тогда, когда оно находится в пределах коммерческих границ порта и в распоряжении фрахтователей, даже если оно не может производить операции по погрузке или выгрузке в месте, куда оно прибыло. С другой стороны, по делу The Aello в палате лордов было вынесено заключение о том, что "коммерческой зоной" порта является "зона, где находится фактическое место загрузки, куда обычно направляются суда для погрузки груза соответствующего описания и где обычно осуществляется загрузка такого груза".

220. Решение по делу The Aello было не принято во внимание Палатой лордов при рассмотрении дела The Johanna Oldendorff, по которому было внесено заключение о том, что для того, чтобы судно считалось прибывшим, оно должно - если не в состоянии незамедлительно достичь причала - достичь такого места в пределах порта, где им незамедлительно и эффективно может распоряжаться фрахтователь. Если оно находится там, где обычно скапливаются суда в ожидании погрузки или выгрузки, оно оказывается в таком месте, если не брать в расчет некоторые чрезвычайные обстоятельства, доказать которые надлежит фрахтователю. Если же судно ожидает погрузки или выгрузки в каком-либо другом месте в пределах порта, то тогда судовладелец должен доказать, что фрахтователь может полностью распоряжаться судном, как будто бы оно находится в непосредственной близости от причала погрузки или выгрузки 337/.

221. Однако проблемы возникают тогда, когда, как это нередко случается, судно вынуждено ждать на обычной якорной стоянке, которая находится за пределами правовой, фискальной и административной зоны порта. Такой вопрос возник в деле "Maratha Envoy". Апелляционный суд, вынося заключение о том, что судну отнюдь не обязательно было прибывать в пределы финансовой или административной зоны порта, сослался на решение нью-йоркских арбитров по делу Maritime Bulk Carriers v. Garnac Grain Co 338/. В этом нью-йоркском деле судно, прибывшее для разгрузки в Роттердам, бросило якорь и дало нотис о готовности, когда оно находилось в зоне, обозначенной как "рекомендованная якорная стоянка" для судов, ожидающих разрешения на вход в порт Роттердама. Большинство арбитров придерживались мнения, что этот нотис о готовности имеет юридическую силу.

222. Судья английского суда лорд Деннинг, следуя нью-йоркскому решению, заявил: "Торговцы и моряки по обе стороны Атлантики использовали одинаковые стандартные формы контракта, а также одни и те же слова и фразы. Их следует толковать одинаково, где бы не принималось решение. Результат должен быть один и тот же независимо от того, принимается решение в Лондоне или в Нью-Йорке". Однако в деле "Maratha Envoy" Палата лордов отклонила решение апелляционного суда, которое было сделано со ссылкой на предыдущее решение

335/ (1974) A.C. 479.

336/ (1978) A.C.1.

337/ См. per Lord Reid at p.291.

338/ 1975 A.M.C. 1826.

палаты лордов по делу "Johanna Oldendorff", которое содержало заключение о том, что для того, чтобы судно считалось "прибывшим судном", оно должно достичь места "в пределах порта". Таким образом, попытки внести последовательность в английский и американский право в этом вопросе потерпели неудачу. Как заявил бенедикт адмиралтейства 339/:

"Американские власти обычно по-коммерчески здраво подходят к вопросу о якорной стоянке судна; географические соображения играют весьма незначительную роль, и судно можно считать "прибывшим", когда оно находится на обычной якорной стоянке вне географических и физических пределов порта, особенно если перемещения судна все еще в какой-то степени контролируются местными властями, как, например, путем регулирования процесса смены судов у причала. Однако в последнее время английские власти, склонные руководствоваться скорее прецедентом, чем практичностью, настаивают на том, что судно не считается "прибывшим", если оно бросает якорь за пределами правовой, фискальной и административной зоны порта назначения".

223. Что касается стран гражданского права, то представляется, что право Федеративной Республики Германия в этом вопросе аналогично праву Соединенных Штатов Америки 340/. В вопросе о праве, регулирующем вопросы демереджа 341/, Тайберг ссылается на ранее принятые решения Верховным судом Швеции решения о том, что судно должно рассматриваться как "прибывшее" даже в том случае, если власти порта или дока заставляют его ждать за пределами порта или дока. Далее он пишет: "Благодаря гибкости скандинавского права необходимость в определении портовой зоны для выяснения того, достигло ли судно своего назначения, зачастую отсутствует. Другая более важная проблема касается места, которого должно достичь судно, прежде чем может быть дан эффективный нотис. В этой связи в текстах морских кодексов имеются расхождения. В то время как шведские правила предусматривают, что нотис может даваться тогда, когда судно прибыло в пределы "места" ("порта"), которое является пунктом его назначения, датские, финские и норвежские правила требуют того, чтобы это судно достигло самого порта. Согласно отчетам норвежского комитета "порт" рассматривается в контексте его коммерческого использования, а не с административной точки зрения".

224. В ряде современных форм чартеров, предусмотрены положения, позволяющие избежать последствий решения по делу "Maratha Envoy" в английском праве и предусматривающие, что нотис о готовности может даваться в момент прибытия судна на обычную якорную стоянку, если оно не может сразу же пришвартоваться. Танкерные чартеры обычно предусматривают такое положение 342/, в результате чего дорогостоящие споры относительно того, является ли судно прибывшим судном или нет, часто возникают в практике морских танкерных перевозок. Что касается чартеров для перевозки сухих грузов, то более старые чартеры, такие как Балтиморская форма СИ и "ЦЕНТРОКОН" в общих чертах оговаривают только то,

339/ (6th edition), volume 28 at pp.2-14.

340/ См. the Hamburg Arbitration Awards of 18.9.1974 and 8.6.1977, на что ссылается Трапп (1988) LMCLQ 251 на стр. 258.

341/ (3rd edition) at page 231.

342/ См., например, Tankervoy 87, clause 8.

что судно должно "направиться" в порт ("портовый чартер") или к причалу ("чартер причала") до того, как может быть дан нотис о готовности и начаться отсчет стальнойного времени в интересах судовладельца. В некоторых современных формах, однако, предельно подробно оговариваются условия, в которых может даваться нотис о готовности, если судно все еще находится в ожидании причала вне пределов порта. Например, форма "НОРГРЕЙН 89" в пункте 18b) предусматривает:

"Если судно не может войти в границы порта (ов) погрузки/выгрузки из-за того, что первый или единственный погрузочный/разгрузочный причал или якорная стоянка заняты в пределах порта или заказаны фрахтователями/грузополучателями или каким-либо компетентным органом или властью, а капитан подтверждает, что судно физически во всех отношениях готово к погрузке или выгрузке, капитан может по радио, при необходимости, дать нотис о готовности судна с обычной якорной стоянки за пределами порта, независимо от наличия свободной практики или таможенной очистки. Если после входа в границы порта погрузки судно не может пройти досмотр согласно пункту 8 (е), то любое потерянное в связи с этим время не засчитывается как стальнойное время или демередж с момента неудачного прохождения досмотра до его фактического прохождения; однако, если эта задержка при упомянутом прохождении превышает 24 текущих часа, все время, затраченное на ожидание за границами порта, не засчитывается".

Нотис о готовности

225. Отсчет стальнойного времени для загрузки не начинается до тех пор, пока судовладелец не дает, в срок и в порядке, требуемых чартеров, нотис о том, что судно готово к погрузке. Такой нотис может даваться в устной форме, если условия чартера не требуют (как это обычно случается), чтобы нотис о готовности давался в письменном виде. В отличие от местоположения в порту погрузки, английское право не требует (при отсутствии явно выраженного положения) того, чтобы нотис о готовности давался в порту выгрузки 343/. С другой стороны, национальные законы других стран, видимо, требуют нотис о готовности как в порту погрузки, так и в порту выгрузки 344/.

226. В современных чартерах обстоятельства, при которых должен даваться нотис о готовности, и порядок подачи такого нотиса зачастую сговариваются подробно. Так, в "Малтиформ-82" (пересмотрен в 1986 году) пункт о нотисе о готовности (пункт 7) предусматривает следующее: "Уведомление о готовности судна к погрузке/выгрузке в первом или единственном порту погрузки/выгрузки направляется в письменном виде в контору грузоотправителей/грузополучателей или их агентов между 9 час. и 17 час. по любым дням, кроме воскресенья (или его местного эквивалента) и праздничных дней, и между 9 час. и 12 час. в субботу (или его местный эквивалент). Такой нотис о готовности направляется, когда судно находится у грузового причала и во всех отношениях готово к погрузке/выгрузке. Однако, если грузовой причал занят, капитан может дать нотис о готовности по прибытии судна в пределы порта или в обычное место ожидания за границами порта, независимо от наличия свободной практики или таможенной очистки...". Далее в этом пункте предусмотрен срок начала стальнойного времени после подачи нотиса о готовности.

343/ Nelson v. Dahl (1879) 12 ch.D.583.

344/ См. H.Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp.208-213.

227. В старых чартерных формах, однако, содержится гораздо меньше конкретных требований подачи нотиса о готовности, в результате чего в этой связи возникает значительно больше споров. Например, чартер СИ (OP) 7 предусматривает: "Время погрузки считается с 6 часов утра после подачи судном нотиса о прибытии и готовности к погрузке и по получении им свободной практики, независимо от того, находится ли судно у причала, а время разгрузки считается с 6 часов утра после дачи судном нотиса о прибытии и готовности во всех отношениях и по получении им свободной практики, независимо от того, находится ли судно у причала. Извещение о приходе судна дается только в течение официального рабочего времени". Пункт 6 с) чартера "Дженкон" предусматривает, что "Стадия по погрузке и выгрузке начинается исчисляться с 1 час. дня, если нотис о готовности дан до полудня, и с 6 час. утра следующего рабочего дня, если нотис дан в течение рабочего времени после полудня..."

228. Иногда предусматривается также положение для обстоятельств, когда фрахтователи начинают погрузку на судно до того, как дается нотис о готовности. Если в чартере явно предусмотрено требование о необходимости подачи письменного нотиса о готовности, а отсчет стальной времени начинается в течение предусмотренного количества часов после подачи нотиса о готовности, то факт, что фрахтователи начинают осуществлять загрузку или разгрузку судна, сам по себе не является нарушением требования об нотисе. Так, в деле Pteroti Compania Naviera S.A. v. National Coal Board 345/ чартер предусматривал, что стальной время должно "начинаться через двадцать четыре часа ... после того, как судно готово к разгрузке и дан письменный нотис". Судно пришвартовалось, и фрахтователи начали разгружать его до того, как капитан дал нотис о готовности, в результате чего возник вопрос о том, начался ли отсчет стальной времени в момент начала разгрузки или же только по условиям пункта о нотисе о готовности. Было принято решение, что начало разгрузки фрахтователями само по себе не является нарушением предельно четко оговоренных положений чартера в отношении нотиса и начала стальной времени.

229. Степень необходимой готовности нередко оговаривается в изданных типографным способом формах чартера, хотя в чартере "Амуэлл" четко предусмотрено, что нотис должен даваться "в отношении судов, все трюмы которых полностью освобождены от внутреннего груза и балласта и которые готовы к загрузке...". Тем не менее, английскими судами было принято решение о том, что "судно считается готовым к загрузке, если полностью готовы к загрузке все его трюмы... таким образом, чтобы торговец мог завершить осуществление контроля за каждым участком судна, который может быть загружен" 346/. Трюмы также должны быть подготовлены для получения груза. Недостаточно того, что они могут быть подготовлены в предельно сжатые сроки. Так, в деле Compania de Naviera Nedelka v. Tradax International (The "Tres Flores") 347/ ко времени нотиса о готовности трюмы судна были инвазированы, и до санитарной обработки оставалось всего лишь несколько часов, однако английский торговый суд и апелляционный суд приняли решение, что это судно и не было готово ко времени подачи нотиса о готовности. Представляется, что национальные законы некоторых стран тем не менее допускают подачу заблаговременного нотиса о

345/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 245.

346/ Groves, Maclean v. Volkart (1884) C.& E. 309.

347/ (1973) 2 Lloyd's Rep. 247.

готовности. Например, раздел 82 скандинавского кодекса представляет, по-видимому, право давать заблаговременный нотис после прибытия судна в порт погрузки 348/.

230. Английское право, однако, проводит определенные различия между необходимостью того, чтобы трюмы судна были непосредственно готовы для принятия груза, и состоянием готовности оборудования, которое не требуется незамедлительно при погрузочных операциях. Так, в деле *Noemijulia Steamship v. Minister of Food* 349/ судно было зафрахтовано по форме "Центрокон", в соответствии с которой фрахтователи могли аннулировать чартер, если судно не было готово к загрузке к определенной дате. В указанный день капитан дал нотис о готовности, однако в тот момент на судне не было определенного погрузочного оборудования, которое, однако, и не потребовалось бы (если вообще было нужно) до более позднего этапа погрузочных операций. Было принято решение, что этот недостаток не мешал считать, что судно "готово", для того, чтобы иметь возможность дать действительный нотис о готовности.

231. В содержащихся в приложении к рейсовым чартерам пунктах зачастую даются подробные характеристики оборудования, которым должно быть снабжено судно для погрузочно/разгрузочных работ. Вопрос о том, должно ли это оборудование находиться на месте в момент подачи нотиса о готовности, будет зависеть от точной формулировки таких пунктов 350/.

232. Однако даже если нотис или действительный нотис не был дан, отсчет начала стальной времени начинается, если фрахтователи или их агенты отказались бы от требования о действительном нотисе о готовности. Во многих случаях начало погрузочно-разгрузочных работ фрахтователями или агентами будет рассматриваться как отказ от требования о действительном нотисе о готовности. Вопрос о том, установлен или не установлен факт отказа, должен определяться в каждом отдельном случае.

2. Исчисление стальной времени

233. В чартерах для перевозки сухих грузов и танкерных рейсовых чартерах, как правило, содержатся пункты, касающиеся исчисления стальной времени. Стальной время может устанавливаться в виде определенных "часов", "дней", "текущего дня", "рабочих дней", "рабочих дней при благоприятных погодных условиях", "суток" или 24 часов подряд. Иногда стальной время конкретно не оговаривается в чартере, однако его необходимо исчислять применительно к дневной норме погрузки или выгрузки, например: "... тонн груза в рабочий день при благоприятных погодных условиях". Иногда в чартерах используются дополнительные определения, например: "по средней норме... тонн груза на люк в день" или "... тонн на имеющийся рабочий люк за погожий рабочий день". Иногда срок стальной времени оговаривается ссылкой на весьма общие расплывчатые термины, например, "как только судно может получить и доставить", "с обычным диспачем в полном объеме" или "с обычным судовым диспачем".

348/ См. Н. Tiberg, *The Law of Demurrage*, op.cit., pp.211-214.

349/ (1950) 83 Ll.L.Rep.500.

350/ См. *Gerani Compania Naviera v. General Organisation for Supply Goods* (1982) 1 Lloyd's Rep. 275.

234. Положение 6 "Дженкон" предусматривает, что груз должен быть погружен и/или выгружен "в течение такого количества текущих часов, какое указано..., если позволяют условия погоды. Воскресенья и праздники исключаются, если они не используются. В случае, если в воскресенья и праздничные дни грузовые работы производятся, стальнойное время засчитывается". Чартер "Малтиформ" содержит альтернативные формулировки, позволяющие сторонам определять стальнойное время ссылкой либо на рабочий день в 24 последовательных часа, если позволяют условия погоды, исключая воскресенья (или их местные эквиваленты) и праздничные дни, если суда не используются...", или "по средней норме в... тонн по 1000 кг в течение рабочего дня в 24 последующих часа, если позволяют условия погоды, исключая воскресенья (или их местный эквивалент) и праздничные дни, если судно не используется..." 351/. Пункт 5 чартера Палаты судоходства для перевозок цемента 1922 года (пересмотренного в 1974 году) "Цеменко" предусматривает, что груз должен быть погружен или выгружен в течение определенного количества "текущих часов", которые исключаются из стальных официальных праздничных дней и начиная с полудня субботы до 7 ч.00 м. следующего понедельника. Пункт 14 b) Североамериканского чартера для перевозки удобрений "Фертивой-88" предусматривает, что "стальнойное время основывается на рабочем дне в 24 последовательных часа при хорошей погоде". Форма "Балтимор" СИ предусматривает, что "судно должно быть загружено в соответствии с условиями причала, с обычным причальным диспачем..."

235. Термины и формулировки, используемые в отношении исчисления стального времени, породили многочисленные споры. Это особенно характерно для тех пунктов, в которых стальнойное время явно не оговаривается, а приводятся лишь общие ссылки, например, "как только судно может получить/доставить", "с обычным диспачем в полном объеме" и т.д. Хотя очевидно, что неопределенный характер стального времени используется все чаще и чаще, не просто согласиться с тем, что это имеет какое-либо преимущество, а любое расплывчатое определение (или любой аспект чартера) способен породить споры" 352/ и противоречащие друг другу толкования в различных правовых системах 353/.

236. Более того, используемые в этих пунктах термины и формулировки толкуются по-разному. Например, такие формулировки, как "если позволяют условия погоды" и "рабочий день хорошей погоде" в большинстве правовых систем имеют одинаковое толкование 354/, а в английском праве между этими двумя терминами проводятся различия. Термин "если позволяют условия погоды" считается формулировкой изъятия, благодаря которой стальнойное время прерывается в том случае, если погодные условия действительно не позволяют проводить работы" 355/. С другой стороны, считается, что термин "рабочий день при хорошей погоде" квалифицирует продолжительность стального времени и не означает начало отсчета стального времени, если погодные условия не позволяют проводить работы даже в тех

351/ Clause 8; sm. also Norgrain 89' clause 19.

352/ P. Todd, "Contracts for Carriage of Goods by Sea", op.cit., p.93.

353/ См. Tiberg, "The law of Demurrage" op.cit., pp.343-382.

354/ Ibid., pp 411-412.

355/ См. Stephens V. Harris & Co (1887) 57 L.J. Q.B. 203 (C.A); Reardon Smith Line V. Ministry of Agriculture (1963) A.C. 691 (H.L); odnako sm. The Glendevon (1893) p. 269; sm. takve Summerskill on Laytime, op. cit. pp.175-179.

случаях, когда никакая работа не предполагалась или не планировалась". Статус дня как погожего рабочего дня (целый день, часть дня или нерабочий день) определяется погодными условиями в этот конкретный день, а не внешними факторами, такими как действия, намерения и планы любых лиц" 356/. Отсюда следующий комментарий: "Такие формулировки, как "если позволяют условия погоды", двусмысленны в данном отношении и должны использоваться с осторожностью" 357/.

237. Дополнительные сложности возникают в том случае, когда в чартер-партиях фиксируется стальнойное время с указанием количества действующих или рабочих люков. Трудности возникают при использовании выражения "на рабочий люк" или "на действующий люк" 358/. Это выражение, по мнению Л.Дж.Скраттона, изучающего дело Sandgate 359/, является "двусмысленным и неясным". Вместе с тем принятое английскими судами толкование этих терминов сводится к тому, что люк перестает быть действующим или рабочим, как только он становится полным при погрузке или пустым при выгрузке. Таким образом, ожидаемая норма погрузки или выгрузки уменьшается по мере продолжения обработки груза, поскольку люки перестают быть действующими или рабочими 360/. За последние 10 лет в английских судах рассматривалось по меньшей мере пять дел в отношении значения терминов "рабочие" или "предоставленные" люки в положениях о стальном времени, последнее из которых 361/, связанное с еще четырьмя спорами по различному чартер-партиям, было опротестовано в апелляционном суде и палате лордов.

238. Положения о стальном времени относятся как к погрузке, так и выгрузке. В одних чартер-партиях содержатся отдельные положения по этому вопросу, тогда как в других, таких как чартеры "Дженкон", "Мультиформ" и "Норгрейн", предусмотрены альтернативные положения, позволяющие сторонам по своему усмотрению определять общее стальное время как для погрузки, так и выгрузки.

Время ожидания причала засчитывается в стальное время/время погрузки"

239. В некоторых чартер-партиях содержатся четко сформулированные положения, требующие от фрахтователей засчета определенного времени ожидания в общее стальное время, даже если судно еще не прибыло в обусловленный контрактом пункт назначения, и капитан еще не дал нотис о готовности. В пункте 6 с) чартера "Дженкон" предусматривается, что "время ожидания причала засчитывается

356/ Compania Naviera Aguera S.A. v. British Oil and cake Mills (1957) 2 QB. 293, at p.303; see also Summerskill, on Laytime, op.cit., pp.44-46.

357/ Carver, op.cit., para.1857.

358/ J. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., p. 428.

359/ (1930) P.30, at p. 32.

360/ См. P. Todd, The Contracts for the Carriage of Goods by Sea, op.cit., p. 92; Summerskill on Laytime, op.cit., pp 37-44; The Sandgate (1930) p.30; Compania de Naviacion Zita v. Louis Dreyfus & Cia (The Zita) (1953) 2 Lloyd's Rep.472.

361/ President of India v. Jebsens (U.K.) Ltd and Others (The General Capinpin) (1989) 1 Lloyd's Rep. 232.

в время погрузки или выгрузки в зависимости от обстоятельств". Применение такого положения сопряжено с рядом проблем. Отмечалось, что "это положение первоначально предназначалось для использования в "причальных" чартерах". Возникшие многочисленные проблемы связаны с использованием этих положений в "портовых" чартерах 362/.

240. Вместе с тем представляется, что в старых формах чартер-партий это общее положение толкуется по-разному с одной стороны – в системах английского и американского права и с другой – в гражданском праве некоторых европейских стран. В течение многих лет положение о времени ожидания, содержащееся в чартере "Дженкон" было объектом споров в английских судах до тех пор, пока палата лордов при рассмотрении дела (Aldebaran Compania Maritime S.A. v. Aussenhandel A.C. (The "Darrah" 363/ не отменила принятую ранее формулировку этого положения. Вопрос состоял в том, распространяется ли на время ожидания в соответствии с этим положением обычные исключения о стальнойном времени. В решении апелляционного суда по делу (North River Freighters v. President of India (The "Radnor") 364/ указывается, что положение о "потере времени" абсолютно независимо от положения о стальнойном времени. С учетом этого решения через десять лет торговый суд при рассмотрении дела (Metals & Ropes Co. Limited v. Filia Compania Limitada (The "Vastric") 365/ пришел к выводу, что все время ожидания причала включается в стальнойное время, независимо от наличия исключений о стальнойном времени. Аналогичное решение было принято по делу Ionian Navigation Co. Inc. v. Atlantic Shipping Co. (The "Loucas N" 366/. Впоследствии палата лордов при рассмотрении дела "Darrah" отказалась от принятого в течение 20 лет толкования положения о "потере времени" и приняла решение о том, что положения о стальнойном времени распространяются на время ожидания, независимо от того, является ли "судно прибывшим". Аналогичный подход, похоже, принят и в американском праве 367/.

241. Однако во французском праве и в праве Федеративной Республики Германии используется другой подход 368/. По мнению Траппе "оговорка о потере времени" "... не означает, что время ожидания "засчитывается" или "должно засчитываться" время погрузки, то есть засчитывается так же, как и время погрузки. Однако фактически этот период времени, проведенный в бездействии в ожидании причала, то есть "потеря времени", засчитывается, в отличие, например, от не подлежащих засчету воскресных и праздничных дней. Таким образом, это положение ясно предусматривает, что потеря времени, то есть время, проведенное в ожидании, засчитывается как стальнойное время, иначе говоря, полностью засчитывается как стальнойное время, независимо от того, простаивает ли судно в выходные или праздничные дни".

362/ Scrutton, op.cit., p.150, note 72.

363/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 359.

364/ (1955) 2 Lloyd's Rep. 668.

365/ (1966) 2 Lloyd's Rep. 219.

366/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 215.

367/ См. Benedict on Admiralty (6th edition) volume 28, pp. 2-29.

368/ См. the French arbitration No.357, 6.5.1980, DMF 1980, 695, and the Hamburg arbitration award in The "Ilse", 18.9.1974, referred to by Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251.

242. Здесь опять возникает противоречие между буквальной формулировкой положения и более широкий и, пожалуй, более коммерческой по своему характеру формулировкой, которая является слишком расплывчатой и может нести в себе один смысл.

3. Положения о стальнойном времени в танкерных чартерах

243. До недавнего времени суды и арбитражные трибуналы занимались в основном рассмотрением дел, связанных с положением о стальнойном времени и демередже в сухогрузных чартерах, однако за последние 20 лет было рассмотрено большое число споров по поводу аналогичных положений в танкерных чартерах, особенно в чартерах "Асбатэнквой", и предшествующих ему чартерах 1969 года "Эксонвой".

244. Основной областью разногласий являлось очевидное противоречие между содержащимся в пункте 9 чартера "Асбатэнквой" положением о том, что "судно должно грузиться и выгружаться в любом безопасном месте или у пристани, или у борта судов, или лихтеров, имеющих в наличии к его приходу, которые будут указаны и предоставлены фрахтователем..." и последним предложением пункта 6, которое гласит, что "... если у судна случится какая-либо задержка при движении к причалу после подачи нотиса о готовности по какой-либо причине вне контроля фрахтователя, такая задержка не будет засчитываться как использованное стальнойное время". Неясность этих положений не была устранена, несмотря на данное в ходе рассмотрения трех дел 369/ в Англии толкование выражения "имеющиеся в наличии по приходу" в более ранних вариантах этого чартера. В конце концов видимое противоречие между положениями пунктов 6 и 9 чартера 1969 года "Эксонвой" стало объектом рассмотрения палаты лордов при разборе дела (Nereide S.P.A. DI Navigazione v. Bulk Oil International (The "Laura Prima") 370/. Было решено, что эти положения следует рассматривать в целом, а выражение "имеющиеся в наличии по приходу" означает именно то, что сказано; если причал не может иметься в наличии по приходу судна, гарантия нарушается, за исключением тех случаев, когда существует соответствующая защитная оговорка и когда не предусматривается, чтобы причал был безопасным и имелся в наличии. Последнее предложение в пункте 6 относится только к стальнойному времени и предполагает, что стальнойное время не засчитывается в том случае, если фрахтователи указали и предоставили безопасное место, имеющееся в наличии по приходу судна, и если после прихода судна произошло событие, приведшее к задержке, по причине вне контроля фрахтователей. В результате содержащееся в пункте 6 исключение используется на практике весьма редко. Нечеткие формулировки чартера "Асбатэнквой", похоже, привели к принятию решения, которое в целом не отражает намерений фрахтователей и судовладельцев. Это с очевидностью вытекает из арбитражных решений по последующим делам, при разрешении которых в различных обстоятельствах использовалось в порядке судебной апелляции решение по делу "Laura Prima". Так, в деле K/S Arnt J. Moerland v. Kuwait Petroleum Corporation (The "Fjordaas"), 371/ большинство судей пришли к мнению, что решение по делу

369/ Sociedad Carga Oceanica S.A. v. Idolinoele Vertriebsgesellschaft (The "Angelos Lusia") (1964) 2 Lloyd's Rep. 28; Inca Cia Naviera S.A. and Others v. Mofinol Inc. (The "President Brand") (1967) 2 Lloyd's Rep. 338 and Shipping Development Corp. v. V/O Sojuzneftexport (The "Delian Spirit") (1972) 1 Q.B. 103.

370/ (1982) 1 Lloyd's Rep.1.

371/ (1988) 1 Lloyd's Rep.336.

"Laura Prima" (о том, что фрахтователи были обязаны указать имеющийся непосредственно в наличии причал независимо от того, была ли в пределах их контроля задержка, связанная с движением к причалу) должна использоваться только в случае скопления судов. По словам судей, "главным и основополагающим фактом является то, что ответственность в отношении навигационных вопросов согласно рейсовой чартер-партии лежит исключительно на судовладельцах, а не на фрахтователях. Нам не известны случаи, когда в чартер-партию включалось положение о переносе этой ответственности в отношении вопросов навигации на фрахтователей". Однако в деле The "Fjordaa" суд, основываясь на решении палаты лордов по делу "Laura Prima", счел необходимым постановить, что это решение применимо ко всем случаям задержки, включая задержки по навигационным причинам. Аналогичный вывод, опять же в отличие от мнений судей торгового суда в отношении традиционного разделения риска по условиям рейсового чартера, был сделан по делу Palm Shipping Inc. v. Kuwait Petroleum Corporation (The "See Queen") 372/. В другом арбитражном решении 373/ отмечалось, что "решение по делу "Laura Prima" было сложным, и оно, несомненно, (по мнению большинства) привело к последствиям, которые не носят коммерческого характера и которые не могли предусмотреть ни составители печатной формы чартера, ни стороны, использующие эту форму...". Было также отмечено, что "поскольку решение по делу "Laura Prima" не позволяет фрахтователям воспользоваться содержанием в последнем предложении статьи 6 положением (чартера "Асбатэнквой") в условиях плохой погоды, результат представляется весьма нерациональным. Вместо того, чтобы пользоваться широко распространенной защитной оговоркой в тех случаях, когда плохая погода не позволяет судну двигаться к причалу до начала стальнойного времени, фрахтователям предлагается практически бесполезная оговорка" 374/.

245. Эти положения пунктов 6 и 9 чартера "Асбатэнквой" являются не единственными ведущими к возникновению споров положениями о стальнойном времени в этом чартере. В судах Соединенных Штатов разбирались споры в отношении содержащегося в пункте 6 положения о шестичасовом нотисе, а также в отношении положения о времени перешвартовки в пункте 7 и положений 8 о выплате половины демереджа 375/. Хотя в разработанной позднее форме танкерного чартера "Асба II" устранены некоторые недостатки чартера "Асбатэнквой", содержащиеся в ней положения все еще вызывают споры. Эти два типа чартера имеют широкое распространение, несмотря на более современные и лучше составленные типы танкерных рейсовых чартеров, такие, как "Эксонвой" 1984 года, "Шелвой 5" или "Танкервой 87".

4. Прерывание стальнойного времени

246. В вопросе о толковании положений о стальнойном времени континентальное европейское право иногда отличается от английского и американского права. Несмотря на то, что зачастую в таких старых типах чартеров, как, например,

372/ 215 LMLN 30 January 1988.

373/ 151 LMLN of 15 August 1985.

374/ D. Davies, Commencement of Laytime, Lloyd's of London Press, 1987, p.35.

375/ В целом об этих пунктах см. McCune on The "Asbatankvoy" Charter (1984) pp.26 to 54.

зерновой чартер 1957 года "Синакомекс" или фосфатный чартер 1950 года "Африканфос" обстоятельства прерывания стальной времени не имеют четкого определения или достаточно подробного описания, в различных правовых системах методы расчета стальной времени могут быть неодинаковыми. Принятый в английском праве подход к вопросу прерывания стальной времени в чартер-партиях описывается Скраттенем следующим образом 376/: "Если по условиям чартера фрахтователь согласился произвести погрузку или выгрузку в установленный срок, то это является абсолютным и безусловным обязательством, за исполнение которого он несет ответственность независимо от характера препятствий, которые не позволили ему исполнить это обязательство, при условии, что такие препятствия не были оговорены в чартере или возникли в связи с погрузкой или выгрузкой, запрещенных законодательством того места, в котором они должны производиться, либо возникли по вине судовладельца или сторон, перед которыми он несет ответственность".

247. Вопрос о том, что следует понимать под "виной" судовладельца, рассматривался в ходе разбирательства дела Total Transport Corporation of Panama v. Amoco Trading Co. (The "Altus") 377/, где отмечалось, что "стальной время может приостанавливаться или прерываться в результате действия судовладельца, которое не позволяет завершить погрузку или отправиться в рейс, даже без нарушения контракта с его стороны, если это действие представляет собой вину, не являющуюся нарушением контракта, или если оно не имеет под собой законных оснований".

248. Хотя разбираемые в Америке дела и отличаются большим несоответствием, принятые в последнее время решения позволяют говорить о том, что они во многом отвечают подходу, принятому в английском праве 378/. Однако согласно законодательству большинства скандинавских стран, Федеративной Республики Германии, а возможно, и голландскому и французскому законодательству, причины задержки подразделяются на сферы риска фрахтователей и сферы риска судовладельца. Так, Тибберг, говоря о законодательстве о демередже 379/ отмечает следующее: "Проводящееся в скандинавских странах и в Германии подразделение на сферы риска, наблюдаемое также и в голландском законодательстве, которое предусматривает установление стальной времени в контракте, выходит за рамки фактической вины судовладельцев и освобождает фрахтователя от ответственности за любую задержку в пределах "сферы" судовладельца, а именно доли возложенных на него обязанностей". Немецкий кодекс, основанный на идее сдачи груза у борта, обязывает судно получить груз на борт и сдать его в порту выгрузки. Голландский кодекс, вступивший в силу в то время, когда более распространенными стали оговорки о ф.и.о., предусматривает приостановку времени в том случае, когда судовладелец пренебрегает своими обязанностями или не может их выполнить. В кодексах скандинавских стран в более общем виде говорится о "препятствиях со стороны судна", как основаниях для приостановки стальной времени. Имеющиеся в

376/ *Op.cit.*, at page 317.

377/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 423-430.

378/ См. The "Malmohus" 1960 A.M.C. 1191; Compania Naviera Puerto Madrin v. Esso Standard Oil Co. (S.D.M.Y. 1961) 1962 A.M.C. 147; Pennsylvania R.R. Co. v. Moore McCormack Lines 1967 A.M.C. 5.

379/ 3rd edition at page 496.

кодексах скандинавских стран положения позволяют помимо стороны, фактически выполняющей работу, учитывать и другие участвующие элементы".

249. Таким образом, хотя по американскому и английскому праву стальнойное время не может прерываться без наличия соответствующего ясно выраженного положения, законодательства скандинавских стран, Германии и Голландии, допускают эту возможность в том случае, если препятствия:

"I. ... затрудняют выполнение возложенных на судовладельца обязанностей, если они не могут быть отнесены к вине фрахтователя или быть вызванными зависящими от него причинами.

II. ... возникают в результате конструкционной непригодности судна принять или доставить груз в согласованные сроки или в результате поломки двигательной установки судна, или недостаточной численности экипажа, или в результате запретов или ограничений, действующих в отношении судна или перевозчика.

III. ... возникают на борту судна в силу характера контрактного груза при условии, что задержка не производится в собственных интересах владельцев груза.

IV. ... вызваны нанесением на борту судна существенного ущерба грузу при условии, что такой ущерб не вызван присущими самому грузу свойствами..." 380/.

5. Демередж

250. Если стальнойное время истекло, а перегрузка или выгрузка еще не завершены, то в этом случае фрахтователь обязан выплатить демередж для компенсации судовладельцам убытков за любую возникшую дополнительную задержку. Как отметил один английский судья:

"Все накладные расходы и значительная часть расходов по эксплуатации судна возникают в том случае, если судно находится в порту. Соответственно, судовладельцам приходится нести большие убытки, если операции занимают больше установленного времени, и откладывать фрахт на следующий рейс судна. Посредством выплаты согласованной компенсации за эти убытки фрахтователь обычно соглашается по контракту производить на повседневной основе дополнительные платежи, называемые демереджем, в отношении задержки по истечении стальнойного времени" 381/.

251. Что касается характера демереджа, то в законодательствах различных стран используются не одинаковые подходы. Если в одних правовых системах, например в английском праве, демередж рассматривается как заранее оцененные убытки за нарушение контракта в форме задержки по истечении стальнойного времени, то в

380/ J. Tiberg, *op.cit.* pp.497-501; and see Vreede "Unexpected Extra Costs of Discharge and Demurrage". a paper presented to VIIIth International Congress of Maritime Arbitrators, Madrid 1987, and Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251. Из упомянутой последней статьи следует, что в этом вопросе французское законодательство не отличается от немецкого.

381/ Per Donaldson, J. in Navico A.C. v. Vrontados Naftiki Etairia P.E. (1968) 1 Lloyds' Rep. 379-383.

других правовых системах демередж относят к дополнительному фрахту. Во Франции теория "дополнительного фрахта" является классической и, как представляется, суды в целом придерживаются ее, хотя одни юристы склонны считать демередж возмещением ущерба, а другие, особенно в последние годы, отходят от любого доктринерского подхода к таким предвзятым понятиям. Теория демереджа как возмещение ущерба в целом принята в Бельгии. В Италии все более широкое распространение получает представление о демередже как компенсации *sui generis*, что, по всей видимости, в значительной степени объясняется тем, что в кодексе фрагтование относится к договору о перевозке, хотя в последнее время все чаще появляются аргументы в пользу того, чтобы считать его дополнительным фрахтом. Голландские юристы в более поздних работах о голландском законодательстве относят демередж не к возмещению ущерба, а к компенсации за продление периода ожидания... В американском праве нет больших разночтений в отношении характера демереджа, хотя нередко встречаются противоречивые решения, в которых демередж классифицируется либо как дополнительный фрахт, либо как возмещение ущерба; иногда демередж относят просто к штрафной оговорке... Юристы скандинавских стран и Германии обычно предпочитают более нейтральный подход и классифицируют демередж как компенсацию *sui generis*, выплачиваемую за просрочку стальнойной времени 382/.

252. Такое разнообразие подходов в различных странах может привести к тому, что суды и арбитражные трибуналы будут принимать противоречивые решения. Как отмечает Тибберг, "в этом запутанном споре в отношении основного характера демереджа нередко используются лежащие в его основе теории для обоснования конкретного результата, хотя в других случаях выводы судов или судебные решения принимаются для обоснования принятой теории" 383/. В разбиравшемся в Англии деле The Lips 384/ судовладелец не смог получить компенсацию за ущерб, нанесенный задержкой выплаты демереджа, которая привела к убыткам в связи с колебаниями обменного курса между фунтом и долларом. В палате лордов лорд Макей выразил мнение, что эти убытки могли бы быть возмещены в том случае, если бы в чартер-партии был зафиксирован срок выплаты демереджа. Однако, по мнению лорда Брэндона, концепция установления в контракте срока выплаты компенсации за такой ущерб, а также возмещение ущерба за задержку выплаты компенсации не имеет под собой законного основания, поскольку демередж является заранее оцененными убытками в связи с нарушением контракта.

253. В большинстве чартер-партий содержится положение, касающееся демереджа. Чартер "Дженкон" относится к тем немногим типам чартер-партий, в которых периоды демереджа ограничиваются. Этот чартер предусматривает, что "десять текущих суток на демередже по ставке, согласованной ... за один день или пропорционально за часть дня, с ежедневной выплатой представлено фрагтователям, в целом по портам погрузки и выгрузки" 385/. С другой стороны, в большинстве чартер-партий период демереджа не ограничивается. Например, соответствующий пункт в чартере "М лтиформ" гласит: "Если судно задерживается

382/ Н. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp. 531-535.

383/ Ibid., p.533.

384/ (1987) 3 All ER 110.

385/ Пункт 7, представляется, что на практике пункт 7 зачастую вычеркивается. См. также пункт 10 чартер-партии "СКАНКОН", в которой содержится аналогичное положение.

большее время при загрузке/выгрузке, то фрахтователи выплачивают судовладельцам демередж по ставке... за день или пропорционально за часть дня" 386/.

254. Если в чартер-партии не содержится положений о демередже, а стальнойное время истекло или если период демереджа, установленный в чартер-партии, истек до завершения погрузки или разгрузки, то в этом случае судовладельцы имеют право требовать возмещения убытков за задержку судна. Такие убытки не являются заранее оцененными убытками, и их размер определяется в соответствии с национальными законами, которые опять-таки по-разному подходят к решению этой проблемы 387/.

255. Демередж исчисляется непрерывно, и исключения (например, воскресные и праздничные дни, плохая погода, забастовки и т.д.), которые распространяются на стальнойное время, обычно не распространяются на демередж, если в четко выраженной форме не предусмотрено иное. В международных морских перевозках общепринятой формулировкой является выражение "период демереджа не прерывается после начала его исчисления". Смысл этого выражения заключается в том, что если фрахтователь завершил погрузку или выгрузку в пределах согласованного стального времени, судно не задерживается в течение периода, которые в ином случае был бы исключен из стального времени.

256. Возникает вопрос, распространяется ли также это правило на те случаи, когда судно в порту погрузки, используя все установленное для погрузки и выгрузки стальнойное время, находится на демередже по прибытии в порт выгрузки. Имеет ли в таком случае фрахтователь право воспользоваться периодом подачи нотиса по чартеру до начала нового отсчета демереджа? Такая ситуация возникла при разборе дела Nippon Yusen Kaisha v. Societe Anonyme Marocaine de l'industrie du Raffinage (The Tsukuba Maru) 388/, и суд применил это право, поскольку в чартер-партии ("Эксонвой" 1969 года) не было указано, что исключения из стального времени применяются после начала отсчета для судна времени демереджа. Хотя стандартные формы сухогрузных чартеров не содержат явно выраженных положений по этому вопросу, в ряде танкерных рейсовых чартеров четко фиксируется, что демередж не засчитывается в течение периода подачи нотиса. Например, в пункте 13 а) чартера 1984 года "Эксонвой" предусматривается, что "стальнойное время и время демереджа, как предусмотрено в настоящем чартере, начинается или возобновляется по истечении шести часов после получения фрахтователем или его представителем нотиса о готовности...".

257. Однако в некоторых чартер-партиях ясно предусматриваются исключения из стального времени, подлежащие применению по отношению ко времени демереджа, или предусматривается, что ставка демереджа сокращается наполовину при наступлении определенных событий. Например, в чартере 1987 года "Танкервой" предусматривается, что "время, потерянное в результате действия какой-либо из следующих причин, не засчитывается в стальнойное время или в демередж, если судно находится на демередже...". Перечисленные события включают такие причины, как ожидание первого высокого прилива или дневного времени для внутреннего перехода из места ожидания, остановка по судовому ордеру, поломка или непригодность судна, халатность или нарушение обязанностей судовладельцами

386/ Пункт 9; см. также пункт 20 чартера 1989 года "Норгрейн".

387/ H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp.556-566.

388/ (1979) 1 Lloyds' Rep. 459.

или их представителями, забастовка, локаут или прочие виды ограничений работы экипажа судна и лоцмана или персонала буксиров 389/. В нем также предусматривается, что ставка демереджа уменьшается наполовину в том случае, если демередж вызывается любым из следующих событий: а) плохими погодными условиями на море; б) пожаром или взрывом либо поломкой береговых сооружений, не вызванными халатностью со стороны фрахтователей, грузоотправителей или получателей либо их обслуживающего персонала или представителя; с) действием непреодолимых сил; военными действиями; действиями врагов общества; ограничениями, вызванными карантинном; забастовками; локаутами, ограничениями работ; рисками; гражданскими волнениями или арестом или ограничениями со стороны властей или народа (за исключением того, что демередж выплачивается в полном объеме за потерю времени в результате забастовки, локаутов или ограничений, уже имеющих место в момент номинирования данного порта)... 390/. В соответствии с положением, содержащимся в чартере 1984 года "Эксонвой", любая задержка в результате "пожара, взрыва или забастовки, локаута или остановки работ или аварии машин или оборудования на самом объекте или в непосредственной близости от него" засчитывается как стальнойное время или, если судно находится на демередже, как время демереджа, и любой демередж оплачивается по полной ставке. В большинстве танкерных чартеров предусматривается, что при наступлении этих событий демередж оплачивается по половинной ставке. Это положение предусматривает также, что демередж оплачивается по половинной ставке при любой задержке "вне разумного контроля судовладельца или фрахтователя", в отношении которой в других пунктах чартера не устанавливаются последствия для стального времени/демереджа 391/. "Только опыт покажет, какие трудности могут возникнуть при толковании выражения "вне разумного контроля какой-либо стороны" 392/.

258. Что касается исключений, содержащихся в сухогрузных рейсовых чартерах, то наибольшие споры вызывают предусмотренные в чартерах "Дженкон" и "Центрокон" оговорки о забастовке ввиду их устаревших и расплывчатых формулировок. Содержащаяся в пункте 15 чартера "Дженкон" оговорка о забастовке разрешает судовладельцам аннулировать чартер в случае забастовки или локаута, влияющих на погрузку груза, если фрахтователи не дали согласия "расчитать стальнойное время, как если бы забастовки или локаута не было". Если часть груза была погружена до начала забастовки или локаута, судовладельцы обязаны следовать в рейс с этим количеством, взяв фрахт лишь за погруженное количество и располагая правом догрузки другим попутным грузом в своих собственных интересах. Однако при разгрузке:

"... при забастовке или локауте, влияющих на выгрузку в момент или после прибытия судна в порт или на рейд порта погрузки, если эта забастовка или локаут не прекращены в пределах 48 часов, получатели имеют право задержать судно до окончания этой забастовки или локаута, уплачивая демередж до половинной ставки по истечении времени, обусловленного для

389/ См. пункт 9 b).

390/ Пункт 10; см. также чартер "Асбатэнквой", пункт 8; чартер "Асба II", пункт 8; чартер 1983 года "Бипивой 2", пункты 19 и 20; чартеры "Шелвой 5", пункты 14 и 15 2).

391/ См. пункт 14 a) и d).

392/ Н. Williams, Commentaries on Tanker Voyage Charterparties, op.cit., p.42.

выгрузки, либо направить судно в безопасный порт, где оно может беспрепятственно разгрузиться без риска задержки из-за забастовки или локаута...".

259. Оговорка о забастовке в чартере "Дженкон" часто включается в другие чартеры иногда как часть формы, как, например, в железорудном чартере 1967 года "Риодочеоре". По мнению английских судов, столкнувшихся с необходимостью толкования оговорки о забастовке в чартере "Дженкон" в делах Salamis Shipping (Panama) S.A. v. Edm. van Meerbeeck & Co. S.A. (The "Onisilos") 393/ и Superfos Chartering A/S v. N.B.R. (London) Limited (The "Saturnia") 394/, эта оговорка составлена нечетко и расплывчато 395/.

260. Множество споров вызывает и оговорка о забастовке в чартере "Центрокон". Текст этой оговорки гласит следующее (с "рекомендованными" в скобках поправками):

"Если груз не может быть погружен вследствие беспорядков, гражданских волнений, либо забастовки или локаута любой группы рабочих, необходимых для погрузки груза, или вследствие задержек или препятствий вне контроля фрахтователей [вследствие беспорядков, гражданских волнений либо забастовки или локаута на железной дороге, в доках или в других местах погрузки], или если груз не может быть выгружен вследствие беспорядков, гражданских волнений либо забастовки или локаута любой группы рабочих, необходимых для выгрузки, стальнойное время по погрузке или соответственно выгрузке не считается в течение всего времени, пока действуют эти причины, но забастовка или локаут рабочих грузоотправителей и/или грузополучателей не является препятствием к начислению демереджа, если они при надлежащем старании могли получить необходимую рабочую силу по ставкам, имевшим место до начала забастовки или локаута. В случае каких-либо задержек по вышеуказанным причинам никакие претензии по убыткам или демередж не должны выдвигаться со стороны фрахтователей или грузополучателей, ни со стороны судовладельцев. Однако при регулировании расчетов по диспачу любое время, потерянное судном вследствие любой из вышеуказанных причин, будет считаться как время, использованное на погрузку или соответственно разгрузку".

261. По мнению английских судов, рассматривавших дело Union of India v. Compañia Naviera Aeolus S.A. (The "Spalmatori") 396/, содержащаяся в чартере "Центрокон" оговорка о забастовке сформулирована нечетко. Один из судей в палате лордов высказался следующим образом: "Абсолютно очевидно, что третья сторона не является первоначальной стороной оговорки. Я не могу себе представить, чтобы даже дилетант в юридических вопросах мог составить эту оговорку в ее настоящем виде". Он также добавил: "В этой оговорке не дается

393/ (1971) 2 Lloyd's Rep. 29.

394/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 366, affirmed (1987) 2 Lloyd's Rep. 43.

395/ См. также пункт 25 настоящего доклада.

396/ (1960) 1 W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B.1; (1964) A.C. 868.

какого-либо удовлетворительного толкования или объяснения третьей стороны и приходится выбирать между двумя в равной степени неудовлетворительными выводами" 397/.

6. Диспач

262. Диспач выплачивается судовладельцами фрахтователям в том случае, если фрахтователи завершили погрузку или выгрузку по окончании стальнойго времени, и судно предоставляется судовладельцам раньше, чем если бы фрахтователи использовали все разрешенное стальнойго время. Экономия стальнойго времени не дает права фрахтователю требовать выплаты диспача, если в чартер-партии нет соответствующей специальной оговорки. Оговорка о выплате диспача часто включается в сухогрузные рейсовые чартеры. Вместе с тем чартер "Дженкон" не содержит такого положения.

263. Пункт 9 чартера "Мультиформ" предусматривает, что "за стальнойго время, сэкономленное при погрузке/выгрузке, судовладельцы выплачивают фрахтователям диспач по ставке, равной половине ставки демереджа за день или пропорционально за часть дня". Соответствующий пункт в чартере 1989 года "Норгрейн" гласит: "Диспач оплачивается судовладельцами в размере половины демереджа за все стальнойго время, сэкономленное в портах погрузки и/или выгрузки" 398/. Используются и другие выражения, такие как "все сэкономленное время", "любое сэкономленное время", "все сэкономленное рабочее время" и "сэкономленное время".

264. Толкование положений о диспаче вызывает споры. По словам Карвера "большие трудности вызывает толкование положений о выплате диспача за время, "сэкономленное" при погрузке или выгрузке". Означает ли это время, сэкономленное для судовладельца, или не использованное стальнойго время? Если в стальнойго время не включаются воскресные дни, то следует ли их учитывать при исчислении "сэкономленного" времени" 399/. В рассматривавшемся в Англии деле Re Royal Mail Co. and River plate SS. Co. 400/ содержащаяся в чартере-партии оговорка предусматривала, что "в отношении груза фрахтователям предоставляется 20 календарных дней (за исключением праздничных дней и времени между 13 час. в субботные дни и 19 час. в понедельник) ... Судовладельцы выплачивают диспач в размере 10 фунтов стерлингов за каждый сэкономленный календарный день". Суд решил, что слово "сэкономленный" должно означать время, сэкономленное для судовладельцев, и вследствие этого диспач выплачивается за все сэкономленное время без каких-либо вычетов за праздничные и выходные дни в течение этого периода. Аналогичное решение было принято по делу Lainq v. Hollway 401/, где рассматриваемая оговорка имела следующую формулировку: "диспач в размере 10 шиллингов в час за любое время, сэкономленное при разгрузке и/или выгрузке".

397/ N.V. Reederij Amsterdam v. President of India (The "Amstelmolen") (1961) 2 Lloyd's Rep. 215. Дополнительные комментарии к оговорке о забастовке чартера "Центрокон" см. в пунктах 22-23 настоящего доклада.

398/ Пункт 20; см. также пункт 7 чартера "Синакомэкс"; пункт 16 чартера 1988 года "Фертивой".

399/ Carver, op.cit., para.1948.

400/ (1910) 1 K.B.600.

401/ (1878) 3 Q.B.P. 437.

Однако другое решение было принято по делу The Glendevon 402/, где чартер предусматривал, что судно "разгружается со скоростью 200 тонн в день при условии хорошей погоды (за исключением воскресных и праздничных дней)", и "в случае более быстрой выгрузки за каждый сэкономленный час выплачивается сумма в размере 8 шиллингов 4 пенсов". Спор возник в отношении того, засчитывать ли при исчислении диспача за "каждый сэкономленный час" воскресный и праздничный день в период между окончанием разгрузки и окончанием стальнойго времени. Суд постановил, что "каждый сэкономленный час" означает каждый час, сэкономленный из разрешенного стальнойго времени, а не каждый час, на который выгрузка была завершена быстрее. Таким образом, из исчисления диспача были исключены два дня.

265. Решение по делу The Glendevon было использовано при вынесении решения по делу Nelson v. Nelson Line 403/, где формулировка была "каждый погожий день, сэкономленный при погрузке". Оговорка в чартер-партии гласила "Судовладельцы предоставляют фрахтователям для погрузки семь погожих рабочих дней (за исключением воскресных и праздничных дней)... За любое время свыше указанных периодов фрахтователи выплачивают судовладельцам демередж... За каждый день, сэкономленный при погрузке, судовладельцы выплачивают или предоставляют фрахтователям сумму в размере 20 фунтов стерлингов".

266. В деле Mawson SS. Co. v. Beyer 404/, Дж.Бейлках следующим образом резюмирует сделанные им на основании этих решений выводы:

"1. Презумпция *prima facie* состоит в том, что смысл и направленность этих оговорок о диспаче заключается в следующем: судовладельцы выплачивают фрахтователям диспач за все сэкономленное для судна время, рассчитанное таким образом, каким в противном случае исчисляется демередж; при этом не учитывается исключение в отношении стальнойго времени ...

2. Эта презумпция может исключаться и фактически исключается в том случае, если i) вопросы стальнойго времени и времени, сэкономленного в результате диспача, рассматриваются в одном пункте, а вопросы демереджа в другом; или если ii) вопросы стальнойго времени, времени, сэкономленного в результате диспача, и демереджа рассматриваются в одном пункте, однако по формулировке этого пункта с учетом используемых в нем слов или по другим причинам суд придерживается того мнения, что сэкономленные дни упоминаются и используются в том же смысле, что и установленное в этом пункте стальнойное время, а не в том смысле, в котором рассматривается время, потерянное в результате демереджа".

267. Размер диспача обычно устанавливается в половинном размере демереджа: "Поскольку у судовладельцев могут возникнуть трудности в быстром получении нового контракта или в заблаговременном установлении срока следующего рейса судна, они выиграют меньше от неожиданной перевозки груза при погрузке и выгрузке, чем они потеряют в результате задержки. Вследствие этого диспач обычно выплачивается в половинном размере демереджа" 405/.

402/ (1893) p. 269.

403/ (1907) 2 K.B. 705.

404/ (1914) 1 K.B. 304-312.

405/ Per Donaldson J. in Navico A.G. v. Vrontados Nafiki Etairia P.E. (1968) 1 Lloyds' Rep. 379 at p. 383.

В. Фрахт

268. Общее правило в общем праве заключается в том, что фрахт выплачивается после сдачи груза, если не указано иного 406/. Это правило используется в старых формах рейсовых чартеров, например в пункте 4 чартера "Дженкон" и в пункте 1 чартера Палаты судоходства для перевозок удобрений 1942 года ("Фертикон").

269. Например, в чартере "Дженкон" предусматривается, что фрахт должен быть оплачен "без скидок после выдачи груза по среднему обменному курсу на текущий день или дни платежа..." 407/. Таким образом, если фрахт выплачивается после доставки груза, то фрахтовый риск обычно лежит на судовладельцах, и если судно приходит с неполным грузом или вообще без него, то фрахт не выплачивается в отношении недоставленного груза. С другой стороны, если доставка груза производится, то фрахт выплачивается в полном размере, даже если груз находится в поврежденном состоянии. По английскому праву фрахтователь может возбудить отдельный иск за ущерб, однако если не имеется соответствующего четко сформулированного положения, он не имеет права уменьшать фрахт на сумму ущерба в результате нарушения чартера. В Dakin v Oxley 408/ фрахтователь отказался выплачивать фрахт за груз угля, который был настолько поврежден в результате халатности капитана и экипажа судна, что есть стоимость стала меньше, чем ставка фрахта. Суд постановил, что фрахт подлежит выплате в полном размере, поскольку груз был перевезен и сдан, хотя и в поврежденном состоянии, а фрахтователю в качестве средства правовой защиты было представлено право выдачи встречного иска.

270. В деле The "Brede" 409/ и в The Aries Tanker Corporation v. Total Transport Lts. (The "Aries") 410/, справедливость этого правила была оспорена фрахтователями, которые вследствие действия временного ограничения ввиду включения в чартер правила 6 Статьи III Гаагских правил не смогли выставить встречное требование в отношении иска судовладельцев по остатку фрахта, который фрахтователи уменьшили на сумму непоставленного и поврежденного груза.

271. Так, при рассмотрении дела "The Brede" фрахтователи предложили судьям предпринять "смелый шаг" и признать принятое в 19-ом веке исключение устаревшим и косным конятием и пережитком прошлого, которому не может быть

406/ См. The "Harriman", 76 U.S. (9 Wall.)161 (1870): London Transport Co. v. Trechmann (1904) 1 K.B. 635.

407 Пункт 1; см. также пункт 2 Скандинавского рейсового чартера БММК 1956 года, с кодовым названием "Сканкон" (пересмотрен в 1962 году), который предусматривает, что фрахт оплачивается "без скидки частями по мере выгрузки груза по среднему курсу на день или дни платежа". См. также пункт 4 Континентального зернового чартера с кодовым названием "Синакомекс" (принят в 1957 году и пересмотрен в 1960 и 1974 годах), который предусматривает, что "фрахт считается заработанным и подлежит выплате после полной и правильной сдачи груза".

408/ (1864) 15 C.B. (N.S. 646).

409/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 511- (1973) 2 Lloyd's Rep. 333.

410/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 334.

места в развитом современном праве" 411/. Однако по мнению г-на Джастиса Мокатты для судьи первой инстанции было бы неправильным отходить от жесткого следования существующим правилам, и поэтому такой "смелый шаг" следует предпринять, если вообще это необходимо, суду более высокой инстанции 412/. Вместе с тем апелляционный суд не сделал этого предложенного фрахтователями "смелого шага", поскольку не было признано необходимым обосновать это правило в современных условиях 413/, и принял решение, что поскольку это правило существовало по меньшей мере полтора столетия, это само по себе служит достаточным аргументом для того, чтобы не изменять его 414/. Подобным же образом палата лордов при рассмотрении дела The "Aries" не нашла необходимым изменять это правило.

272. Так, по недавнему делу Colonial Bank v. European Grain & Shipping Limited (The "Dominique"), 415/ Британской палатой лордов было принято решение о том, что даже в том случае, если судовладельцы становятся неплатежеспособными и аннулируют чартер непосредственно после отправки груза, фрахтователи тем не менее не имеют права уменьшать фрахт на сумму убытков, понесенных ими в результате отказа от рейса. В указанном деле фрахт подлежал фактической оплате в течение пяти дней после подписания коносаментов, но "считался заработанным после доставки груза".

273. Некоторые современные чартеры (особенно танкерные чартеры) предусматривают вычеты. Один чартер на перевозку сухих грузов, выработанный Балтийским и международным морским советом (БИМКО) и Всемирной продовольственной программой, форма чартера "Уорлдфуд", предусматривает в условиях о размере и порядке уплаты суммы фрахта, при отсутствии гарантии Клуба взаимного страхования, вычет претензий за утрату груза или ущерб грузу из остатка фрахта и демареджа, вносимых после доставки груза.

274. Современные формы чартеров на перевозку сухих грузов и дополнительные условия о размере и порядке уплаты фрахта вместе с тем обычно предусматривают, что фрахт заработан в полном объеме за перевозку груза и подлежит уплате при отгрузке или вскоре после отгрузки, как, например, в случае чартера на перевозку удобрений "Фертивой 88", в статье 20 которого предусматривается, что фрахт уплачивается через 72 часа после завершения погрузки и выдачи коносаментов и что "полная сумма фрахта считается заработанной за отгрузку независимо от того, погребло ли судно и/или груз или нет". Статья 5 "Малтиформ-82" (пересмотренный вариант 1986 года), предусматривает, что "фрахт уплачивается по ставке ... за тонну ... по весу-брутто, указанному в коносаменте ... Фрахт считается заработанным при погрузке груза на судно и не подлежит вычетам и возврату, независимо от того, погребло ли судно и/или груз или нет. В условиях а) чартера "Норгрейн-89" также содержится аналогичная формулировка, хотя в ней четко указывается, что "фрахт полностью оплачивается авансом при передаче подписанных коносаментов...". Такие условия предусматривают, что фрахт зарабатывается и выплачивается независимо от перевозки и доставки груза и, таким образом, возлагают на фрахтователя риски, связанные с фрахтом.

411/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 511-523.

412/ Ibid., at p. 525.

413/ См. Per Cairns, L.J., (1973) 2 Lloyd's Rep. 333-341.

414/ Ibid., Per Roskill, L.J. at p.337.

415/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 431.

275. Некоторые респонденты, ответившие на вопросники секретариата, подвергают критике как неудовлетворительные и несправедливые те условия фрахта, которые фактически наделяют судовладельца правом на полный фрахт, даже если груз может быть утрачен, а рейс отменен. Однако и при отсутствии положения, подобного выше приведенному, когда фрахт выплачивается авансом, английское право не допускает возврата уплаченного заранее фрахта, даже если судно и груз полностью утрачены при перевозке и никакой груз не был доставлен 416/. Это правило считается "характерным правилом английского законодательства" 417/ и подвергается критике, в том числе со стороны некоторых английских судей. По делу Byrne v. Schiller решение было вынесено в соответствии с этим правилом, поскольку судьи чувствовали себя скованными правовыми нормами, однако они выразили свое пожелание, чтобы этот закон был изменен и приведен в соответствии с законами других стран мира. Судья Кокберн выразил мнение, что это правило "основано на ошибочном принципе и никоим образом не является удовлетворительным"; в то же время он полагал, что "право, основанное на неправильно рассмотренном деле, невозможно изменить, и если изменять закон, то это следует делать законодательным путем, а не судебными решениями, противоречащими ему" 418/.

276. В деле The "Dominique" 419/ чартер был составлен на основе формы "Дженкон" и содержал типовые изменения, а также ряд дополнительных типовых условий, которые включали следующие положения об оплате фрахта авансом: "Фрахт уплачивается авансом в течение пяти дней с подписания и передачи окончательных коносаментов; фрахт полностью считается заработанным при подписании коносаментов, не подлежит удержанию и возвращению, независимо от того, погибло судно и/или груз или нет..." Судовладельцы обанкротились, и рейс был отменен после подписания коносаментов, но до уплаты фрахта. Поэтому фрахтователи были вынуждены организовать перевозку груза на другом судне в соответствующий порт назначения, а это вызвало значительные расходы. Палата лордов приняла решение, что фрахтователи все же обязаны заплатить фрахт полностью, поскольку это условие означало, что право владельцев на фрахт приобретает после подписания всех коносаментов, но платеж был отложен на пять дней после подписания коносаментов и передачи их грузоотправителям. Таким образом, право судовладельцев на фрахт было приобретено до окончания действия чартера. Тем не менее, было признано, что это условие было составлено таким образом, что вводит в заблуждение и из-за этого оно с трудом поддается толкованию 420/

277. Однако формы танкерных рейсовых чартеров обычно не предусматривают уплаты фрахта авансом. В большинстве танкерных чартеров предусматривается, что фрахт калькулируется по количеству принятого груза, и подлежит уплате при доставке груза или после завершения выгрузки. Статья 2 чартера "Асбатэнквой" гласит: "Фрахт по ставке, предусмотренной ... будет калькулироваться с принятого количества, кроме мертвого фрахта, как предусмотрено условием 3), как показано

416/ См. De Silvale v. Kendall (1815) 4 M. & Ad. 445; Byrne v. Schiller (1871) L.R. 6 Ex.319.

417/ См. Allison v. Bristol Mar.Ins. (1876) 1 A.C. 209-253.

418/ (1871) 6 L.R. Ex.319, at p.325; см. также p.327.

419/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 431.

420/ Ibid., at p.435.

в инспекторском сертификате. Оплата фрахта будет произведена фрахтователем без скидок при сдаче груза в порту назначения за вычетом каких-либо дисбурсментов или авансов, предоставленных капитану или агентам судовладельца...". Для решения проблем и споров, вытекающих из-за отсутствия инспекторского сертификата фрахтователя, некоторые формы танкерных чартеров предусматривают оплату фрахта по валовому количеству, указанному в коносаменте 421/. Последствия условия об оплате фрахта после завершения выгрузки заключаются в том, что владелец груза теряет свое право удержания груза для обеспечения оплаты фрахта, однако это, повидимому, не так уж важно, поскольку из-за сложностей, связанных с осуществлением этого права, залоговое право в танкерных перевозках имеет меньшее значение, чем в перевозках сухих грузов 422/.

278. Вопрос об интерпретации этого условия в чартере "Эксонвой-1969" (которое идентично приводившему выше условию чартера "Асбатэнквой" возник в английском апелляционном суде при рассмотрении дела Shell International Petroleum v. Seabridge Shipping Ltd. (The "Metula" 423/. Суть дела в том, что часть груза была утрачена во время рейса, а фрахтователи оплатили фрахт в соответствии с доставленным количеством. Суд заявил, что фрахт в полном объеме, рассчитанный по принятому количеству, подлежал оплате при доставке любого количества принятого груза. Суд считал, что цель калькуляции фрахта по принятому количеству заключается в том, что фрахт должен определяться в этот момент, хотя подлежит оплате позднее при заходе суда в порт назначения. Хотя этот фрахт не являлся, собственно, так называемым аккордным, он обладал характеристиками аккордного фрахта в том плане, что калькулировался по принятому количеству и подлежал оплате в соответствии с этим количеством, даже если имелась недостача груза.

279. Условия о размерах и порядке оплаты фрахта в рейсовых чартерах зачастую характеризуются включением так называемых оговорок об итоговых потерях и удержаниях груза, позволяющих фрахтователю вычитать из суммы фрахта стоимость недопоставленного груза, включая фрахт за перевозку этого груза. "Эти оговорки начинают применяться в танкерных чартер-партиях и если они составлены не очень тщательно, то допускают значительные возможности для юридических споров" 424/

C. Оговорки о прекращении ответственности фрахтователей

280. Оговорки о прекращении ответственности фрахтователей направлены на ограничение ответственности фрахтователей в момент погрузки и передачи

421/ См. "Эксонвой-84", статья 6 а), и "Шеллвой-5", статья 5.

422/ P. Todd, op.cit., pp.70-71.

423/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 5.

424/ P.Todd, op.cit., pp.78-80; пример оговорки об удержании груза см. В.Р. Shipping Revised and Additional Clauses, Cl.12; что касается толкования оговорки об итоговых потерях, см. дело The "Olympic Brilliance" (1981) 2 Lloyd's Rep. 176, в котором было принято решение, что оговорка наделяла фрахтователя правом произвести окончательный вычет из суммы фрахта стоимости недопоставленного груза, а не просто удержать его в качестве гарантии на случай возможной будущей претензии.

ответственности за выполнение чартера на получателя груза. Они, по-видимому, стали применяться в Англии приблизительно в середине прошлого столетия в тех случаях, когда фрахтователи действовали лишь в качестве агентов 425/.

"Первоначально введенная для защиты маклеров, действующих от имени других лиц, эта оговорка стала стандартной в большинстве форм чартеров, и принята в качестве естественного условия при использовании этого документа в перевозках, независимо от того, была ли в данном случае необходимость в ней или нет 426/.

281. Формулировки оговорок о прекращении ответственности фрахтователей весьма отличаются друг от друга. В форме СИ Балтиморского зернового чартера эта оговорка гласит: "Ответственность фрахтователей по данному чартеру прекращается после отгрузки груза" 427/. Статья 21 формы СИ (OP) 7 железнорудного чартера гласит: "Всякая ответственность фрахтователей прекращается после окончания погрузки и оплаты аванса, если таковой выдается, а судовладельцы сохраняют залоговое право на груз в оплату фрахта, мертвого фрахта и демереджа". Оговорки в чартере на перевозку фосфатов "Африканфос" и цементном чартере "Семенко" являются аналогичными. В статье 8 чартера "Дженкон" сохраняется ответственность фрахтователя за оплату мертвого фрахта, демереджа и убытков, понесенных в связи с задержкой судна в порте погрузки, и в отношении фрахта и демереджа, включая убытки в связи с задержкой в порту выгрузки, но "в пределах суммы, которую судовладельцы не смогли получить путем осуществления залогового права на груз". В соответствии со статьей 35 чартера "Норгрейн-89" фрахтователи сохраняют ответственность за оплату фрахта, мертвого фрахта и демереджа при погрузке и за все остальные вопросы, предусмотренные в чартер-партии, в которой устанавливается ответственность фрахтователей. В чартере "Малтиформ-82" (пересмотренный вариант 1986 года) под рубрикой "Залоговое право и прекращение ответственности фрахтователей" в статье 24 для владельцев предусматривается залоговое право на груз в отношении фрахта, мертвого фрахта, демереджа и части расходов по аварии, причитающихся им в соответствии с чартером, но все же сохраняет ответственность фрахтователей за оплату фрахта, мертвого фрахта, демереджа и за другие вопросы, предусмотренные в чартер-партии, в которой определяется ответственность фрахтователей.

282. Оговорки о прекращении ответственности фрахтователей вызывают многочисленные споры. Ниже приводится комментарий по этому вопросу:

"Было бы преувеличением сказать, что на основе многих дел, по которым суды выносили решение по вопросам оговорок о прекращении ответственности и залогового права, можно было бы вывести логичный и простой свод правил. Изменение потребностей торговых кругов, о чем свидетельствует, например, постепенный отход этих кругов от фиксированного числа дней демереджа; постепенное изменение мнения судей, на которых в свою очередь сказалось влияние желаний торговцев, а также большое разнообразие и часто плохая формулировка оговорок о стальных днях, прекращении ответственности, залоговом праве и демередже - все это за столетний

425/ Francesco v. Massey (1873) L.R.8 EX. 101; прежнюю форму оговорки см. в Milvain v. Perez (1861) 3 E.& E. 495; Oglesby v. Yglesias (1858) E.B. & E. 390.

426/ H. Tiberg, *The Law of Demurrage*, *op.cit.*, p.610.

427/ Статья 6; в статье 5 предлагается залоговое право на груз в отношении всего фрахта, мертвого фрахта, платы за простой или аварии.

период содействовало неопределенности, которая все еще существует в данной области права" 428/.

283. К числу проблем, возникающих в связи с выработкой этих оговорок, относятся такие вопросы, как необходимая степень ограничения ответственности фрахтователей и вопрос о том, относится ли прекращение ответственности ко всем претензиям или только к ответственности в будущем. Прежние формы оговорки зачастую недвусмысленно предусматривали прекращение ответственности фрахтователей в отношении всех вопросов, будь то "до, во время или после отгрузки груза" 429/. Однако в тех случаях, когда эта оговорка явно не освобождала фрахтователей от ответственности, возникшей до отгрузки, существовали противоречивые мнения относительно того, будет ли такая оговорка освобождать фрахтователя от ответственности, возникшей до погрузки. В настоящее время авторитетные специалисты установили, что ответственность фрахтователей прекращается при условии, что владельцам с помощью залогового права представляется альтернативное средство правовой защиты в отношении таких важнейших обязательств 430/, как мертвый фрахт или демередж в порте погрузки и что такое залоговое право включено в коносамент для того, чтобы владельцы могли осуществить его в отношении держателей коносамента 431/.

284. Было также установлено, что эта оговорка освобождает фрахтователя от ответственности по данному чартеру лишь в том объеме, который сопоставим или эквивалентен залоговому праву, предоставляемого судовладельцам. В деле "Sinoe" 432/ судья Дональдсон охарактеризовал оговорку о прекращении ответственности фрахтователей как "весьма странную", поскольку "они не означают того, что, по-видимому, выражают, а именно, что ответственность фрахтователя прекращается, если владельцы имеют альтернативное средство правовой защиты в виде залогового права на груз в соответствующем объеме" 433/.

285. Аналогичная позиция была занята американскими судами. В деле Crossman v. Burril 434/ было указано, что при интерпретации положения о прекращении ответственности фрахтователей следует руководствоваться принципом, заключающемся в том, что эта оговорка "должна истолковываться, если это возможно, как неприменимая к ответственности, которой не соответствует залоговое право".

428/ Summerskill on Laytime, op.cit., pp.311-312.

429/ Milvain v. Perez (1861) 3 E.& E. 495; Oglesby v. Yglesias (1858) E.V. & E. 390.

430/ См. Fidelitas Shipping Co. v. V/o Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113; Francesco v. Massey (1873) L.R. 8 Ex. 101.

431/ См. Kish v. Taylor (1912) A.C. 604.

432/ (1971) 1 Lloyd's Rep. at p.516.

433/ См. Hansen v. Harold (1894) 1 Q.B.D. 612-619; Clark v. Radford (1891) 1 Q.B. 625.

434/ (179 U.S. 1), 21 S.Ct.38 (1900).

286. Таким образом, чартер-партия предусматривает залоговое право и включает его в коносаменты, которые поступают получателям груза, и регулирует договорные отношения между владельцами и получателями груза. Однако оговорка о прекращении ответственности не действует, если залоговое право не действует в момент разгрузки груза 435/.

287. Оговорки об инкорпорации используются для того, чтобы включить условия чартер-партии в коносаменты. Формулировки оговорок об инкорпорации, такие как "уплата фрахта и выполнение всех других условий по чартер-партии" используются для включения в коносаменты залогового права судовладельцев в целях обеспечения демереджа и мертвого фрахта 436/ в порте погрузки и, следовательно, налагают обязательство на добросовестного индоссата коносамента 437/.

D. Оговорки о девиации

288. В странах общего права в рейсовых чартерах подразумевается условие, что судно совершает рейс по установленному соглашением маршруту без неоправданной девиации и без необоснованной задержки. Любое неоправданное отклонение от согласованного маршрута рейса является девиацией и обычно наделяет фрахтователя правом рассматривать чартер как аннулированный судовладельцем. Некоторые отклонения от прямого маршрута рассматриваются как оправданные и не являются девиацией, например, отступление от маршрута для спасения жизни (но не имущества) и для таких вынужденных целей, как избежание опасности и необходимый ремонт.

289. Предусмотренное общим правом право на отклонение от маршрута для спасения жизни расширяется Гаагскими/Гаагско-Висбийскими правилами и распространяется на имущество, а в качестве общего критерия вводится концепция разумности. Так, например, правило 4 статьи IV предусматривает:

"Никакое отклонение судна от курса для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакое разумное отклонение не должно считаться нарушением настоящих Правил или договора перевозки, и перевозчик не должен нести ответственность за любые возникшие в результате этого потери или убытки".

290. В законе Соединенных Штатов о морских перевозках грузов имеется дополнительная оговорка следующего содержания: "Однако, если отклонение осуществляется для цели погрузки или выгрузки груза или пассажиров оно prima facie рассматривается как обоснованное".

435/ The "Sinoe" (1972) 2 Lloyd's Rep. 201, The "Cunard Carrier" (1977) 2 Lloyd's Rep. 261.

436/ Мертвый фрахт является не фрахтом в полном смысле этого слова, а компенсацией, уплачиваемой судовладельцам за неспособность фрахтователя поставить груз в полном объеме на борт судна в соответствии с чартер-партией. Это является личным долгом фрахтователя, который возникает до выдачи коносаментов или до того, как индоссат приобретает какое-либо право в отношении товаров, включенных в коносамент.

437/ См. Kish v. Taylor (1912) A.C. 604; Fidelitas Shipping Co v. V/O Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113; последующее обсуждение оговорок об инкорпорации см. в главе IV настоящего доклада.

291. Даже тогда, когда в чартеры недвусмысленно включаются Гаагские/Гаагско-Висбийские правила, в них обычно содержатся так называемые оговорки о девиации или "оговорки о праве отклоняться в пути". В некоторых чартерах, таких как, например, "Уорлдфуд" и "Ньювой-84", содержатся положения, отчасти аналогичные Правилу 4 Статьи IV.

292. Однако в других чартерах в оговорках о девиации делается попытка предоставить судовладельцам большую свободу, чем в Гаагских правилах. Некоторых из респондентов, ответивших на вопросники секретариата, подвергают критике оговорки в стандартных формах чартеров, например, в "Дженкон" и СИ (ОР) 7, а также в чартере "Нубалтвуд", которые предоставляют судовладельцам весьма широкие права для отклонения от обычного маршрута. Соответствующая оговорка в форме "Дженкон" предусматривает:

"Судно имеет право захода в любой порт или порты в любой последовательности для любой цели, следовать без лоцманов, буксировать и/или оказывать помощь судам при любых обстоятельствах, а также отклоняться от пути следования в целях спасания жизни и/или имущества..." 438/

293. Балтийский лесной чартер Палаты судоходства 1973 года ("Нубалтвуд") направлен на предоставление судовладельцам практически неограниченных возможностей выбора маршрута и портов захода. Статья 13 предусматривает следующее:

"Судно имеет право плавать без лоцманов, следовать любым курсом, заходить и находиться в любом порту или портах в любом порядке в пределах или за пределами маршрута или в обратном направлении или за пределами порта назначения один раз или чаще для бункеровки или погрузки или выгрузки груза, или принятия или высадки пассажиров или в каких-либо иных целях..."

294. Внешне формулировки этих оговорок, возможно, выглядят достаточно широкими и защищают судовладельцев от последствий любых девиаций. Однако границы права, предоставляемого судовладельцам оговорками о девиации, вызывают многочисленные споры, Английские суды интерпретируют оговорки о девиации весьма ограничительно, даже если их формулировки достаточно обширны. Существует практика допускать те оговорки о девиации, которые соответствуют коммерческому аспекту контракта, но отказывать в осуществлении оговорки, которая, при данных условиях, подрывает коммерческую основу контракта. В деле Leduc v. Ward 439/, Лорд Эшер заявил: "Утверждалось, что оговорка [Формулировка "право захода в любые порты в любой последовательности" используемая также в оговорке в чартере "Дженкон" и чартере СИ(ОР) 7] предоставляет право заходить в любой порт мира. В данном случае - это вопрос о формулировке торгового термина, используемого в торговом документе, и я считаю, что в качестве такового этот термин имеет только одно значение, а именно, что порты, право заходить в которые, как предполагается, должно быть представлено, в основном должны являться портами, которые лежат на упомянутом

438/ Статья 3; отчасти схожую оговорку см. в статье 20 чартера СИ(ОР) 7.

439/ (1888) 20 Q.B.D. 475-482.

маршруте". В деле Stag Line v. Foscolo Mango 440/ лорд Аткинс заявил следующее: "Даже если заход ограничивается правом или портами на географическом маршруте рейса, как, по моему мнению, несомненно, должно быть, цель такого захода должна иметь некоторые границы. Эта свобода не может разумно предназначаться для предоставления права заходить в порт или брать на борт друзей судовладельца для прогулки ... Я считаю, что предполагаемые цели являются деловыми, которые могут рассматриваться сторонами, как вытекающие из предполагаемого рейса судна" 441/. Однако, если оговорка составлена в достаточно строгих формулировках, суды или арбитры могут оказаться не в состоянии ограничить права судовладельца в отношении маршрута или портов захода с помощью ссылки на разумность: например, утверждается, что в тех случаях, когда используются такие выражения, как "любые порты", как это сделано в цитируемой выше оговорке "Нубалтвуд", эти условия весьма трудно интерпретировать ограничительно 442/.

295. В тех случаях, когда чартер содержит как оговорку о девиации, так и условие Парамант, инкорпорирующую Гаагские и Гаагско-Висбийские правила в чартер, могут возникнуть проблемы. Встает вопрос о том, противоречат ли и в какой степени эти два положения, и в случае коллизии, какие положения должны иметь приоритет. Положение еще больше осложняется в тех случаях, когда чартер-партия включает также оговорку о девиации в целях бункеровки. Чартер "Малтиформ-82" (пересмотренный в 1986 году), например, содержит условие Парамант (статья 33), инкорпорирующую Гаагско-Висбийские правила в чартер, а также оговорку о девиации (статья 25), которая имеет более ограничительный характер, чем правило 4 статьи IV Правил, поскольку она допускает отклонение от маршрута лишь для спасения жизни или имущества, а не любое разумное отклонение, как это допускается Гаагско-Висбийскими правилами. Чартер содержит также оговорку о бункеровке ВС (статья 32), которая предоставляет судну право захода в качестве части обусловленного рейса в любые порты, независимо от того, лежат или нет такие порты на прямом и/или обычном маршруте или маршрутах между любыми портами погрузки или выгрузки, указанными в чартере, для целей бункеровки и брать топливо в любом количестве, "требуется ли такое количество или нет для данного зафрахтованного рейса".

296. Однако сомнительно, будет ли девиация, допускаемая в соответствии с этой оговоркой для целей бункеровки для рейса, не являющимся зафрахтованным, считаться разумным отклонением от маршрута и в качестве такового - оправданным отклонением в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами, которые инкорпорированы в чартер "Малтиформ".

297. С другой стороны, чартер "Норгрейн-89" не инкорпорирует Гаагские или Гаагско-Висбийские правила в чартер, но содержит оговорку ВС о бункеровке и оговорку о девиации, включающие положение, аналогичное закону Соединенных Штатов о принятии Гаагских правил, в котором указывается, что девиация для целей погрузки или разгрузки считается *prima facie* необоснованной.

440/ (1932) A.C. 328; данные дела касаются коносаментов, однако эти же принципы имеют также значение для оговорок о девиации в чартерах. См. также Glynn v. Margetson (1893) A.C. 35.

441/ Аналогичную позицию занимают американские суды. См. Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*, *op.cit.*, pp.178 and 209-210.

442/ Frenkel v. MacAndrews (1929) A.C. 545, 564.

298. В различных странах действие Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, касающихся четко выраженных оговорок о свободе отклонения или девиации, содержащихся в коносаменте, к которому правила применяются в обязательном порядке, является весьма различным. В соответствии с английским правом действительность оговорки о девиации может определяться лишь на основе принципов общего права и, следовательно, Правила могут не влиять на нее. Утверждается, что Правила должны интерпретироваться лишь как предоставляющие дополнительную защиту судовладельцам 443/. С другой стороны, в Соединенных Штатах, по-видимому, применяется критерий разумности, определенный в Гаагских правилах, поскольку суды указывают, что широкая оговорка о свободе отклонения или "рейсовая оговорка" должна интерпретироваться или ограничиваться лишь для того, чтобы допускать разумные отклонения от обычного маршрута 444/. Аналогичная позиция, по-видимому, существует в Федеративной Республике Германия 445/.

299. Вместе с тем неясно, применяются ли те же правила в случае, когда чартер-партия, инкорпорирующая условия Парамант положения Гаагских/Гаагско-Висбийских правил (правило 4 статьи IV), содержит также четко выраженную оговорку о девиации, которая соответственно указывает, что правила имеют договорное, а не обязательное применение, как это имеет место в случае коносаментов. Такая ситуация, по-видимому, не подвергалась конкретному рассмотрению в судах. В деле The "Agios Lazaros" 446/, при рассмотрении значения условия Парамант в контексте чартера лорд Деннинг заявил, что эта оговорка включает Гаагские правила в чартер и подчиняет, насколько это возможно, чартер этим Правилам, и что в случае коллизии между Гаагскими правилами и другими условиями чартера положения Гаагских правил имеют приоритет. В том случае, когда четко изложенная оговорка о девиации включается в дополнительную оговорку, а условие Парамант, инкорпорирующие Гаагские правила, является частью напечатанных типографским способом Типовых условий чартер-партии, положение может быть иным. В рассматривавшемся в английских судах деле Seven Seas Transportation Ltd. V. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) 447/, в котором чартер-партия по форме NYPE включала напечатанные дополнительные оговорки, устанавливающие абсолютную гарантию мореходности судна, судья апелляционного суда прокомментировал, что в качестве типовых условий им может быть отдан приоритет перед условием Парамант в статье 24, с тем чтобы в качестве таковых они отменили pro tanto положение S.4(1) закона Соединенных Штатов, включенного в чартер".

300. Оговорки о девиации не определяют конкретно последствий неоправданных отклонений от маршрута. В законах разных стран применяются различные подходы к этой проблеме. В соответствии с английским и американским общим правом сторона, пострадавшая из-за отклонения, имеет право рассматривать отклонение

443/ См. Scrutton, *op.cit.*, p.439; Stag Line v. Foscolo Mango (1932) A.C. 328; Renton v. Palmyra 1 Q.B. 462.

444/ Gilmore & Black, *op.cit.*, p. 178.

445/ См. Abraham, H.J., *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland*, Berlin (W) de Gryuter, 1978, p. 734.

446/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47-50.

447/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

как расторжение договора перевозки грузов, изложенного в чартер-партии или в коносаменте 448/. В результате этого судовладелец/перевозчик лишается каких-либо прав и защиты, которые он мог иметь в соответствии с договором, и оказывается в положении обычного перевозчика. Единственной защитой для него является ссылка на стихийные бедствия, действия врагов Короны и скрытые дефекты. Однако в странах гражданского права, по-видимому, применяется иной подход. Например, в соответствии с законодательством Германской Демократической Республики и Федеративной Республики Германии неоправданная девиация рассматривается как нарушение контракта, наделяющее фрахтователей/грузовладельцев лишь правом требовать возмещения убытков 449/.

301. Хотя можно считать, что в Англии Гаагские/Гаагско-Висбийские правила не привели к изменениям принципов общего права, применяемых к неоправданной девиации 450/, положение в Соединенных Штатах, по-видимому, отличается в том плане, что считается, что Гаагские правила отменяют строгие принципы общего права, которые ставят перевозчика в положение страхователя после девиации, и заменяют их ответственность за убытки, вызванные девиацией 451/.

Е. Оговорки об ответственности за груз

302. В рейсовых чартерах, аналогично тайм-чартерам, обычно содержатся положения, касающиеся ответственности владельца за утрату груза или ущерб, нанесенный грузу. В большинстве танкерных рейсовых чартеров и современных сухогрузных рейсовых чартеров такая ответственность основывается на Гаагских или Гаагско-Висбийских правилах. Это обеспечивается путем инкорпорации Правила в чартер-партию с помощью условия Парамант, законодательного принятия Правила в стране отгрузки или назначения или путем включения четкой оговорки, составленной на основе некоторых положений Правил.

303. Чартер "Малтиформ" содержит условие Парамант (статья 33), которая инкорпорирует Гаагско-Висбийские правила в чартер и выписанные в соответствии с ним коносаменты. Он также содержит условие об общих исключениях (статья 28), освобождающее "судно, капитана, судовладельцев и фрахтователей" от ответственности за "утрату или ущерб груза, задержку или невозможность поставить, погрузить, выгрузить или доставить груз", в результате определенных событий, включая пожары, если иное четко не указано в чартере. Это условие об общих исключениях предположительно направлено на освобождение от ответственности за события, на которые не распространяются Гаагско-Висбийские правила.

304. Статья 43 чартера "Нувой-84" также предусматривает применение положений Гаагских правил к чартеру и к любому коносаменту, выписанному в соответствии с ним. В отношении перевозок грузов, к которым в обязательном порядке

448/ В отношении английского права см. Scrutton, *op.cit.*, pp.258-260; Carver, *op.cit.*, paras.1187-1200. Что касается американского права см. Gilmore and Black, *op.cit.*, pp. 180-182 and pp. 209-210.

449/ Законодательство ГДР см. в Richter-Hannes, D.; Richter, R.; Trotz, M.; *op.cit.*, p.200. Законодательство ФРГ см. Abraham, H.J., *op.cit.*, p.419.

450/ Scrutton, *op.cit.*, p.440; Carver, *op.cit.*, para.550.

451/ См. Gilmore & Black, *op.cit.*, pp.180-182.

применяются национальные законы о введении в действие Гаагских правил, положения таких законов являются приоритетными. Этот чартер предусматривает также применение Гаагско-Висбийских правил к чартер-партии в перевозках, где эти правила применяются в обязательном порядке. В этом случае в условии делается попытка разъяснить некоторые вопросы, касающиеся применения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил к чартер-партии, например, назначение терминов "перевозчик" и "период ответственности" в контексте чартер-партии. Это условие предусматривает также общие исключения, аналогичные условиям в чартере "Малтиформ"; однако оно не содержит исключения, связанного с пожаром 452/.

305. С другой стороны, в нескольких чартерах содержатся лишь некоторые положения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил или законов стран об их введении в действие. В статье 40 чартера "Бипивой 2/83" указывается, что "положения статей III (кроме правила 8), IV, IV-бис и VIII приложения к Закону о морских перевозках грузов 1971 года Соединенного Королевства считают инкорпорированными полностью в настоящий чартер. Настоящий чартер считается договором морской перевозки грузов, к которому применяются вышеупомянутые статьи, и судовладельцы имеют право на защиту этих статей в отношении любых претензий по данному чартеру". Вторая часть оговорки касается лишь защиты фрахтователей от ответственности при некоторых конкретных событиях. Таким образом, ответственность судовладельца регулируется лишь положениями Гаагско-Висбийских правил, введенных в действие законодательным актом в Соединенном Королевстве, и в отличие от большинства других рейсовых чартеров в нем отсутствует ряд дополнительных условий, освобождающих владельцев от ответственности сверх исключений, предусмотренных Гаагско-Висбийскими правилами 453/.

306. В том, что касается мореходности судна, статья 36 Североамериканского чартера на перевозку удобрений "Фартивой-80" основана на Гаагско-Висбийских правилах и регулирует ответственность за утрату груза или ущерб ему в соответствии с канадскими или американскими национальными законодательными актами о введении в действие Правил. Эта статья предусматривает также некоторые общие исключения, но подчеркивает, что в настоящем чартере ничто не освобождает судовладельцев от ответственности за невыполнение каких-либо обязанностей, налагаемых на перевозчика канадским Законом 1970 года о

452/ Статья 43 (с); аналогичное условие см. в статье 15 Угольной чартер-партии под кодовым названием "Ниппокоул", изданного Комитетом по документации Японской судоходной биржи в 1983 году; а также статью 21 Стандартного рудного чартера БИМКО под кодовым названием "Орвой" (1980 год); см. также Стандартные чартеры для перевозки химических веществ на танкерных под кодовым названием "Бимкемвой", статьи 26 и 27; танкерные рейсовые чартеры "АСБА II", статьи 20 (b) и 23; и Экксонвой-84", статьи 27 (b) и 29; см. также статью 4 чартер "СКАНКОН" (пересмотрен в 1962 году), которая предусматривает, что Гаагские правила в том виде, в каком они приняты в стране назначения груза, применяются к дальнему чартеру и если Правила не приняты в стране назначения, применяется соответствующее законодательство страны отправления груза, но, если ни в одной из этих стран подобное законодательство не действует, то должен применяться английский Закон 1924 года о перевозке грузов.

453/ Аналогичные условия см. также в чартере "Интертанквой-76", статья 25.

перевозках грузов по воде или Законом США 1936 года о морских перевозках грузов 454/.

307. Положения Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, касающиеся ответственности за груз (которые являются в этом плане идентичными), в основном излагаются в правилах 1 и 2 статьи III и в статье IV. В правиле 1 статьи III на перевозчика налагается обязанность проявить разумную заботливость для приведения судна в мореходное состояние. Оно предусматривает, что "перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость, чтобы: а) привести судно в мореходное состояние; б) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно; с) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы". В соответствии с английским правом требование о разумной заботливости интерпретируется как применяющееся не только к самому перевозчику, но и ко всем лицам, нанимаемым им, включая его служащих и агентов и независимых подрядчиков 455/. Что касается заботы о сохранности груза, то правило 2 статьи III предусматривает, что "перевозчик должен действовать надлежащим и тщательным образом при погрузке, обработке, укладке, перевозке, сохранении, выгрузке перевозимых грузов и проявлении заботы о них". Однако это требование обусловлено положениями статьи IV, содержащей перечень рисков, за которые перевозчик не несет ответственности. Следует также отметить, что обязательство в правиле 1 статьи III, касающееся проявления разумной заботливости о приведении судна в мореходное состояние, является абсолютным обязательством и поэтому перевозчик, который не проявил разумной заботливости в деле приведения судна в мореходное состояние, не пользуется защитой каких-либо исключений, предусмотренных в статье IV (кроме исключений, изложенных в правиле 5, в котором используется выражение "ни в коем случае"), если утрата груза или ущерб ему являются результатом немореходности судна 456/.

308. Последствия инкорпорации Гаагских или Гаагско-Висбийских правил в чартеры с помощью условия парамаунт или иным образом, а также трудности, связанные с включением этих Правил, рассматриваются в других разделах настоящего доклада 457/.

309. Однако ряд стандартных форм чартеров, использующихся в настоящее время, не содержит Правила в напечатанной типографским способом виде, а содержит ряд условий, ограничивающих ответственность судовладельцев за утрату груза или ущерб, нанесенный грузу.

454/ См. также статью 36 чартера "Норгрейн 89"; см. также статью 12 чартера "Нубалгвуд" 1973 года, которая основана на положениях правил 1 статьи III и правила 2 статьи IV Гаагских и Гаагско-Висбийских правил.

455/ См. Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co. (1961) A.C. 807; Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam (1962) 1 Lloyd's Rep. 539, (1963) 2 Lloyd's Rep. 223.

456/ См. Scrutton, op.cit., at p.448.

457/ См. пункты 102-112.

310. Среди этих условий наибольшей критике подвергается статья об ответственности судовладельцев в чартере "Дженкон". Статья 2 чартера "Дженкон" предусматривает следующее:

"Судовладельцы несут ответственность за утрату или повреждение груза или за задержку в доставке груза только в случае, если эта утрата, повреждение или задержка были вызваны неправильной или небрежной укладкой груза (кроме случаев, когда укладка производится отправителями/фрагтователями или их стивидорами или служащими) или отсутствием должного старания со стороны судовладельцев или их управляющих в том, чтобы сделать судно во всех отношениях мореходным и надлежащим образом укомплектованным командой, снаряжением и снабжением, или личными действиями либо ошибками судовладельцев или их управляющих. Судовладельцы также не несут никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку, возникшие по какой бы то ни было другой причине, даже по причине небрежности или ошибки капитана, или команды, или какого-либо другого лица, состоящего на службе у судовладельца и находящегося на борту судна либо на берегу, за чьи действия они несли бы ответственность при отсутствии данной статьи, или по причине немореходности судна, имеющей место после погрузки или после начала рейса или в какое бы то ни было другое время. Ущерб, причиненный соприкосновением с другим грузом, утечкой, запахом или испарениями другого груза, или способностью другого груза воспламениться или взрываться, или недостаточной упаковкой другого груза не должен считаться вызванным неправильной или небрежной укладкой, даже если этот ущерб вызван по этой последней причине".

310a. Формулировка этой статьи является особенно туманной, поскольку используемые в различных частях статьи выражения противоречат друг другу. В первом предложении, составляющем первый пункт, упоминается "утрата или повреждение груза или задержка в доставке груза". Во втором предложении, начинающем второй пункт, говорится о том, что судовладельцы не несут никакой ответственности "за утрату, повреждение или задержку, возникшие по какой бы то ни было другой причине". А в третьем предложении упоминается лишь "ущерб" в контексте, который, по-видимому, имеет отношение лишь к физическому ущербу груза 458/.

311. Эта оговорка обычно понимается как освобождающая судовладельца от всякой ответственности в отношении претензий к грузу, если ущерб не вызван плохой укладкой или личной халатностью директора компании, совладельца или ее управляющего. Однако в результате подробного анализа противоречий в формулировке, приведенного английским Торговым судом в деле Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cia. Naviera S.A. (The "Dominator") 459/, был сделан вывод о том, что судовладельцы в соответствии с этой оговоркой были освобождены от ответственности за физическую гибель или повреждение груза, но не за финансовые потери (если, предположительно, финансовые потери не были вызваны задержкой, однако этот вопрос не рассматривался в данном деле). Однако решение Торгового суда было пересмотрено Апелляционным судом по другим мотивам,

458/ См. Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canala Ltd. (The T.F.L. Prosperity) (1984) 1 Lloyds' Ref. 123. и комментарии, сделанные в отношении аналогичных положений статьи 13 чартера "Балтайм".

459/ (1959) 1 Q.B. 498.

и поэтому оно остается сомнительным источником права. Впоследствии Апелляционный суд в деле Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras) 460/ заявил, что схожая статья 13 формы "Балтайм" охватывает финансовые потери в отношении грузов, а также физическую гибель груза, но это решение, в свою очередь, было отменено Палатой лордов в деле Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The "TFL Prosperity") 461/, при рассмотрении которого суд проанализировал каждое предложение и каждое слово статьи 13 "Балтайм" для выяснения смысла, и в ходе этого анализа подверг критике редакцию этой статьи как "содержащей досадные изъяны". Этот комментарий применим равным образом к статье 2 чартера "Дженкон".

312. Однако на практике оговорка, такая как статья 2 "Дженкон" может и не принести значительных выгод судовладельцу, поскольку обычно он не имеет возможности ограничить свою ответственность перед владельцами груза в соответствии с коносаменами на условиях, в какой-то мере благоприятных для него, и ему, возможно, будет весьма трудно получить возмещение от фрахтователя 462/. Возможно, отчасти по этой причине более современные стандартные формы и все танкерные формы прямо инкорпорируют Гаагские и Гаагско-Висбийские правила, поскольку судовладелец будет нести ответственность в таком объеме перед владельцами груза в любом случае (если фрахтователь не является владельцем груза) 463/.

313. В деле Ben Shipping Co. v. An-Broad Baine (The "C. Joyce") 464/ чартер имел форму "Дженкон" с внесенными в нее поправками, предусматривавшую, что "все коносаменты, подписанные по этому чартеру, включают условие парамаунт". Утверждалось, что судовладельцы несут ответственность перед грузовладельцами, которые были индоссатами коносамента, положения которого регулировались Гаагскими правилами, хотя они не несли бы ответственности в соответствии со статьей 2 "Дженкон". Иск судовладельцев фрахтователям относительно возмещение убытков (на определенных условиях) был отклонен английским Торговым судом. Судья Бинхэм комментирует: "Основной аргумент судовладельцев против этого решения был следующим: статья 2 определяет сферу ответственности судовладельцев по данному чартеру. Судовладельцы не должны нести ответственности за ущерб, не предусмотренный данной статьей. Поэтому если судовладельцы будут нести ответственность перед третьей стороной, которой фрахтователи передали коносаменты, то ясно, что фрахтователи обязаны компенсировать убытки. Но, по моему мнению, этот аргумент недостаточно обоснован. Статья 2 определяет сферу ответственности судовладельцев перед фрахтователями. Оговорка о коносаменте предусматривает их выдачу в форме, которая будет предусматривать более широкую ответственность судовладельцев перед индоссатами. Чартер-партию необходимо толковать как единое целое. При отсутствии соответствующих формулировок нельзя отдавать предпочтение одному

460/ (1972) 1 W.L.R. 74.

461/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 123ю

462/ См. пункты 325-328 и 387-391 настоящего доклада.

463/ P.Todd, *op.cit.*, p.53.

464/ (1986) 2 Lloyds' Rep. 285.

положению за счет другого. Оговорка о коносаменте также является частью чартер-партии, как и статья 2" 465/.

314. Другие пункты об ответственности, связанной с грузом, устарели по своим формулировкам и составлены таким образом, что непонятно, какие причины потери или повреждения груза влекут ответственность судовладельцев. Пункт 20 Средиземноморского рудного чартера (форма СИ (ОП) 7) и пункт 19 Зернового чартера "Синакомекс", которые по-прежнему широко используются, представляют собой примеры таких устаревших положений. Чартер СИ (ОП) 7 сформулирован следующим образом:

"Судно не ответственно за последствия стихийных бедствий, действий врагов короны, ареста и/или задержания королевскими властями, правителями или народом, карантина, пожара на борту, на понтонах или на других судах или на берегу, ледовой обстановки, баратрии капитана или команды, нападения врагов, пиратов, разбойников на суше или на море, несчастных случаев и повреждений, а также задержек из-за поломки котлов или машин, столкновений, посадок на мель, выбрасывания груза за борт в целях спасания судна или любых действий, небрежности, ошибок или погрешностей любого рода со стороны лоцмана, капитана, членов экипажа или других служащих судовладельцев в управлении судном и/или в судовождении, и всех и любых других опасностей или несчастных случаев – на море, реках или каналах – какого бы то ни было вида и рода, как до, так и в течение указанного рейса... Судно не ответственно за ущерб, причиненный взрывом на борту или взрывом котлов, поломкой валов или любыми скрытыми дефектами машины или корпуса, за исключением тех случаев, когда это вызвано недостаточным старанием со стороны владельцев судна, или любого из этих владельцев, или управляющего судном".

315. Такие формулировки, возможно, были уместными в чартерах в начале нашего столетия, когда был впервые введен чартер СИ (ОП) 7, но в настоящее время они лишь создают путаницу.

F. Оговорки об общей аварии

316. В тех случаях, когда судно и груз подвергаются общей опасности и часть груза или судна намеренно приносятся в жертву, или когда возникают чрезвычайные расходы для предотвращения этой опасности, такие убытки или расходы будут предусматривать долевые взносы по общей аварии, которые будут распределены между судном, грузом и фрахтом, в зависимости от их сохранившейся стоимости. Концепция общей аварии имеет очень давнее происхождение. В ее основе лежит законодательство, существовавшее на острове Родос, и она принята во всех странах, участвующих в морской торговле. Однако при ее применении различные страны использовали различные правила, и поэтому к середине 19 столетия во всем мире существовали значительные различия в законодательстве и практике. Предпринимались многочисленные попытки достичь международного единообразия в этом вопросе, что привело к принятию в 1877 году свода правил, касающихся общей аварии, названного "Йорк-Антверпенские правила". Эти правила несколько раз пересматривались и дополнялись, и последние поправки были внесены на конференции Международного морского комитета (ММК) в 1974 году 466/.

465/ Ibid., p.289.

466/ Более подробную информацию по этому вопросу см. Lowndes & Rudolf, General Average and York-Antwerp Rules, British Shipping Laws, Vol. 7, Ninth ed. 1975, Stevens & Sons, London.

317. В настоящее время Йорк-Антверпенские правила в целом включены в чартер-партии, коносаменты и полисы морского страхования, поскольку сами по себе они не имеют какой-либо юридической силы, за исключением тех случаев, когда это предусмотрено договором. Так, пункт 11 формы "Дженкон" предусматривает, что "общая авария регулируется в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1974 года. Владельцы груза выплачивают долю груза в общих расходах, даже если эти расходы вызваны небрежностью или ошибкой служащих судовладельцев". В пункте 12 чартера "Сканкон" просто говорится, что "общая авария регулируется в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1974 года". В более поздних чартер-партиях, таких как "Норгрейн" 1989 года, пункт 40, и "Малтиформ-82" (вариант 1986 года), пункт 26 в чартер-партии требуется также указывать место урегулирования общей аварии.

318. Основные критические замечания в ответах на запросы секретариата предусматривают, что в пунктах об общей аварии, содержащихся в стандартных формах чартеров, подчас не указывается, где должно осуществляться регулирование, и иногда отсутствует согласованность между местом регулирования общей аварии, местом арбитража и соответствующим законодательством. Любой анализ доводов за или против сохранения концепции общей аварии в морских перевозках выходит за рамки настоящего доклада.

G. Арбитражные оговорки

319. Большинство чартеров содержат арбитражную оговорку, предусматривающую, что любые споры, возникающие по данному чартеру, передаются в арбитраж. Однако имеются формы чартеров, которые не содержат такой оговорки. В этой связи критические замечания высказаны в отношении стандартных форм чартеров, таких как, например, чартеры "Дженкон" и СИ (ОР) 7, которые вообще не содержат арбитражной оговорки. Это может привести к включению арбитражной оговорки в добавление к чартеру, что нецелесообразно. "... при ведении переговоров о заключении контракта брокер или участник переговоров обычно в последнюю очередь думает о споре, и слабое внимание уделяется формулировке самой арбитражной оговорки по сравнению, возможно, с вопросом о месте решения спора. В тех случаях, когда печатная арбитражная оговорка не включена в контракт, это ведет даже в настоящее время к включению неясных и неудовлетворительных пунктов, таких как "арбитраж Лондона" или "арбитраж Лондона в обычном виде", что может привести к невообразимым последствиям" 467/.

320. Не все печатные арбитражные оговорки в стандартных формах чартеров являются достаточно четкими по смыслу. Арбитражная оговорка в "Центроконе" вызвала многочисленные споры. В своей первоначальной форме она предусматривает трехмесячный временной предел после "окончательной выгрузки" для выдвижения претензии и назначения арбитража. Ее пересмотренные формы предусматривают различные временные пределы в шесть, девять и двенадцать месяцев для выдвижения претензии и назначения арбитра. Первоначальная форма этой оговорки, которая зачастую включается в качестве дополнительного пункта в другие чартеры, имеет следующую формулировку:

"Все споры, возникающие по условиям данного договора, должны, если только стороны не придут впоследствии к соглашению о назначении сол-арбитра, выноситься на рассмотрение в окончательном арбитраже двух арбитров,

которые ведут свои дела в Лондоне, являются членами Балтийской биржи и заняты в судоходстве и/или зерновой торговле. Каждая сторона назначает по одному арбитру и уполномочивает этих арбитров назначать суперарбитра. Любые претензии должны выдвигаться в письменной форме. Арбитр истца должен быть назначен в течение трех месяцев после окончания выгрузки; если это условие не соблюдено, претензия считается отклоненной и совершенно недействительной. Решение арбитров не подвергается сомнению и не может быть признано недействительным на том основании, что один из арбитров не соответствует предъявленным выше требованиям, если только возражения против его назначения не были выдвинуты до вынесения решения".

321. Небольшие временные пределы и различные периоды "пересмотренных" арбитражных оговорок "Центрокона" являются ловушкой для неосторожного человека. Кроме того, когда арбитражная оговорка "Центрокона" включена в чартеры, иные нежели рейсовый чартер, для которого была разработана эта оговорка, возникают трудности с определением сроков "окончательной выгрузки", на основе которых рассчитывается временной предел. Дело Agro Company of Canada limited v. Richmond Shipping Limiteg (The "Simonburn") 468/ было именно таким случаем, в котором арбитражная оговорка "Центрокона" была включена в чартер на последовательную перевозку. Судья отмечал: "Полный перенос оговорок в общей форме без их переделки из контрактов, для которых они были разработаны, в другие контракты, в которых они могут применяться лишь с большим трудом, неизменно характерно для чартеров и коносаментов, и это не делает чести умению маклеров по фрахтованию судов". В другом деле Tradax Export S.A. v. Italcarmo Societa di Navigazione S.p.A. (The "Sandalion") 469/ суд должен был определить последствия включения арбитражной оговорки "Центрокона" в тайм-чартер формы "НАИП". И в этом случае слова "окончательная выгрузка" были причиной путаницы.

322. Ответившие на вопросники Секретариата также упоминали трудности, вызванные арбитражными оговорками в стандартных формах чартеров и пунктах добавления, в которых не указывается существующее законодательство, которое должны применять арбитры. В арбитражных оговорках предшествующих форм чартера и добавленных арбитражных оговорках зачастую просто указывается место арбитража, которое может не определять подлежащее применению законодательство. Так, например, пункт 17 чартера Палаты судоходства для перевозки удобрений 1942 года ("Фертикон"), предусматривает, что:

"Любой спор по данному чартеру регулируется в соответствии с условиями Арбитражного акта 1950 года в Лондоне...".

323. Пункт 24 а) Советского лесного чартера 1961 года ("Советвуд") требует:

"Любой спор, возникший по этому чартеру, подлежит рассмотрению в арбитраже в стране ответчика в соответствии с действующими арбитражными правилами и правилами производства дел в этой стране".

324. Ни в одной из этих случаев не обуславливается законодательство, которое должно регулировать спор в отличие от процедуры арбитража. Это может привести к неудовлетворительному положению арбитров, которое должны применять

468/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 355.

469/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 514.

незнакомое им законодательство 470/. Это может происходить в тех случаях, когда место арбитража находится в одной стране, а участники и предмет договора более тесно связаны с законодательством другой страны; и это обстоятельство соответственно определяет, что стороны предпочитают, чтобы их договор регулировался законодательством последней страны, независимо от места арбитража.

Н. Положения о погашении ответственности

325. В современных формах рейсового чартера на перевозку сухих грузов редко можно найти специальные положения о погашении ответственности, хотя они иногда включаются сторонами в добавления к чартеру. Такие гарантии обычно связаны с ответственностью, которую могут нести судовладельцы в результате подписания их капитаном коносаментов в форме, требуемой фрахтователями. Milburn v. Jamaica Co., 471/ чартер предусматривал, что фрахтователи обязаны "освободить судовладельцев от ответственности за любые последствия, которые могут возникнуть из-за соблюдения капитаном инструкций фрахтователей и подписания коносамента". По условиям этого чартера на судовладельцев не распространялась ответственность за халатность капитана, но коносаменты, подписанные капитаном по просьбе фрахтователей, не содержали такой оговорки о халатности. Английский суд постановил, что судовладельцы имеют право на возмещение убытков фрахтователям в связи с денежными обязательствами, которые они взяли на себя в результате столкновения, вызванного халатностью капитана.

326. Хотя в современных формах рейсовых чартеров на перевозку сухих грузов редко можно встретить пункты о погашении ответственности, они зачастую встречаются в танкерных рейсовых чартерах. Так, чартер "СТБ ВОЙ" предусматривает: "Коносаменты подписываются капитаном в том виде, в каком они предъявлены... Все коносаменты должны быть без ущерба для настоящего чартера, и фрахтователь снимает с судовладельцев всякую ответственность за последствия или обязательства, которые могут возникнуть из-за несоответствия между данным чартером и коносаменами или другими документами, подписанными фрахтователями или их агентами или капитаном по их просьбе, или которые могут возникнуть в результате несоответствия в документах, представленных фрахтователем или его агентами".

327. В деле Boukadoura Maritime Corporation v. Société Anonyme Marocaine de l'Industrie et du Raffinage 472/ судовладелец получил возмещение убытков по суду от фрахтователя в соответствии с этим пунктом при обстоятельствах, в которых в заявлении о количестве груза, отправленного по коносаменту, представленному фрахтователями капитану на подпись, были неточности, и это было определено как "неправильность" по смыслу пункта о погашении ответственности.

328. Хотя в чартере может отсутствовать специальный пункт о погашении ответственности, такие гарантии могут подразумеваться пунктом в чартере, который именуется "пунктом о коносаменте". Пункт 22 чартера "Малтиформ"

470/ См. дело в английской Палате лордов Compagnie d'Armement Maritime S.A. v. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. (1971) A.C. 572.

471/ (1900) 2 Q.B. 540.

472/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 393.

сформулирован следующим образом: "Капитан подписывает коносаменты, как они представлены (но в соответствии с подписями помощника капитана) без ущерба для условий оговорок, и исключений настоящего чартера. Если капитан не может подписать коносаменты, он может уполномочить в письменной форме портовых агентов подписать их от его имени в соответствии с подписями помощника капитана". Обычно, как например в форме СИ Балтиморского зернового чартера, этот пункт предусматривает, что капитан обязан подписать коносаменты "в том виде, в каком они будут ему представлены, но без ущерба для данного чартера". Чартер "Дженкон" и многие другие рейсовые чартеры содержат аналогичные положения. В тех случаях, когда чартер не содержит такого положения, и обязательства, которые распространяются на судовладельцев в соответствии с коносаменами, являются более широкими, чем их обязательства по данному чартеру, судовладельцы могут иметь право на возмещение в этих пределах от фрахтователей, если они (судовладельцы) берут на себя обязательства по данным коносаменам 473/. Основан ли иск судовладельца к фрахтователю в таких условиях на компенсации, подразумеваемой пунктом о коносаменте, или же это будет иск за ущерб в результате нарушения условий чартера - это вопрос, который по-прежнему нечетко определен в английском законодательстве. К сожалению, обязательства, в которых возникает право на компенсацию, нечетко предусмотрены в большинстве стандартных форм чартеров на перевозку сухих грузов.

473/ Lones v. Hough (1979) 5 Ex.D.115, Hansen v. Harrold (1894) 1 Q.B. 612, Gulf Steel Co. v. Al Khalifa Shipping Co. (1980) 2 Lloyd's Rep. 261 and v. Philippine National Co. (1982) 2 Lloyd's Rep. 283.

Глава IV

ПОСЛЕДСТВИЯ УСЛОВИЙ ЧАРТЕРА ДЛЯ ДЕРЖАТЕЛЕЙ КОНОСАМЕНТА ТРЕТЬЕЙ СТОРОНЫ

329. Многие стандартные формы рейсового чартера рекомендовано использовать со стандартными формами коносамента. Так, например, коносамент "Конженбилл" рекомендовано использовать с чартером "Дженкон", а Североамериканский зерновой коносамент рекомендовано использовать с чартером "Норгрейн". Причина совместного использования форм коносамента и чартеров заключается в том, что эти коносаменты включают в условия чартера. Так, на лицевой стороне формы коносамента "Конженбилл" говорится: "Фрахт оплачивается по чартеру, датированному...", а пункт 1 на оборотной стороне этого коносамента предусматривает: "Настоящим включаются все оговорки, права судна условия, и исключения чартера датированного на лицевой стороне".

330. Цель этого пункта заключается в том, чтобы сделать условия чартера применимыми, по возможности, к сторонам, заинтересованным в грузе, которые не являются фрахтователями, - а именно грузоотправителям, которые не являются фрахтователями, и индоссатам коносамента, будь то грузополучатели, банкиры или прочие лица. Поскольку экземпляры чартера обычно не прилагаются к так называемым коносаментам чартера, когда документы морской перевозки составляются или передаются, банкиры иногда могут не принять коносаменты чартера. Но на индоссата коносамента чартера распространяются условия чартера, включенные в коносамент, даже если он не видел чартера 474/. Тем не менее коносаменты чартера широко используются, особенно в рейсах, для которых рекомендована стандартная форма коносамента чартера, например, для перевозки зерна, руды, леса, нитратов, нефти или химических веществ. Стандартные формы коносамента чартера также рекомендованы для использования с чартерами на генеральные грузы "Нувой", "Бритконт" и "Скэнкон", а также "Дженкон".

331. Даже если чартер имеется в распоряжении индоссата коносамента, такой третьей стороне будет нелегко определить без консультации юриста, какие из различных условий включены в данный коносамент. В настоящее время в английском законодательстве установлено, что пункты в коносаментах, включающих "все условия" или "все положения" чартера, ни в коей мере не будут означать включения в коносамент содержащейся в чартере арбитражной оговорки 475/. В этой связи ряд стандартных форм коносаментов чартера, помимо включения всех "оговорок, прав судна условий, и исключений," специально содержат ссылку на арбитражную оговорку чартера. Грейнвобилл, Бискойбилл, Бимжемвой и Орвойбилл являются примерами таких коносаментов. Если в коносаменте содержится в общем виде ссылка на арбитражную оговорку чартера без указания номера этого пункта, то английские суды обычно будут считать это достаточным 476/. Но представляется, что в соответствии с гражданским правом некоторых стран суды не будут признавать ссылку на арбитражную оговорку в коносаменте, если коносамент не подписан обеими сторонами.

474/ Finska Cellulosa v. Westfield Paper (1941) 46 Com. Cas. 87.

475/ См. Thomas v Portsea Steaming Co. (1912) A.C.1; and Skips A/S Nordheim v. Syrian Petroleum (The Varenna) (1983) 2 Lloyd's Rep. 1 592 and Federal Bulk Carriers v. C. Itoh and Co. (The Federal Bulker) (1989) 1 Lloyd's Rep. 103.

476/ См. The Renak (1978) Q.B. 377.

332. Поэтому можно подумать, что, если в каком-либо включающем пункте не упоминается арбитражная оговорка чартера, то она неизбежно будет не применима для коносамена. Но это не совсем так. В деле "The Merak" 477/ Апелляционный суд постановил, что пункт в коносаменте, предусматривающий, что "все условия, положения и оговорки..." чартера должны быть включены в данный коносамент, означает включение арбитражной оговорки чартера, которая в свою очередь, касается споров по коносаменту. Этот пункт чартера гласит: "Любой спор, возникающий по данному чартеру или любому коносаменту, выданному в соответствии с чартером, передается в арбитраж".

333. С другой стороны, в деле "The Anfield" 478/ суды отказались включать арбитражную оговорку Центрокона, в которой упоминаются "все споры, иногда возникающие по данному контракту..." и когда форма коносамена "Центрокон" включает "все условия" чартера "в том числе пункт о небрежности". Судья кассационного суда г-н Брэндон, решение которого было одобрено апелляционным судом, заявил:

"В этом случае мне представляется необходимым спросить себя, что обычный деловой человек, имеющий оба документа, подумает относительно применимости арбитражной оговорки чартера к спорам по коносаменту... Мне представляется, что этот воображаемый деловой человек будет или может иметь сомнения по этому вопросу, и я полагаю, что причина, по которой он будет или может иметь сомнения по этому вопросу, заключается в том, что не использованы конкретные формулировки для четкого выражения намерений".

334. Суд по делу "The Federal Bulker" (см. выше) пришел к аналогичному выводу относительно толкования формы СИ Балтиморского коносамена и чартера.

335. При формулировании этого вывода по делу "The Federal Bulker" апелляционный суд, считая себя связанным решением предшествующей инстанции, утвердил принципы относительно того, что безусловно, "обычный деловой человек", знакомясь с коносаментом и чартером, а также соответствующими пунктами в них, возможно, оказался бы в затруднении. Форма СИ Балтиморского зернового коносамена содержала пункт: "Все условия, положения и исключения по чартеру, датированному... считаются полностью включенными в коносамент как если бы полностью изложенные в письменном виде". Арбитражная оговорка формы СИ Балтиморского чартера предусматривала, что: "Все споры, возникающие по данному контракту..." следует передавать в арбитраж. Апелляционный суд пришел к выводу, что при правильном чтении решения Палаты лордов по делу "Thomas v. Portsea Steamship Co. 479/ включающие формулировки в коносаменте "Все условия, положения и исключения"... являются недостаточными для включения арбитражной оговорки чартера, независимо от ее формулировки в данном чартере. Однако Суд признал, что последствия предшествующего решения Апелляционного суда по делу "The Merak" (см. выше) заключаются в том, что если бы слово "оговорки" содержалось во включающей формулировке в коносаменте вместо или в дополнение к словам "условия" или "положения", то включающий пункт был бы *prima facie* достаточно широким, чтобы включать надлежащим образом сформулированную арбитражную оговорку чартера. Судья кассационного суда Бингхем заявил:

477/ (1965) п. 223.

478/ (1971) п. 168, 177.

479/ (1912) A.C.1.

"Дело "The Merak" было, возможно, необычным, как описал его судья кассационного суда Филимор в "The Anfield"..., но оно даст основание для предположения, что упоминание слова "оговорки" является достаточным на этом первом этапе, для того, чтобы позволить включение надлежащим образом сформулированной арбитражной оговорки (Совет грузополучателей) по вполне понятным причинам сильно уповает на это решение и заявляет, что здравому смыслу противоречит такое положение, когда упоминание является достаточным для включения арбитражной оговорки, а упоминание слова "условия" является недостаточным. Мне в определенной степени импонирует такая постановка вопроса, но, как мне представляется, чигая вместе дела "The Merak" и "Thomas v. Povtsea", именно здесь проведено разграничение. Я не думаю, что этот вопрос ясен для нас; я также не думаю, что при всех желательных обстоятельствах нам следует придавать слову "условия" смысл, который отрицается в деле "Thomas v. Povtsea".

336. Таким образом, представляется, что согласно современному английскому законодательству, держатель коносамента третьей стороны, ознакомившись с коносаментом чартера, в котором упоминается включение всех "сроков и условий" чартера мог бы предположить, что если этот коносамент регулируется английским законодательством (а это в любом случае он не может определить без ознакомления с чартером) он не будет связан арбитражной оговоркой чартера. Но если во включающем пункте также упоминается слово "оговорки" чартера, то он мог бы быть связан арбитражной оговоркой, хотя и необязательно.

337. Как уже указано, такое положение еще более осложняется соображениями относительно применимого законодательства. Держателю коносамента третьей стороны, видимо, будет невозможно определить законодательство в соответствии с которым составлен коносамент без ознакомления с чартером и получения юридической консультации. (Вопрос о применимом законодательстве рассматривается ниже). Если применимым законодательством считается законодательство Соединенных Штатов, то представляется, что будут применяться принципы, отличающиеся от принципов английского права. В деле "Son Shipping v De Fosse and Tanghe" 480/ (второй округ) апелляционный суд должен был рассмотреть последствия пункта коносамента, имеющего следующую формулировку:

"Настоящий груз перевозится в соответствии с условиями чартера, датированного... и все условия данного чартера, за исключением фрахтовых ставок и оплаты фрахта, указанные в нем, применяются и регулируют права сторон, имеющих отношение к данному грузу".

338. Был сделан вывод, что этот пункт обеспечивает включение арбитражной оговорки чартера, обязательной для держателей коносамента.

339. Помимо арбитражных оговорок, также трудно определить, какие прочие положения чартера включены в коносамент посредством используемых включающих формулировок. Включение лишь слов "прочие оговорки" чартера, помимо оплаты фрахта, недостаточно для включения в коносамент оговорок об исключениях чартера 481/. Такой включающий пункт определит лишь условия, которые касались

480/ 199 F. 2d 687, 1952 AMC 1931 (2d Cir. 1952).

481/ Russell v. Niemann (1864) 34 L.J.C.P.10.

бы непосредственно стороны, осуществляющей доставку груза 482/. Это не включало бы также оговорку о прекращении ответственности фрахтователя 483/. Такая формулировка также не включала бы оговорку о неоспоримом доказательстве чартера 484/. Но они были бы эффективными для включения оговорок залоговом праве (см. ниже) и положений о демередже в порту выгрузки 485/.

340. С другой стороны, ссылки на "условия" чартера могут иметь более широкие последствия, особенно в сочетании с типичной для многих современных чартеров формулировкой "все условия, оговорки, права судна и исключения". Судья кассационного суда г-н Гофф по делу Garbis Maritime Corporation v. Philippine National Oil Co ("The Garbis") 486/ заявил, что было установлено, что общие включающие формулировки могут иметь силу для включения условий чартера, "которые имеют отношение к погрузке, перевозке и выгрузке груза, а также оплате фрахта, конечно, при условии, что положение чартера соответствует положениям коносамента". Однако в деле "The Garbis" коносамент предусматривал, что "какие бы то ни было условия" (подчеркнуто автором) чартера, за исключением фрахтовых ставок и оплаты фрахта, должны быть включены, и эта формулировка была сочтена достаточно широкой для включения оговорки, касающейся погрузки груза, а не только перевозки и доставки груза.

341. Из этого следует, что условия чартера, касающиеся погрузки, укладки и выгрузки груза, могут иметь существенные последствия для держателей коносаментов чартеров третьей стороны (даже если коносамент регулируется Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами) в тех случаях, когда формулировки в коносаментах, включающие чартер, являются широкими. Если включающие формулировки в коносаментах являются достаточно широкими, то держатель коносамента третьей стороны может, например, оказаться не в состоянии предъявить претензии судовладельцам в соответствии с коносаментами за ущерб грузу, вызванный в ходе погрузки или укладки груза. Такое положение возникает, если чартер содержит условия, освобождающие судовладельца от ответственности за погрузку и укладку. Эти условия при наличии широкой включающей оговорки рассматривались бы как часть коносамента. Они не отменялись бы требованиями правила 2 статьи II Гаагских правил, которые предусматривают, что "перевозчик надлежащим образом и с тщательностью грузит, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, разгружает перевозимый груз и заботится о нем, поскольку согласно английскому законодательству эти слова определяют не масштабы обслуживания по договору, а лишь условия, на которых должно осуществляться согласованное обслуживание 487/.

342. Что касается погрузки, укладки или разгрузки, то Гаагские правила предусматривают обязательства для соответствующих сторон лишь в случае, если

482/ The Northumbria (1906) p. 292.

483/ Gullischen v. Stewart (1884) 13 Q.B.D. 317.

484/ Hogarth Shipping v. Blythe (1917) 2 K.B 534.

485/ Gullischen v. Stewart, supra

486/ (1982) Lloyd' s Rep. 284.

487/ Per Devlin J. in Pyrence v. Scindia Navigation Co. (1954) 2 Q.B. 402 at pp. 417 and 418, affirmed by the House of Lords in G.H. Renton & Co. v. Palmyra Trading Corp. of Panama (1957) A.C. 149.

судовладелец по договору обязан осуществлять эти обязательства. Если по условиям чартера судовладелец освобождается от таких обязательств, то он будет также освобожден от ответственности за погрузку, укладку или разгрузку в отличие от держателя коносамента третьей стороны, при условии, что коносамент и чартер содержат достаточно широко сформулированные положения. Такое положение сохранится, даже если коносамент регулируется Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами, и даже если держатель коносамента третьей стороны не ознакомился с упомянутым чартером и не получил предварительного уведомления о соответствующих положениях чартера.

343. Другими пунктами чартера, которые могут затрагивать держателя коносамента третьей стороны, являются, в частности, пункты о законодательстве, стальнойном времени и демередже, а также о залоговом праве.

344. Что касается пунктов о законодательстве, то-есть пунктов, определяющих законодательство, в соответствии с которым составляется контракт, то некоторые стандартные формы коносамента чартера специально предусматривают включение в коносамент пункта о законодательстве соответствующего чартера. Так, Бимхемвойбилл, коносамент на перевозку жидких химикатов, предусматривает, что "настоящим специально включены все условия и оговорки, права судна и исключения чартера, датированной на оборотной стороне, включая военную оговорку (пункт 36) и оговорку о законодательстве и арбитраже (пункт 39)". Пункт 39 Бимхемвойбилл чартера предусматривает применение английского, американского или любого другого законодательства в соответствии с выбором сторон чартера, как указано в соответствующей "ячейке" на первой странице чартера. Пункты о законодательстве также специально включены в коносамент Бискойлвой (растительное масло) и Орвойбилл.

345. Однако законодательство, в соответствии с которым составляется коносамент, может определиться чартером даже при отсутствии конкретной ссылки в коносаменте на пункт о законодательстве в чартере. "Когда коносамент включает различные пункты чартера, законодательство, указанное в нем, будет в целом регулировать коносамент на основании как предполагаемых намерений сторон, так и для удобства работы" 488/. В деле "The Njegos" товары были отгружены в Аргентине по чартеру, составленному в Англии и содержащему лондонскую арбитражную оговорку. Товары были погружены на югославское судно для перевозки в Норвегию и Данию. В ходе судебного дела, возбужденного в Англии держателями коносамента, который включал условия чартера, было вынесено решение, что, хотя лондонская арбитражная оговорка не была включена в коносамент, следует считать, что данный коносамент регулируется тем же законодательством, что и чартер, из которого были взяты эти оговорки.

346. Пункты о стальнойном времени и демередже, касающиеся порта выгрузки, будут включены в коносамент даже небольшой включающей оговоркой. Пункты о стальнойном времени и демередже, касающиеся порта погрузки, а также порта выгрузки, можно также включить, с тем чтобы сделать держателя коносамента лично ответственным за демередж в порту погрузки, если в коносаменте использованы достаточно широкие формулировки и если пункт чартера можно истолковать как четко возлагающий ответственность на грузополучателя, а также на фрахтователя

488/ Scrutton on Charter Parties, op. cit., p. 12, citing The Niegos (1936) p. 90.

за оплату простоя судна 489/. Однако пункт в чартере, требующий от "фрахтователя" оплаты простоя в порту погрузки, не будет толковаться как касающийся "грузополучателя", с тем чтобы сделать грузополучателя лично ответственным за оплату простоя в порту погрузки, даже если коносамент включает "все условия" чартера 490/.

347. Последствия пункта о залоговом праве в чартере могут быть еще более обременительными для держателей коносамента третьей стороны, поскольку держатель коносамента практически может быть вынужден выплатить определенную сумму в связи с товарами, за которые он не несет личной ответственности, и до того, как он будет заинтересован в них. Например, держатель коносамента может не нести ответственности в соответствии со своим договором о закупке за оплату простоя в порту погрузки, но залоговое право на груз за демередж в порту погрузки, а также в порту выгрузки будет включено в коносамент, если он содержит простую ссылку на "прочие оговорки чартеру" 491/, и грузополучатель, возможно, должен будет заплатить определенную сумму для того, чтобы освободить свой груз от залога, даже хотя он может не нести личной ответственности за простой судна 492/. По тем же самым причинам держатель коносамента третьей стороны, возможно, должен будет оплатить мертвый фрахт, положение о котором также будет включено в коносамент из чартера общей ссылкой на "прочие оговорки по чартеру" 493/.

348. С проблемой последствий пунктов чартера для держателей коносамента третьей стороны связана проблема, касающаяся нередко встречающихся трудностей определения того, какой чартер должен быть включен в коносамент.

349. В некоторых включающих пунктах коносаментов просто упоминается включение условий или оговорок по чартеру (или формулировки аналогичного содержания) без фактического указания, на какой чартер делается ссылка. В таких обстоятельствах английские суды "будут допускать, что ссылка делается на любой чартер, по которому перевозятся грузы" 494/. Этот подход к K/S A/S Seateam v. Iraq National Oil Co (The Sevonia Team) 495/ на том основании, что такое допущение необходимо сделать, если груз перевозится по рейсовому чартеру. Такое допущение, возможно, нельзя сделать, если грузы перевозятся исключительно по тайм-чартеру. Но, помимо этого, держатель коносамента

489/ Gray v. Carr (1871) L.R. 6 Q.B. 522, Porteus v. Watney (1878) 3 Q.B.D. 534 and Miramar Maritime Corporation v. Holborn Oil Trading (The Miramar) (1984) 2 Lloyd's Rep. 129).

490/ The Miramar, supra.

491/ Fidelitas Shipping v. Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113-125.

492/ Miramar Maritime Corporation v. Holborn Oil Trading (The Miramar) (1983) 2 Lloyd's Rep. 319, (1984) 1 Lloyd's Rep. 142, (1984) 2 Lloyd's Rep. 129.

493/ Kish v. Taylo (1912) K.B. 604, 614.

494/ Scrutton on Charter parties, op.cit., p. 65

495/ (1983) 2 Lloyd's Rep. 640, 644.

третьей стороны, возможно, будет обязан соблюдать условия чартера-партии, даже не определенный по срокам в коносаменте.

350. Положение становится более сложным, когда имеется несколько чартеров, по которым переводится груз. Этот случай фигурировал в деле Pacific Molasses v. Entre Rios Compania Naviera (The San Nicholas) 496/. В том случае судно было зафрахтовано на один рейс, а затем фрахтователи прибегли к субфрахту, и таким образом существовало два рейсовых чартера. Первый рейсовый чартер, в отличие от субчартера, был составлен в соответствии с английским законодательством, и в этом случае держатель коносамента заявил, что данный коносамент включает первый чартер, и таким образом сам коносамент также регулируется английским законодательством. Было решено, что в тех случаях, когда, как, например, в данном случае в коносаменте упоминается чартер, но отсутствует какая-либо ссылка на его датировку, в целом предполагается, что при нескольких рейсовых чартерах ссылка делается на первый чартер. Основанием для этого решения было то, что первая чартер-партия представляла собой чартер, участником которого был судовладелец, и поскольку коносамент в этом случае был выдан судовладельцем или от его имени, следовало предполагать, что в нем упоминался именно этот чартер 497/.

351. Трудность такого подхода для держателя коносамента третьей стороны, который является покупателем груза, заключается в том, что он, вероятно, знает о любом субчартере, по которому был отправлен груз, и после ознакомления с коносаментом и чартер-партией, возможно трудно определить, что эта чартер-партия является фактически субчартером и что существует также основной рейсовый чартер.

352. Может сложиться иное положение, когда коносамент выдается фрахтователем или от его имени. В таком случае можно утверждать на основе данного анализа, что ссылка сделана именно на субчартер. Но с точки зрения держателя коносамента третьей стороны, это придает лишь дополнительный элемент неопределенности при выяснении того, условия какой чартер-партии надлежащим образом включены в коносамент, держателем которого он является.

353. Кроме того, может сложиться иная ситуация в тех случаях, когда первый чартер является тайм-чартером. Поскольку многие условия и оговорки тайм-чартера не подходят для включения в коносамент, то будет включен субчартер при условии, что он имеет форму рейсового чартера 498/.

Заключение

354. Вышеизложенное свидетельствует о том, что условия чартер-партии могут иметь последствия для держателей коносамента третьей стороны по ряду важных аспектов, и предлагается при рассмотрении любых вопросов стандартизации, согласования или совершенствования условий чартер-партии, а также необходимости международных законодательных действий надлежащим образом учитывать интересы держателей коносамента третьей стороны, равно как и интересы фрахтователей и судовладельцев.

496/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 8.

497/ См. также The S.L.S. Everest (1981) 2 Lloyd's Rep. 389.

498/ См. The S.L.S. Everest (1981) 2 Lloyd's Rep. 389.

Глава V

ЧАРТЕРЫ И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ХАРАКТЕРА

355. Цельный ряд ответивших на вопросники секретариата твердо поддержали идею применения законодательства обязательного характера в чартерах, чтобы избежать сложностей и неопределенности, возникающих, в частности, в силу применения различных режимов ответственности в отношении коносаментов и чартеров.

356. Действительно, в некоторых странах законодательство обязательного характера применяется к чартерам. В СССР положения главы VIII закона о торговом судоходстве 1968 года, регулирующего условия контракта о морской перевозке товаров, применяется в обязательном порядке в отношении как коносаментов, так и рейсовых чартеров. Согласно статье 119, "Во взаимных отношениях между советскими организациями и в случаях, особо упомянутых в настоящей главе, любая договоренность между сторонами, не соответствующая нормам, изложенным в настоящей статье, является недействительной". Однако, представляется, что когда одна из сторон, заключающих чартер, является гражданином иностранного государства, положения статьи VIII имеют обязательное применение. К этим положениям относятся следующие статьи:

357. Статья 129 о мореходности, которая гласит:

"Перевозчик своевременно до начала рейса обеспечивает пригодность судна к мореплаванию: обеспечивает техническую готовность судна к рейсу, надлежащим образом оборудует, комплектует команды, оснащает судно всем необходимым и обеспечивает пригодность трюмов и всех других отсеков судна, в которых перевозятся грузы, для надлежащего приема, перевозки и сохранения грузов.

Перевозчик не несет ответственности, если им доказано, что непригодность судна к мореплаванию была обусловлена дефектами, которые не могли быть обнаружены при надлежащей проверке с его стороны (скрытые дефекты). Любая договоренность сторон, не соответствующая положениям первого пункта настоящей статьи, является недействительной".

358. Статья 60 об ответственности за потерю или порчу груза гласит:

"Перевозчик несет ответственность за любую потерю, нехватку или порчу груза, полученного для перевозки, если им не доказано, что такая потеря, нехватка или порча возникли не по его вине, а, в частности, в результате:

- 1) форс-мажорных обстоятельств;
- 2) морских опасностей, происшествий и других обстоятельств, связанных с мореплаванием;
- 3) спасания людей, судна и грузов;
- 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- 5) действий или приказов властей (задержание, арест, карантин и т.д.);
- 6) военных действий или условий, созданных действиями посторонних лиц;
- 7) действий или бездействия грузоотправителя или грузолучателя;
- 8) скрытых дефектов товаров, их свойств или естественной порчи;
- 9) дефектов, не могущих быть обнаруженными внешне, в таре или упаковке грузов или в деревянной обшивке;
- 10) недостаточности или неразборчивости маркировки;
- 11) забастовок или других обстоятельств, вызывающих прекращение или приостановку работы, будь то полностью или частично.

Ответственность по этой статье начинается в момент, когда грузы принимаются для перевозки и сохраняются до момента их доставки.

Положения, отличающиеся от положений настоящей статьи, являются недействительными, за исключением положений об ответственности в периоды между приемом грузов и их загрузкой и между их разгрузкой и доставкой".

359. Согласно морским кодексам скандинавских стран, чартеры для рейсов в скандинавские страны или между ними регламентируются обязательным законодательством в части ответственности за груз. Согласно статье 168 норвежского морского кодекса "положения, содержащиеся в статьях 118-123 [которые касаются ответственности перевозчика за груз]... не могут, в тех случаях, когда норвежские законы применимы в соответствии со статьей 169, быть исключены в ущерб грузоотправителю, фрахтователю или получателю...". В соответствии с первым пунктом статьи 169 перевозка регламентируется обязательными нормами, даже если коносамент не заключается и грузы перевозятся по чартеру. Он гласит: "Внутренние торговые перевозки в Норвегии, Дании, Финляндии и Швеции и торговые перевозки между этими государствами подпадают под действие законодательства того государства, из которого осуществляется перевозка. Это положение применяется и в том случае, когда коносамент не выписывается".

360. Специалисты из других стран признают, что существование обязательного режима, применимого к перевозкам грузов по коносаментам, при одновременном отсутствии универсального режима, применимого к перевозкам грузов по чартерам, создает проблемы. Покойный Пер Грам, бывший директор-управляющий Клуба защиты прав судовладельцев стран Северной Европы в Осло и председатель Комитета по документации "Интертанко", рассмотрев эти проблемы, указал:

Что касается морских перевозок, то унификация путем заключения межрегиональной конвенции или введения обязательного законодательства применительно к ответственности за груз ограничивается перевозками по коносаментам. Однако Гаагские правила зачастую специально включаются в чартеры в виде условия о превалирующем значении национального законодательства. Таким образом, за счет включения этого условия охватывались области утраты, ущерба и задержки грузов; иными словами, предусматривалась ответственность за обеспечение мореходности судна, сохранности товаров и своевременной доставки без необоснованных отклонений от курса... Единственная область, в которой предлагалось ввести обязательное международное законодательство для чартеров - это область, уже охваченная таким законодательством в отношении коносаментов, т.е. ответственность за груз. Это не должно вызвать сложных проблем, за исключением вопросов документации: какие виды чартеров должны охватываться? Рейсовые? Последовательные? Действительно ли не может это относиться к таймчартерам или чартерам на судно без команды? Такие нормы должны применяться лишь к контрактам, в которых очевидна прямая связь между перевозчиком и грузом, как, например, к коносаменту" 499/.

361. Возможная сфера действия законодательства, обладающего обязательной силой, была рассмотрена далее в следующем замечании: "По крайней мере трамповый коносамент мог бы регламентироваться с момента выдачи, а не только с момента его переуступки. Нынешняя система, при которой ответственность

499/ Пер Грам, доклад, представленный Тулонскому морскому институту (1975) 49 Tulane Law Review 1076.

перевозчика может измениться с "Дженкон-2" на Гаагские правила, когда грузоотправитель/фрагтователь решает переуступить коносамент, является странной и ведет к возникновению сложных вопросов о праве регресса... Если же считается необходимым использовать законодательство, обладающее обязательной силой, для тех целей, для которых повсеместно используется условие парамаунт, какими бы ни были рамки географического применения, - то проще всего было бы применять нормы, обладающие обязательной силой, в отношении любого перевозчика, который дает грузовую расписку любого рода, будь то коносамент, грузовая накладная или следующее с грузом письмо, подтверждающее фрагтование" 500/.

362. Пожалуй, можно говорить о том, что Гаагские или Гаагско-Висбийские правила включаются в чартеры "повсеместно", однако ни в коем случае нельзя говорить, что они включаются в чартеры всегда. Чартер "Дженкон", например, часто используется без включения какого-либо условия парамаунт, и во многие чартеры Гаагские или Гаагско-Висбийские правила включаются лишь частично. Поэтому другие специалисты более склонны считать необходимым законодательство обязательного характера, охватывающее ответственность за груз по чартерам. Так, в Соединенных Штатах Гилмор и Блэк в работе "Морское право" 501/ говорят:

"В Соединенных Штатах (а в целом и в других странах) не существует статута, которые регулировали бы условия чартеров, подобно тому как условия коносаментов регулируются Законом о морской перевозке грузов. По-видимому, традиционно считается, что возможности фрагтователей и судовладельцев добиваться уступок при заключении сделки примерно одинаковы, поэтому они могут свободно заключать договор, хотя такая ситуация резко контрастирует со значительным разрывом в реальных правах судовладельцев и отправителей пакетированных грузов... В последнее время эта свобода заключения контракта, возможно, стала меняться. В деле "Bisso v. Inland Waterways Corp."... Верховный суд использовал формулировку, которая могла бы распространяться и на чартеры, где бы ни возникало фактическое неравенство сторон на переговорах. До настоящего времени Суд не высказался по этому вопросу; решения федеральных судов низшей инстанции не свободны от двусмысленности. Очевидно, что только Верховный суд может принять авторитетное решение о том, может ли, и в какой степени решение по делу "Bisso" превалировать в делах о чартерах. Представляется, что какое-либо действительное реальное решение может дать международная конвенция, сопоставимая с конвенцией, лежащей в основе Закона о морской перевозке грузов; последовательное проведение государственной политики какой-либо одной страны в этой исключительно интернационализованной области в высшей степени проблематично..." (Выделено автором).

363. Другие специалисты также указывали на правовые сложности, которые существуют в настоящее время в соотношении между чартерами и коносаменами в связи с ответственностью за груз. Так, Сираттон в монографии "Чартеры" 502/ говорит следующее: "Одна из наиболее серьезных трудностей, которая обусловлена Правилами в их нынешней и в их первоначальной форме, заключается

500/ Ibid.

501/ Op.cit., p.198.

502/ Op.cit., p.417.

в определении статуса коносамента, выписанного по чартеру". Проблемы возникают в трех основных областях: во-первых, сфера применения Гаагских правил или Гаагско-Висбийских правил в отношении коносаментов, выписанных согласно чартерам; во-вторых, последствия попыток включения Правил в чартеры в контрактном порядке в силу условия парамаунт; в-третьих, проблемы в толковании чартеров, в которые были включены или из которых были исключены Правила; и в-четвертых, требования о возмещении ущерба между фрахтователями и судовладельцами по чартерам.

A. Применение Правил к коносаментам согласно чартерам

364. Для целей настоящего анализа предполагается, что чартер, по которому выписаны коносаменты, в силу положений чартера не регламентируется или не полностью регламентируется Правилами. Коносаменты, выписанные на основании чартера, в зависимости от характера операций фрахтователя могут быть либо линейными, либо чартерными коносаментами. Коносаменты обоих видов обычно регулируются в обязательном порядке либо Гаагскими правилами, либо Гаагско-Висбийскими правилами, если они представляют собой договор перевозки. Однако в зависимости от личности и статуса стороны, которой выписан коносамент, или в зависимости от того, кто является его держателем или предъявителем, коносамент может и не представлять собой договор о перевозке, и таким образом может и не регулироваться правилами.

365. В английском и американском праве твердо установилась норма, согласно которой в случае, если фрахтователь является грузоотправителем, коносамент, выписанный фрахтователю, действует *prima facie* лишь как расписка в получении груза 503/. То обстоятельство, что коносамент может в силу явно выраженного положения включать в себя Правила или что коносамент выписан в одном из государств-участников или является коносаментам для перевозки груза между двумя государствами-участниками, не имеет значения, поскольку говорится, что, подписав коносамент, капитан не имеет права изменять условия чартера. Поэтому, даже если ответственность судовладельца по чартеру является более ограниченной, нежели ответственность за груз по Гаагским правилам, фрахтователь не будет иметь права ссылаться на Правила.

366. Если же, как об этом говорилось в предыдущей главе, фрахтователь, являющийся держателем коносамента лишь в качестве расписки, индоссировывает его третьей стороне, то с этого момента коносамент становится контрактом между третьей стороной и судовладельцем 504/. Как отметил Скраттон: "Однако объяснить эту точку зрения непросто. На основании статута [Закон о коносаментах 1855 года] в силу индоссамента на индоссата переходят все права и обязанности, "как если бы контракт, содержащийся в коносаменте, был заключен с ним". Однако в случае индоссирования фрахтователем - грузоотправителем коносамента, отличающегося от чартера, по доктрине лорда Эшера в деле "Rodocanachgui v. Milburn", существует не "контракт, содержащийся в коносаменте", а "всего лишь расписка". Тогда каким же образом индоссамент

503/ "Rodocanachgui v. Milburn" (1986) 18 Q.B.D. 67, 75; "Northern No. 29", 85F. 2d 39, 41, 1936 AMC 1296, 1298; "Sonya II", 151F. 2d 727, 730, 1946 AMC 90, 94; "President of India v. Metcalfe Shipping" (1979) 2 Lloyd's Rep. 476.

504/ "Leduc v. Ward" (1988) 20 Q.B.D. 475, 479.

может передавать то, чего не существует? Появляется ли при индоссаменте контракт, который до этого не существовал?" 505/.

367. По сути дела, ненормальным является положение, при котором в ходе данного рейса в течение определенного времени перевозка груза регламентируется одним режимом ответственности за груз, а затем, после индоссаamenta коносаamenta, ее регламентирует режим Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, без извещения и информирования судовладельца. На практике по английскому законодательству могут возникать такие обстоятельства, когда рейс закончен и товар выгружен согласно, как представляется, режиму ответственности, регулируемому чартером, а затем его заменяет режим, регулируемый Правилами по предъявлению коносаamenta, основанного на Гаагских правилах, и доставке этих грузов в соответствии с ним. В деле Brandt v. Liverpool S.N.Co. 506/ было признано, что контракт может быть заключен между судовладельцем и держателем коносаamenta, который предъявляет его и предлагает уплатить фрахт и принять поставку, если это предложение принимается судовладельцем.

368. И в этом случае, как уже указывалось, аналогичная аномальная ситуация возникает тогда, когда коносаament выдается судовладельцем грузоотправителю, являющемуся третьей стороной, а затем грузоотправитель передает коносаament фрахтователю. С момента его выдачи коносаament будет действовать как договор перевозки, который в нормальных обстоятельствах будет регулироваться Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами. Однако при передаче коносаamenta грузоотправителем фрахтователю договор по Гаагским правилам прекращается, и коносаament вновь станет распиской в руках фрахтователя; поэтому груз будет перевозиться в соответствии с положениями чартера 507/. Тот же результат будет иметь передача коносаamenta третьей стороной, которая с юридической точки зрения считается агентом фрахтователя 508/.

369. Из сказанного выше можно заключить, что нынешнее несоответствие режима коносаamentов и чартеров приводит не только к изменениям режима ответственности за груз в течение рейса, но и к тому, что идентичный груз, перевозимый на том же судне в те же места назначения может быть объектом действия одновременно различных режимов ответственности. Это может иметь место, например, в том случае, когда коносаament для перевозок по чартеру выписаны судовладельцем грузоотправителю, являющемуся третьей стороной, который затем передает часть коносаamentов другим третьим сторонам, а часть коносаamentов – самим фрахтователям или сторонам, которые относятся к категории агентов фрахтователей.

370. Другие сложности могут возникать тогда, когда коносаamentы, выписанные судном по чартеру, первоначально выданы фрахтователю, который передает их третьей стороне. Как указывает Скраттон 509/:

505/ Scrutton, op.cit., p.62.

506/ (1924) 1 K.B. 575.

507/ President of India v. Metcalfe Shipping, supra.

508/ Kern v. Deslands (1861) 10 C.B. (N.S.) 205, President of India v. Metcalfe Shipping, supra.

509/ Op.cit., p.417.

"Статья V Правил (второй пункт) предусматривает, что "положения настоящих Правил не применяются в отношении чартеров, но если коносаменты выданы судном, зафрахтованным по чартеру, они должны соответствовать положениям этих Правил". Эта формулировка, как представляется, вытекает из требований статьи III правила 3, в силу которой "перевозчик" должен по требованию выписать коносамент, указывающий маркировку, количество упаковок или мест груза или качество или вес, а также внешний вид и состояние груза, и статьи III правила 7, которая касается бортовых коносаментов. Когда грузоотправитель не является фрахтователем, возможно, что никаких сложностей не возникает; но если фрахтователь желает использовать судно для перевозки своих собственных грузов, представляется крайне сомнительным, что он получит право требовать выдачи коносамента в соответствии с положениями этих Правил".

371. Как объяснялось выше, рабочим документом в отношениях между фрахтователем и судовладельцем остается сам чартер, поскольку коносамент рассматривается как простая расписка. Таким образом, в силу положений статьи 1 b) между фрахтователем и судовладельцем не заключено "договора перевозки", и поэтому по смыслу статьи 1 a) судовладелец не является "перевозчиком". Статья III правила 3 требует лишь, чтобы "перевозчик" выполнял требования, изложенные в статье III правила 3. Если в таком случае коносамент, выписанный судовладельцем, соответствует условиям чартера, то, как представляется, ничто в Правилах не препятствует судовладельцу выдать коносамент по форме, требуемой в статье III правила 3. Поэтому, как представляется, в таком случае нет оснований для санкций против судовладельца, если соблюдены требования коносамента относительно маркировки, количества, веса или качества, что таким образом лишает коносамент доказательной силы даже в руках последующего индоссата, который в противном случае мог бы требовать применения Правил.

В. Попытки включения Правил в чартеры в контрактном порядке

372. Во многих типовых формах чартеров преследуется цель включения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил или отдельных положений этих правил в их типографские бланки. В других случаях весьма распространенными являются попытки информировать Правила путем включения так называемого условия парамаунт. Условия парамаунт могут иметь различные формы; в некоторых случаях ее смысл излагается детально, хотя и с различной степенью ясности, а в других случаях всего лишь делается ссылка на условие парамаунт без уточнения того, какое условие парамаунт имеется в виду.

373. Сложности, возникающие в результате включения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил в чартеры в силу условия парамаунт рассматривались в одном из предыдущих разделов настоящего доклада 510/. Как было показано, появляющиеся проблемы включают в себя вопрос о том, какие нормы включаются в чартер благодаря условию парамаунт и какие положения имеют преимущественное значение при коллизии между условиями чартера и положениями Правил, включенными в чартер. Эти вопросы возникали в ряде дел, включая совсем недавнее дело Furness Withy (Australia) PTY. v. Metal Distributors (U.K.) Ltd. (The "Amazonia"). 511/. Вопрос в этом деле заключался в том, означает

510/ См. пункты 102-112 настоящего доклада.

511/ (1990) 1 Lloyd's Rep.236.

ли формулировка условия парамаунт в чартере (пункт 33) 512/ включение в чартер всех положений и условий австралийского закона о перевозке грузов морем от 1924 года, включая его статью 9 (в которой оговорено использование закона места погрузки, то есть закона Южной Австралии и Сообщества Австралии), или же благодаря этой оговорке включаются лишь Гаагские правила, изложенные в приложении к австралийскому закону. Английский апелляционный суд постановил, что в силу условия парамаунт в чартер включен весь австралийский закон, включая статью 9, и поэтому пункт 34 чартера, согласно которому любой спор по чартеру должен разрешаться путем арбитража в силу английского закона, является недействительным. Результатом этого, как заявил судья Диллон, является то, что пункт 34 чартера признан незаконным, недействительным и не влекущим за собой каких-либо последующих действий. Вместо этого чартер регулировался законом Южной Австралии, как места погрузки, и любые споры между сторонами должны были решаться судами Южной Австралии, а не путем арбитража в Лондоне или где-либо еще 513/.

374. Даже в том случае, когда представлялось очевидным, что цель условия парамаунт заключается во включении в чартер Правил, не всегда ясно, существует ли намерение того, чтобы во всех аспектах Правила действительно имели бы преимущественное значение. В одном таком деле Marifortuna Naviera v. Government of Ceylon 514/, когда условие парамаунт было добавлено к чартеру Дженкон в качестве одного из дополнительных пунктов машинописной части, возник вопрос о том, должно ли условие парамаунт действительно иметь преимущественное значение в отношении других пунктов машинописной части. Судья отметил:

"По моему мнению, было бы ошибочным, вкладывая слишком много веса в слово "парамаунт" в заголовке пункта 29 в связи с вопросом, который я рассматриваю. Во-первых, это слово используется в связи с Гаагскими правилами в двух весьма различных значениях. Иногда оно используется как краткая форма для описания пункта в коносаменте или в чартере, которая делает Гаагские правила полностью или частично применимыми к этим документам, но без какого-либо добавления. В других случаях оно имеет более широкое значение, поскольку оно относится не только к пункту, включающему Гаагские правила в коносамент или чартер, но и к пункту, идущему дальше и прямо устанавливающему, что положения Гаагских правил в случае любой коллизии с положениями коносамента или чартера должны превалировать или, иными словами, иметь преимущественное значение".

375. Аналогичным образом в деле Seven Seas Transportation Limited v. Pacifico Union Marina Corporation (The "Satya Kailash") 515/ апелляционный суд указал, что некоторые дополнительные пункты машинописной части действительно могут иметь преимущественное значение по сравнению с положениями Закона Соединенных Штатов о перевозке грузов, включенному в чартер благодаря условию парамаунт.

512/ Пункт 33 гласит: "Настоящий чартер регулируется условиями и положениями австралийского закона о перевозке грузов морем 1924 года ... Любой из его пунктов, который не соответствует нормам и положениям названного закона, является недействительными и не влечет за собой никаких последующих действий в той мере, в какой велико это несоответствие, но не более".

513/ Ibid. p.248.

514/ (1970) 1 Lloyd's Rep.237-255.

515/ (1984) 1 Lloyd's Rep.588.

376. Попытки включить Правила в чартер путем прямо выраженного положения договора порождают неопределенность относительно того, какие правила - Гаагские или Гаагско-Висбийские - хотят включить, когда в положении об этом содержится ссылка лишь на "условие парамаунт". В деле Nea Agrex S.A. v. Baltic Shipping Co. Limited 516/ вопрос был урегулирован без особого труда английским судом, в основе решения которого лежал тот факт, что на момент заключения чартера Гаагско-Висбийские правила еще не были приняты ни одной стороной и поэтому логично было бы предложить, что стороны намеревались включить Гаагские правила в их первоначальной форме.

377. Сегодня этот вопрос, бесспорно, был бы решен иначе английским судом, рассматривающим контракт, регламентируемый английским правом, ввиду последующего введения в действие Гаагско-Висбийских правил в соответствии с Законом о перевозках грузов морем 1971 года. Однако до тех пор пока действуют различные режимы, применимые к коносаментам, неопределенность, присущая включению по контракту Правил в чартеры, станет еще большей 517/.

C. Толкование чартеров, в которые были включены Правила или из которых Правила были изъяты

378. *Prima facie*, включение согласно контракту Правил в чартеры лишает силы противоречащие им положения 518/. Однако в качестве обобщения этот тезис не совсем верен. Могут быть случаи, когда Правила не имеют преимущественной силы по сравнению с другими условиями чартера, поскольку в случае включения Правил по контракту, а не обязательного их включения, необходимо применять обычные принципы толкования 519/.

379. В деле Satya Kailash Гаагские правила в виде американского Закона о перевозке грузов морем 1936 года были включены в таймчартер НАИП в силу пункта 24 печатной формы, однако в машинописном приложении к чартеру содержались положения, предусматривающие абсолютную гарантию мореходности судна. В решении апелляционного суда содержалось предположение (хотя этот вопрос не должен был решаться), что в качестве машинописных дополнительных пунктов эти положения об абсолютной гарантии мореходности судна могли бы лишить силы раздел 4(I) Закона Соединенных Штатов (статья 4 правила I Гаагских правил). В другом случае 520/ было признано, что исключение из ответственности "действие, небрежность или упущение капитана ... в управлении судном" в статье 4 правила 2 Гаагских правил, которое согласно контракту было включено в чартер в силу

516/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47.

517/ Дальнейшее рассмотрение данного вопроса см. подраздел "Условие парамаунт", пункты 102-112 настоящего доклада.

518/ Nea Agrex S.A. v. Baltic Shipping Co. Ltd., (The Agios Lazaros) (1976) 2 Lloyd's Rep. 47; J.B. Effenson Co. v. Three Bays Corp. Ltd., 238 F.2d. 611, 1957 A.M.C. 16 (5th Cir. 1956).

519/ Scrutton, Charter Parties, op.cit., p.420; Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

520/ Marifortuna Naviera S.A. v. Government of Ceylon (1979) 1 Lloyd's Rep. 247.

условия парамаунт, не лишало бы силы конкретное положение чартера, касающегося нотиса о готовности, и поэтому не освобождало судовладельца от ответственности за нарушение данного условия. При толковании чартера, согласно контракту включающего Гаагские правила, помимо прочего важен характер включения Правил – конкретные слова, использованные при их включении, и слова, использованные для определения их предполагаемого действия. Так, в деле Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) 521/ в условии парамаунт конкретно предусматривалось, что в случае коллизии между любым условием и положениями американского закона о перевозках грузов морем, она теряет силу. В деле Marifortuna Naviera SA v. Government of Ceylon (supra.) суд обратил внимание на то обстоятельство, что в данном деле в условии парамаунт отсутствовало положение, аналогичное конкретному положению в деле The Adamastos.

380. Другой пример возможного отличия действия включения Правил согласно контракту по сравнению с обязательным применением дают положения об отклонении от курса. Положение об отклонении от курса Гаагских правил может иметь иные последствия в зависимости от того, применяются ли они по контракту или в обязательном порядке. Было высказано мнение, что по английскому праву оговорка о девиации в коносаменте должна толковаться исходя из принципов общего права и что в том случае, если она имеет силу исходя из этих принципов, ее не затрагивает обязательное применение статьи 4 правила 4 Гаагских правил 522/. Однако если Гаагские правила включаются в чартер согласно контракту, то тогда Правила (включая статью 4 правила 4) должны рассматриваться как единое целое вместе с другими условиями чартера 523/, что, естественно, должно иметь иные последствия. Кроме того, принципы общего права в толковании оговорок о девиации в коносаменте, которые были разработаны по преимуществу в прошлом веке, могут не подходить для толкования положений о девиации в современных чартерах 524/. Как было указано выше в настоящем докладе в разделе, посвященном оговоркам о девиации 525/, складывается впечатление, что по английскому праву последствия отклонения от курса в силу чартера, в который по контракту были включены Гаагские правила, – это весьма неясный вопрос, в котором никакие нынешние авторитеты практически не дают каких-либо ориентиров.

381. Различное воздействие положений Гаагских или Гаагско-Висбийских правил при их включении в чартеры согласно контракту иллюстрируются также толкованием слов "потеря или убытки" во вводной части статьи 4 правила 2 Гаагских правил. В толковании английских судов слова "потеря или убытки" в их предполагаемом контексте означают физические или финансовые потери или убытки в результате

521/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

522/ См. Scrutton, Charter Parties, op.cit., p.452, где цитируется постановление апелляционного суда в деле Renton v. Palmyra (1956) 1 Q.B. 505, когда этот вопрос остался неразрешенным в палате лордов (1957) A.C. 147, 171.

523/ Nea Agrex v. Baltic Shipping Co. (1976) 2 Lloyd's Rep. 47, per Lord Justice Shaw at p.59.

524/ См. Suisse Atlantique v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale (1967) A.C. 361; Photo Production Ltd. v. Securicir Transport Ltd. (1980) A.C. 827.

525/ См. пункты 288–301 настоящего доклада.

"погрузки, обработки, укладки, перевозки, обеспечения сохранности и выгрузки" грузов, перевозимых по коносаменту, в отношении которого применяются Правила 526/. Иными словами, "потеря или убытки в статье 4 Правил определяется ссылкой на статью 2 и статью 1 b). Тем не менее в контексте последовательного рейсового чартера, в который Гаагские правила были включены согласно контракту, было признано, что слова "потеря или убытки" включают упущенную выгоду фрахтователей в результате сокращения в силу немореходности судна числа рейсов, которые могло совершить судно: Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum, *supra*. Кроме того, в другом деле о рейсовом чартере было признано, что эти слова охватывают расходы, понесенные фрахтователями в результате задержки, вызванной столкновением 527/.

382. В контексте одного таймчартера, в который Гаагские правила были включены согласно контракту в силу ссылки на американский Закон о перевозке груза морем 1936 года, в пункте 24 чартера НАИП слова "потеря или убытки" были признаны имеющими еще более широкий смысл. В деле Sevens Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) 528/, было признано, что эти слова имеют достаточно широкий смысл, чтобы охватывать убытки, понесенные в результате столкновения судна фрахтователей "Сатья Кайлаш" с судном судовладельца "Оушн Эмити" во время разгрузки судна "Сатья Кайлаш" вследствие небрежности в судовождении судна "Оушн Эмити". Апелляционный суд решил, что в соответствии с чартером судовладелец обязан осуществить более широкий круг действий по контракту, чем в соответствии с коносаментом, и включение в чартер Гаагских правил "может иметь силу, с тем чтобы предоставить судовладельцу защиту в случае изъятия из ответственности в отношении не только вопросов, указанных в [статье 2], но и других действий по контракту, осуществляемых им в соответствии с чартером" 529/.

383. Может возникнуть вопрос, отражает ли в этих случаях результат включения Гаагских правил по контракту фактические намерения сторон. Однако независимо от этого, бесспорно, неудовлетворительно такое положение, когда свод Правил, разработанный для применения в отношении коносаментов, применяется без надлежащих изменений в отношении чартеров, которые по существу являются иными контрактами.

384. Исключение согласно контракту Гаагских правил из чартера также может привести к непредусмотренным результатам. Чартер НАИП, в котором Гаагские правила, вступившие в действие в силу американского Закона о перевозках грузов морем 1936 года, включены в силу пункта 24 чартера, в некоторых случаях изменяется путем изъятия пункта 24. С этой целью в варианте 1981 года (в последнем варианте типографского бланка формы НАИП (кодовое наименование "Асбатайм") опущен пункт 24, в результате чего Гаагские правила не включаются в типовую форму. Неожиданным результатом этого стало то, что по английскому праву первоначальные обязательства судовладельцев о мореходности судна

526/ Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

527/ Marifortuna Naviera SA v. Government of Ceylon (1970) 1 Lloyd's Rep. 247.

528/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

529/ Ibid. p.596.

к началу срока действия чартера были расширены: вместо "должной заботливости" об обеспечении мореходности судна абсолютная гарантия мореходности судна. Оупущение или изъятие Гаагских правил ведет также к тому, что судовладелец теряет защиту - исключение из ответственности в случае небрежности, которой он обладает в силу статьи 4 2) (а) американского Закона (статья IV, правило 2 а) Правил) в отношении "действий, небрежности или ошибки капитана, матросов, люцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном". Причина этого заключается в том, что положение чартера об исключении из ответственности в варианте 1981 года (Асбатайм), оставшееся неизменным с 1946 года, составлено недостаточно широко и согласно английскому праву не обеспечивает необходимого исключения из ответственности в случае небрежности 530/. В деле The Satya Kailash апелляционный суд признал, что судовладелец не защищается этой оговоркой об исключении из ответственности в случае нанесения ущерба при столкновении, вызванном небрежностью капитана, поскольку данная оговорка была недостаточна широка и не охватывала случай небрежности.

385. Этот пример приводится для того, чтобы проиллюстрировать тот тезис, что изменения чартеров, согласно контракту, если их не рассматривать в свете всех соответствующих национальных законов и если не подвергать их тщательному текстуальному анализу и критике, которым традиционно подвергается международное, имеющее обязательную силу законодательство в области ответственности перевозчиков за груз, могут вызвать неожиданные и нежелательные последствия. Кроме того, такой процесс дает наиболее действенную возможность достижения баланса интересов судовладельцев и фрахтователей. Многие респонденты, ответившие на вопросы, разосланные секретариатом, указали, что некоторые типовые проформы чартеров, в частности Балтайм и Дженкон, необоснованно оказывают предпочтение интересам судовладельцев. В качестве примера попытки разработки удовлетворительного современного сухогрузного таймчартера, благоприятного для фрахтователя, можно назвать проект чартера Фонтайм 1976 года. Вместе с тем при тщательном анализе этот проект, по-видимому, заходит слишком далеко в охране интересов фрахтователей, устанавливая для судовладельца ответственность за груз и обязанности по отношению к фрахтователю, эквивалентные ответственности страхователя, и даже более широкие, чем ответственность обычного перевозчика.

386. Таким образом, в пункте 9 проекта чартера Фонтайм предусматривается: "по сдаче судна оно должно иметь судовую машину в отличном состоянии и оборудование в очень хорошем рабочем состоянии (пройти необходимую инспекцию и иметь другие сертификаты), а также должно быть водонепроницаемым, прочным, крепким и во всех отношениях пригодным для перевозок - и должно оставаться в таком состоянии на срок действия настоящего чартера". Это положение, видимо, представляет собой непреходящую абсолютную гарантию мореходного состояния судна на весь срок действия чартера. Пункт об исключениях в проекте чартера Фонтайм (пункт 26), составленный в тех же формулировках, что и пункт об исключениях в чартере НАЙП 1946 и 1981 (Асбатайм) годов, не предусматривает, как видно из вышеизложенного, никаких исключений в отношении небрежности, по крайней мере по английскому праву.

530/ См. Seven Seas Transportation Ltd. v. Pacifico Union Marina (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

D. Требования о компенсации в отношениях между фрахтователями и судовладельцами в соответствии с чартерами

387. В данном вопросе проблемы возникают тогда, когда ответственность за груз в соответствии с коносаментом регулируется Гаагскими правилами или Гаагско-Висбийскими правилами, а обязательства, связанные с грузом, в соответствии с чартером не регулируются этими Правилами и являются менее (или более) ограничительными, чем ответственность, предусмотренная Правилами. Если коносамент регулируется английским правом, то, как правило, хотя и не всегда, стороной, ответственной за потерю или повреждение груза согласно коносаменту, являются судовладельцы. В правовой системе Соединенных Штатов и в других правовых системах ответственность за иски по коносаментам чаще всего возлагается на фрахтователей. Если судовладельцы или фрахтователи несут ответственность за потерю или повреждение груза в соответствии с коносаментами, регулируемые Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами, они со всей очевидностью пожелают потребовать компенсации от другой стороны чартера, если в соответствии с последним договором другая сторона (как в отношениях между фрахтователями и судовладельцами) несет ответственность за конкретную потерю или повреждение, давшие основание для предъявления требований по коносаменту. Однако обстоятельства, в которых право требовать компенсацию предоставляется в случаях, подобных рассматриваемому, не всегда бывают четко определены.

388. В деле Noviera Mogor S.A. v. Société Métallurgique de Normandie (The "Nogar Marin") 531/ апелляционный суд Англии пересмотрел предыдущие решения по вопросу о праве выдвигать требования о компенсации, однако не пришел ни к какому-либо четкому выводу о принципах, которые должны применяться, в частности в вопросе о том, в каких обстоятельствах может возникать вопрос о компенсации, если в чартере нет явно выраженного положения о компенсации.

389. Вместе с тем суд попытался суммировать действие ранее принятых решений и заявил: "Упомянутые дела свидетельствуют о том, что в тех случаях, когда капитан прямо обязан подписывать коносаменты в том виде, в каком они представляются, и когда контракт предусматривает, что такое подписание не нарушает условий чартера, право фрахтователя выписывать коносамент для своего удобства должно ограничиваться необходимостью того, чтобы не делать условия нового контракта, которые он таким образом навязывает судовладельцу, более обременительными, чем те, на которые судовладелец первоначально согласился в обмен на фрахт". Однако говорить о выписывании коносаментов, которые были бы "удобны" для фрахтователя, когда в большинстве случаев применение Гаагских правил или Гаагско-Висбийских правил является обязательным, представляется нереалистичным. Как заявил судья торгового суда при рассмотрении подобного дела в первой инстанции 532/:

"Нередко [коносаменты] будут содержать условия более обременительные, чем условия чартера, хотя бы лишь потому, что применение Гаагских правил обязательно в стране перевозки. Капитан или судовой агент смогут убедиться в том, каковы условия, просто взглянув на коносамент, если предположить (в чем я сомневаюсь), что они им недостаточно известны. В этих условиях мне представляется немного искусственным заявление о том,

531/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 412.

532/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 456, at p.460.

что фрахтователь нарушает контракт, когда он представляет коносамент, содержащий условия более обременительные, чем условия чартера, и что судовладелец имеет право на компенсацию ущерба. Правильнее было бы сказать, что речь идет о подразумеваемых условиях, которые обязывают фрахтователя возместить ущерб судовладельцу".

390. Однако в деле Ben Shipping Co. (Pte.) Ltd. v. An-Bord Baine (The "C. Joyce") 533/ английский торговый суд отклонил требование судовладельца о компенсации в соответствии с чартером Дженкон, в котором имеется пункт об ответственности судовладельца (пункт 2), ограничивающий ответственность судовладельцев за потерю или повреждение груза в результате немореходного состояния судна в большей степени, чем это предполагается Гаагскими правилами. Стороны изъяли из чартера Дженкон пункт 9, предусматривающий, что капитан подписывает коносамента "без ущерба для настоящего чартера", и заменили соответствующее положение с таким расчетом, чтобы все коносамента, составленные по Гаагским правилам, выписывались судовладельцами, которые обязаны удовлетворить требования, связанные с грузом, по этим чартерам, за что они не несли бы ответственности, если бы коносамента регулировались положениями об ответственности в чартерах. Однако суд отклонил требование судовладельца о компенсации, предъявленное фрахтователям по условиям чартера, на том основании, что в чартере явно оговорено, что коносамента выписываются в соответствии с условием парамант; что это положение в обязательном порядке распространяет на судовладельцев ответственность по Гаагским правилам в соответствии с коносаментами и что не было необходимости (при отсутствии четкого положения) ссылаться на право о компенсации просто потому, что ответственность судовладельцев за груз в соответствии с чартером была более ограничительной, чем ответственность в соответствии с коносаментом. При рассмотрении этого дела высказывалось мнение, что такое решение мало помогло делу, и фрахтователи в деле Ben Shipping, ссылались на абзац одного из решений апелляционного суда, ранее вынесенного по делу Moel Tryvan Steam Ship Co. v. Kruger & Co. 534/, где отмечалось:

"До перевозки судовладелец имеет дело с грузоотправителем. Начиная с момента перевозки он хочет быть в таком же положении в отношении перевозки груза, независимо от того, остается ли груз собственностью грузоотправителя, и независимо от решения грузоотправителя продать его и передать эту собственность третьим лицам. Это подсказывает здравый смысл. Естественно, он не хочет - этого не хотел бы ни один судовладелец, - чтобы у него были одни обязательства перед фрахтователем и другие, более строгие обязательства в том случае, если фрахтователь решит продать свой груз. Я бы сказал попросту, так дела не делаются".

391. Другое anomальное явление, которое возникает в связи с требованиями о компенсации по условиям чартера в вышеупомянутых обстоятельствах, является воздействие положения о сроках, содержащегося в правиле 6 статьи III Гаагских правил. Когда требование о компенсации за потерю или убытки предъявляется в соответствии с условиями чартера, который явно включает Гаагские правила, судовладелец может в соответствии с английским правом сослаться на положение правила 6 статьи III об однолетнем сроке в тех случаях, когда фрахтователем выдвигается требование о компенсации. Требование о компенсации фрахтователем

533/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

534/ (1907) 1 K.B. 809.

может возникнуть в тех случаях, когда фрахтователь является стороной коносаментного контракта и должен удовлетворять требования коносамента, которые по условиям чартера являются конечной ответственностью судовладельца. Однако в случаях, когда требование о компенсации предъявляется судовладельцем фрахтователю (поскольку судовладелец является стороной коносамента и должен удовлетворять требования по условиям коносамента), по английскому праву фрахтователь не может сослаться на положения правила 6 статьи III об однолетнем сроке 535/. В этих условиях у судовладельца имеется шесть лет на выдвижение требования о компенсации. В деле The "Khian Zephyr" фрахтователь высказывал мнение, что фрахтователь должен также иметь возможность сослаться на правило 6 статьи III, поскольку "Перевозчик" в статье I Гаагских правил определяется таким образом, что это понятие включает фрахтователя, который заключил контракт на перевозку с грузоотправителем. Однако английский суд отклонил этот аргумент на том основании, что, когда Гаагские правила по условиям договора включаются в чартер, "перевозчик" может быть только один и что перевозчиком должен быть судовладелец. Фрахтователь не мог быть перевозчиком по условиям чартера, даже если он и мог быть в положении перевозчика по условиям отдельного коносаментного договора. Американское право отличается от английского права в этом вопросе тем, что положение Гаагских правил об однолетнем сроке не считается применимым к требованиям о компенсации по условиям чартера ни со стороны судовладельца, ни со стороны фрахтователя 536/.

Заключение

392. Как явствует из вышеизложенного, и исключение Гаагских правил из чартеров, и попытки включить Правила в чартеры согласно контрактам порождают серьезные трудности и проблемы. Предлагается, чтобы эти трудности и проблемы регулировались обязательным применением к чартерам режима ответственности за груз, аналогичного режиму Гаагских/Гаагско-Висбийских правил, но разработанному специально для применения в чартерах,

535/ Freedom General Shipping S.A. v. Tokai Shipping Co. Limited (The "Khian Zephyr") (1982) 1 Lloyd's Rep. 73

536/ Hercules Inc. v. Stevens Shipping Co. Inc. (1983) 698 F.2d 726, 1983 AMC 1/86 (5th Cir.)

Глава VI

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

393. После четвертой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок прошло более 15 лет. За это время в практике стали использоваться некоторые новые формы чартеров, которые, безусловно, являются шагом вперед к разработке должным образом сбалансированных чартеров. Другие новые формы чартеров, вероятно, заходят слишком далеко в охране интересов фрахтователей, устанавливая значительно более строгую ответственность для судовладельцев. Вместе с тем трудно предположить, что какой-либо судовладелец, знающий об этих последствиях, согласится использовать такой чартер, во всяком случае не скорее чем большинство фрахтователей по своей воле согласятся с использованием без каких-либо изменений чартеров Балтайм или Дженкон.

394. Согласно информации, полученной секретариатом, в отличие от более современных форм старые и устаревшие формы чартеров по-прежнему находят широкое применение. И как было показано в настоящем докладе, неясные, расплывчатые и устаревшие формулировки этих чартеров по-прежнему обуславливают большинство споров по чартерам, которые в ряде случаев влекут противоположные решения даже в рамках одного законодательства.

395. Трудно найти какую-либо иную отрасль, помимо морского судоходства, где контракты зачастую заключались бы за несколько дней, если не часов, после чего контракт вступает в силу, и где на переговорах столь мало внимания уделялось бы формулировкам условий контракта, даже если при этом речь может идти о потенциально значительных денежных суммах. По понятным коммерческим соображениям судовладельцы и фрахтователи и их маклеры сосредоточиваются на установлении на переговорах наиболее важных в коммерческом отношении элементов, таких как фрахтовые или арендные ставки, порты погрузки или места разгрузки и т.п., зачастую подробно не рассматривая другие условия чартеров. В других отраслях экономики трудности, связанные с установлением каждого условия контракта, устраняются путем использования ограниченного числа содержащих всеобъемлющие формулировки типовых форм контрактов. Однако в области морского судоходства продолжающееся использование устаревших отпечатанных типографическим способом форм, которые к тому же недостаточно всеобъемлющи для современных условий, дает возможность с полным правом сказать, что во многих видах морских перевозок уже не существует типовых контрактов. В частности, в случае чартеров на перевозку сухих грузов, как таймчартеров, так и рейсовых чартеров, по информации, полученной секретариатом, нередко типографский бланк чартера дополняется до 50 машинописными положениями, при том что положения самой отпечатанной типографским способом формы в значительной степени опускаются и изменяются. Не все эти дополнительные положения и поправки к отпечатанным типографским способом формам каждый раз оговариваются заново на каждом переговорах. Напротив, часто они полностью заимствуются из предыдущего чартера, заключенного между сторонами, иногда с расплывчатой оговоркой "с логическими изменениями". Неоднократное использование ряда дополнительных положений, когда устанавливаются новые положения, которые затем сами неоднократно повторяются в последующих чартерах, вызывает противоречия между положениями отпечатанных бланков и дополнительными положениями и даже противоречия между самими дополнительными положениями.

396. Помимо путаницы и неопределенности, вызванных такими противоречиями и неясностью некоторых устаревших бланков чартера, создается ненормальное положение, при котором имеющие обязательную силу нормы, регулирующие ответственность судовладельца за груз, применяются в отношении исходных коносаментов, но не в отношении чартеров, по которым выписаны такие исходные коносаменты.

397. На своей четвертой сессии Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок просила секретариат представить также дополнительные данные по следующим вопросам:

- a) имеются ли такие положения чартеров, которые бы допускали их стандартизацию, согласование или усовершенствование для установления справедливого баланса прав и обязанностей различных сторон;
- b) имеются ли такие аспекты чартеров, по которым могли бы приниматься международные законодательные меры;
- c) каковы возможности выработки согласованных определений основных терминов, используемых в чартерах.

A. Стандартизация, согласование или усовершенствование положений чартеров

398. Любое навязывание типовых форм чартеров в области международных морских перевозок будет, очевидно, неприемлемо и нежелательно. Вместе с тем считается, что стандартизация, согласование и усовершенствование положений чартеров не только желательны, но и необходимы. Так, существует необходимость рационализации множества различных положений, используемых в настоящее время, которые по существу одинаковым образом регламентируют одни и те же основные элементы чартеров. Кроме того, существует необходимость совершенствования редакции таких положений для уточнения взятых обязательств и уменьшения возможностей споров.

399. Четкие и всеобъемлющие формулировки положений важны не только для самих сторон чартера. Как было указано ранее в настоящем докладе, положения чартера в ряде существенных аспектов затрагивают также третьи стороны – держателей коносаментов. Третьи стороны, которые не влияют на содержание чартера, условия которого могут налагать на них серьезные обязательства, должны иметь право ожидать, что соответствующие формулировки как коносаментов для перевозок по чартерам, так и включенных в них пунктов чартера будут четко определять их права и обязанности.

400. Предполагается, что то или иное положение, отвечающее интересам судовладельца, или то или иное положение, отвечающее интересам фрахтователя, не обязательно нарушает справедливый баланс прав и обязанностей различных сторон чартера, если это положение не ущемляет необоснованным образом интересы третьих сторон и если уступка в пользу одной стороны может компенсироваться соответствующей финансовой коррективой в пользу другой. Баланс нарушается лишь в том случае, если такая уступка не компенсируется (или считается, что не компенсируется) соответствующей денежной коррективой.

401. В этой связи некоторые современные чартеры содержат положения, предусматривающие альтернативное распределение риска или расходов. Однако считается, что сфера применения таких альтернативных положений может быть значительно более широкой. Когда альтернативные обязательства четко изложены, сторонам чартера легче оценить материальные последствия каждого альтернативного

распределения рисков или расходов для суммы фрахта или аренды. В отличие от этого расплывчатые формулировки положений затрудняют оценку риска или издержек.

402. Нечеткость формулировок положений приводит к тому, что то или иное положение или какое-либо из его выражений может иметь один смысл для обычного участника морских перевозок и совершенно иное значение для юристов, арбитров или судов, тщательно рассмотревших его с правовой точки зрения. Отвечая на вопросы, разосланные секретариатом, один респондент отметил: "Мы не видим затруднений, связанных с использованием (положений чартера) специалистами, которые четко знают, каково их точное значение в соответствии с толкованием арбитражных судов". Это может быть справедливым для специалистов в крупнейших центрах морского судоходства и права, однако нежелательно, чтобы наиболее часто используемые формы чартеров требовали экспертов для своего толкования.

403. Легкости толкования не содействует многообразие используемых в настоящее время форм чартеров. Исследования, проведенные секретариатом, ясно показали, что многие из положений многочисленных различных торговых чартеров отличаются друг от друга не различными требованиями конкретных видов перевозки и не различным распределением риска или расходов между судовладельцем и фрагтователем. Они различаются лишь в силу исторических причин. По-видимому, в таких чартерах лишь несколько положений определяются непосредственно спецификой данного вида перевозки, поэтому полагают, что основные положения могли бы быть улучшены без потери гибкости, при том что при необходимости предусматривалось бы альтернативное распределение риска или расходов.

404. Исследования, проведенные секретариатом, также ясно показали, что при разработке чартеров краткость формулировок не обязательно ведет к их ясности. Во многих старых проформах чартеров, вызвавших наибольшее число споров, часто используются слишком краткие формулировки, которые не учитывают должным образом потенциально сложные обстоятельства. Знаменательно то, что подробные и, как правило, всеобъемлющие современные танкерные тайм-чартеры вызывают значительно меньшее число споров, чем традиционные проформы тайм-чартеров для перевозок сухих грузов.

405. Старые, плохо составленные проформы чартеров для перевозок конкретных грузов все еще используются во многих рейсах, как и устаревшие общие проформы рейсовых чартеров и таймчартеров для перевозок сухих грузов. Как можно заключить из настоящего доклада, несколько самых старых проформ чартеров, которые в течение десятилетий подвергались критике за нечеткие формулировки, неясность и высокую вероятность возникновения спора, сегодня по-прежнему находят широкое применение. В международном морском судоходстве в целом, по-видимому, не выработано каких-либо достаточно эффективных механизмов, имеющих целью уменьшение использования устаревших проформ или содействия внедрению современных проформ с более четкими формулировками.

406. Считается, что, в частности, существует возможность согласования и/или усовершенствования следующих положений:

Арбитраж	Таймчартер и рейсовый чартер
Коносаменты	" "
Канцелинг	" "
Прекращение ответственности фрагтователей	Рейсовый чартер

Положения, определяющие срок действия чартера	Таймчартер
Положения коносаментов для перевозок по чартеру, включающие условия чартера	Рейсовый чартер
Состояние судна при сдаче и возвращении судна	Таймчартер
Опасный груз	Таймчартер и рейсовый чартер
Девиация	Рейсовый чартер
Фрахт	"
Общая авария	Таймчартер и рейсовый чартер
Компенсация	Таймчартер и рейсовый чартер
Стальнойное время и демередж	Рейсовый чартер
Залоговое право	Таймчартер и рейсовый чартер
Оговорка о ремонте	Таймчартер
Приостановление аренды	"
Оплата аренды и изъятие судна из эксплуатации	"
Положения об ответственности и исключениях из ответственности	Таймчартер и рейсовый чартер
Безопасные порты и причалы	" "

407. Поэтому рекомендуется, чтобы после консультаций с соответствующими коммерческими и международными организациями секретариат ЮНКТАД определил, какие из упомянутых выше положений могут стать стандартными основными положениями чартера. В некоторых случаях подходящими для использования в качестве стандартных основных положений могли бы быть признаны некоторые существующие положения типовых проформ чартеров. В других случаях после рассмотрения используемых в настоящее время положений потребуются разработать новые положения. Затем можно было бы разработать проект стандартных основных положений при помощи и тесном сотрудничестве со стороны соответствующих коммерческих и международных организаций для его представления Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок.

В. Необходимость принятия международных законодательных мер

408. Подавляющее большинство коносаментов в мировой практике регулируются Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами. Ненормально, что при перевозке груза по коносаменту, выписанному на основании чартера, аналогичный имеющий обязательную силу режим ответственности перевозчика за груз не распространяется на оба контракта.

409. Как пояснялось выше, в настоящее время, если контрактные обязательства в отношении груза в соответствии с чартером отличаются от обязательств, установленных в Гаагских или Гаагско-Висбийских правилах в отношении груза, в соответствии с коносаменами, выписанными на основании чартера, то

ответственность перевозчика может измениться в ходе рейса в зависимости от того, были ли заключены коносаментные контракты, кем были выписаны коносаменты и кому. Таким образом, если коносаменты, регулируемые Правилами, выписаны фрахтователю, и эти коносаменты не были уступлены или переданы, то режим ответственности за груз по-прежнему регулируется условиями чартера. Тем не менее, если такие коносаменты или некоторые из них уступлены фрахтователем третьим сторонам, режим ответственности за соответствующий груз изменяется, и его начинают регулировать Гаагские или Гаагско-Висбийские правила. Затем, если коносаменты, находившиеся ранее в руках третьих сторон, передаются фрахтователю или сторонам, которые в юридическом смысле рассматриваются как агенты фрахтователя, то режим ответственности за груз, перевозимый по этим коносаментам, вновь регулируется условиями чартера.

410. Кроме того, отправители груза могут в ходе своей обычной деятельности в некоторых случаях отправлять груз по линейным коносаментам, обязательно подпадающим под положения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, а в других случаях - в качестве фрахтователей по рейсовым чартерам, к которым не применяется никакое имеющее обязательную силу законодательство. И здесь ненормально, что ответственность перевозчика в отношении груза не является последовательной.

411. Во многих современных чартерах делается попытка устранить элементы непоследовательности путем включения положений (часто условия парамаунт, цель которых в том, чтобы Гаагские или Гаагско-Висбийские правила применялись в договорном порядке в отношении чартера, а также выписанных в соответствии с ним коносаментов). Как видно из предыдущих разделов настоящего доклада, эти попытки включить в договорном порядке в чартеры свод Правил, предназначенных для обязательного применения в отношении коносаментов, вызывают неопределенность, порождают споры. Например:

- 1) Может быть неясным, имеет ли положение о включении юридическую силу в смысле собственно включения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил в чартер; если в принципе оно ее имеет, то может быть неясным, какие Правила применимы, а какие нет.
- 2) Может быть неясным, имеют ли те или иные положения Гаагских или Гаагско-Висбийских правил то же значение в контексте контракта чартера, что и в контексте коносамента.
- 3) Могут возникнуть вопросы, в зависимости от характера включения, действительно ли в контексте чартера эти Правила имеют первостепенный характер, или в некоторых отношениях они отменяются другими положениями чартера.
- 4) Несоответствия в режиме ответственности за груз между коносаменстами и чартерами и между основными чартерами и субчартерами вызывают неопределенность и порождают споры в отношении прав на компенсацию между судовладельцами и фрахтователями по претензиям в связи с грузом.
- 5) Различные национальные законодательства могут давать разные ответы на все эти вопросы.

Кроме того, из предыдущих разделов настоящего доклада, как представляется, следует, что современные обновленные варианты типовых проформ чартеров и вновь составленные проформы чартеров не смогли с успехом решить эти проблемы.

412. Многие респонденты из развитых стран, ответившие на вопросы секретариата ЮНКТАД, выразили свою убежденность, что применение имеющего обязательную силу законодательства к чартерам лишит эту систему пресущей ей значительной гибкости, в силу которой стороны имеют полную свободу заключать те контракты, которые они считают необходимыми. Однако имеющее обязательную силу законодательство, регулирующее в целом те же вопросы, что и Гаагские и Гаагско-Висбийские правила, не помешает сторонам чартера и далее устанавливать особые положения, необходимые им для своих конкретных чартеров. Кроме того, даже при отсутствии обязательных международных норм национальное законодательство не дает сторонам чартеров полной свободы действий в определении условий своего контракта. Тем самым широкие оговорки о девиации ограничиваются или толкуются в узком смысле, предполагаются гарантии в отношении мореходности судна и прочих вопросов, разрабатываются нормы по ограничению сферы действия оговорок об исключении из ответственности и включаются требования разумности, хотя это могло и не входить в намерения сторон. Кроме того, во всех таких случаях суды одной страны могут принимать подход, совершенно отличный от подхода судов другой страны. Хотя чартерные контракты не являются автоматически заключаемыми контрактами, как большинство коносаментных контрактов, многие из аргументов, оправдывающих обязательное применение Гаагских правил или Гаагско-Висбийских правил к коносаментам, касаются и чартеров, например аргументы, касающиеся большей ясности, большей точности и большего единообразия.

413. Помимо этого отмечалось, как аргумент против обязательного законодательства, что сегодня значительное большинство чартеров включают Гаагские или Гаагско-Висбийские правила, либо в силу прямой ссылки в отпечатанных типографским способом проформах, либо в результате включения в дополнительный машинописный текст. Даже если рассматривать этот момент в качестве аргумента против обязательного законодательства, а возможна и противоположная точка зрения, контрактное включение в чартеры Правил, призванных регламентировать коносаменты, создает юридические затруднения не только во взаимосвязи между чартерами и выписанными в соответствии с ними коносаменстами (эти вопросы рассматривались выше), но и в толковании самих чартеров.

414. Поэтому высказывается мнение, что для эффективного включения в чартеры системы ответственности за груз, аналогичной Гаагским или Гаагско-Висбийским правилам, необходим свод конкретных правил, обязательно применимых в отношении чартеров.

415. В принципе, те же требования ответственности, обязательно применяемые в отношении коносаментов в соответствии с Гаагским и Гаагско-Висбийскими правилами, должны обязательно применяться в отношении чартеров. Это означает, что правила должны быть сформулированы таким образом, при конкретном упоминании чартеров, чтобы они охватывали следующие основные области ответственности:

- Мореходность судна
- Забота о грузе
- Обязательства в отношении коносаментов, выписанных на основании чартеров
- Ограничение действий
- Права и иммунитеты судовладельца
- Девиация
- Ограничение ответственности
- Опасный груз

416. Вместе с тем предлагается, чтобы секретариат провел дополнительные исследования и опросы для того, чтобы определить:

- 1) воздействие таких обязательных правил в случае применения в отношении только рейсовых чартеров или одновременно рейсовых чартеров и таймчартеров;
- 2) воздействие таких обязательных правил в случае применения лишь к операциям, упомянутым в статье II Гаагских правил, или ко всем рейсам или всем операциям в соответствии с чартером.

417. Впоследствии секретариат представит новый доклад Рабочей группе, содержащий рекомендации о точной сфере действия обязательного законодательства, которое должно применяться в отношении чартеров.

С. Определения основных терминов, используемых в чартерах

418. Исполнительный совет Международного морского комитета (ММК) в сентябре 1976 года решил определить, окажется ли возможным сократить число споров по чартерам путем разработки определений широко используемых терминов. Было достигнуто согласованное мнение, что в идеале определения должны охватывать все аспекты чартеров, однако было решено, что в первую очередь следует рассмотреть вопрос о стальнойном времени. Была создана рабочая группа под эгидой ММК, БИМКО (Балтийская и международная морская конференция) и ГСБС (Генерального совета британского торгового судоходства). Проект свода определений стальнойного времени был рассмотрен на пленарном заседании ММК в 1977 году, после чего была создана международная рабочая группа, в которую, в частности, вошли представители ФНАСМА (Федерации национальных ассоциаций судовых маклеров и агентов). В итоге в декабре 1980 года БИМКО, ММК, ФНАСМА и ГСБС был совместно опубликован окончательный свод определений, озаглавленный "Определения стальнойного времени в чартерах 1980 года". Эти определения должны включаться в контрактном порядке в чартеры, а их преамбула гласит:

"Нижеследующие определения (помимо тех, которые были прямым образом исключены путем опущения или иным образом) применяются в отношении слов или фраз, используемых в чартере, за исключением лишь тех случаев, когда какое-либо определение или часть его не соответствуют каким-либо иным прямо выраженным положениям чартера. Слова, используемые в этих определениях, должны сами толковаться в соответствии с каким-либо определением, данным им в их тексте. Слова или фразы, которые являются лишь вариантами или альтернативными формами слов или фраз, определяемых в настоящем тексте, должны толковаться в соответствии с данным определением (например, "уведомление о готовности судна", "нотис о готовности")".

419. Поэтому эти определения не имеют первостепенной силы. Насколько известно секретариату, ни одна из упомянутых выше организаций и ни одна из каких-либо иных национальных или международных организаций не разработала согласованных определений других терминов, используемых в чартерах. Это, в частности, может объясняться тем, что в соответствии с опросами, проведенными секретариатом, "Определения стальнойного времени в чартерах 1980 года" на практике не нашли сколь-нибудь широкого применения среди фрахтователей и судовладельцев. Кроме того, организации, занимающиеся данным вопросом и изменением типовых проформ чартеров, не приняли решения включить эти согласованные определения в какую-либо опубликованную ими типовую проформу чартера.

420. Определения некоторых терминов чартеров, безусловно, способствовали бы уменьшению возможностей возникновения споров. Но, несомненно, эта цель будет достигнута лишь в том случае, если согласованные определения фактически включаются сторонами в свои контракты. Предлагается, чтобы наиболее эффективным средством содействия использованию определений стало включение согласованных определений в отпечатанные типографским способом проформы чартеров. Включение определений в такие проформы не мешает сторонам опустить эти определения в бланках проформ, если они определенно возражают против их использования в своих конкретных контрактах.

421. В соответствии с этим предлагается, чтобы разработка согласованных определений терминов чартеров была рассмотрена в связи с разработкой положений чартеров, упомянутых в разделе А, выше.

422. Термины чартеров, которые, как считается, в наибольшей степени подходят для согласованных определений (помимо определений сталийного времени и демереджа), - это термины, которые используются в следующих положениях:

оговорки об исключении из ответственности

оговорки о залоговом праве

оговорки, касающиеся погрузки, укладки и выгрузки груза

положения об оплате фрахта и аренды

положения о приостановлении аренды

положения, определяющие срок действия таймчартеров.

423. Поэтому предлагается определить, после консультаций с соответствующими организациями, какие термины чартеров могут быть включены в согласованные определения чартеров. После этого при помощи этих организаций мог бы быть подготовлен проект таких определений для их рассмотрения Рабочей группой.

424. Затем секретариатом ЮНКТАД будут проведены дополнительные исследования для определения оптимальных способов содействия наиболее широкому использованию стандартных основных положений чартеров и согласованных определений, а также для принятия таких дополнительных мер, которые окажутся необходимыми в этой связи.

ANNEX I

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974)
CODE NAME: "BALTIME 1974"



PART I

Adopted by
the Documentary Committee of the Chamber
of Shipping of the United Kingdom
and the Documentary Committee of The Japan
Shipping Exchange, Inc.

Issued 1/1/1969
Amended 1/1/1971
Amended 1/1/1972
Amended 1/1/1973
Amended 1/1/1974
Amended 1/1/1974

1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 5)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. 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.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners and the Vessel named in Box 5 of the grossnet Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 or Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder a plan a cubic-foot grain-bulk capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery	19
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m. or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service.	31
The Vessel to be delivered at the time indicated in Box 16.	32
2. Trade	33
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17.	37
No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as phosphorus, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.	42
3. Owners to Provide	43
The Owners to provide and pay for all provisions and wages, and insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.	48
The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.	53
4. Charterers to Provide	54
The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotage (whether compulsory or not), canal steermans, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage) and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection).	65
All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, darricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	82
5. Bunkers	83
The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at customs at the port of delivery.	85
The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	91
6. Hire	92
The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	94
Payment	96
Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days in advance, and in the manner prescribed in Box 20.	100
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without notice and without prejudice, but the Charterers shall be liable for any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	107
7. Re-delivery	108
The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 6 a.m. and 6 p.m. and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	116
Notice	117
The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered.	120
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	130
8. Cargo Space	131
The whole reach and burthen of the Vessel, in conformity with law, deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, 135 lbs. apparel, furniture, provisions and stores.	136
9. Master	137
The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, docking arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or overcarrying goods, and the Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise.	151
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	158
10. Directions and Logs	159
The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	163
11. Suspension of Hire etc.	164
(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, or deficiency of men or Officers' stores, break-down of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	176
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, or striking or shalloing her anchor, or suffering with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be contributed to by the negligence of the Owners' servants.	185
12. Cleaning Boilers	186
Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.	191
13. Responsibility and Exemption	192
The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including that of the Master, Officers or Crew) whether partial or general.	203
The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	216
14. Advances	217
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a. such advances to be deducted from hire.	222
15. Excluded Ports	223
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel	228
Ice	228
b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	242
Unforeseen detentions through the above causes to be for the Charterers' account.	243
16. Loss of Vessel	244
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained, half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	251
17. Overtime	252
The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their hire for all overtime paid. The Owners and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	257
18. Lien	258
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned.	263
18. Salvage	265
All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	274
20. Sublet	275
The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but not to be liable to the Owners for due performance of the Charter.	280
21. War	281
(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warfare or piracy or any Government or Ruler. The Charterers to be bound by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	299
(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby, such terms as they shall think fit. The Charterers to make good fund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any time owing to loss of or injury to the Master, Officers, Crew or to the action of the Crew refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.	313
(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by any act or during the existence of any of the matters mentioned in section (A), the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account thereto, such account being rendered monthly.	322
(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	333
(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warfare operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented 340 through the provisions of section (A) from reaching it, then at the nearest open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.	344
(F) If in compliance with the provisions of this Clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.	347
Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22.	348
22. Cancelling	350
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling.	353
If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	357
23. Arbitration	359
Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed according to Box 24) by one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award being of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	368
24. General Average	369
General Average to be settled according to York Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	372
25. Commission	373
The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than 2 per cent. on the net amount of the expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work, if the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.	382
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	387

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

1 This Charter Party, made and concluded in day of 19.....
2 Between
3 Owners of the good..... } Steamship { of
4 of tons gross register, and..... tons net register, having engines of indicated horse power
5 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed.....
6 at of about cubic feet bale capacity, and about tons of 2240 lbs.
7 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,
8 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of feet inches on Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,
9 which are of the capacity of about tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather
10 conditions about knots on a consumption of about tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,
11 now
12 and Charterers of the City of
13 **Witnesseth**, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for
14 about
15 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for
16 the fulfillment of this Charter Party.
17
18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at
19
20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as
21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 6. Vessel on her delivery to be
22 ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and
23 donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same
24 time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchant-
25 dice, including petroleum or its products, in proper containers, excluding
26 (vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,
27 all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North
28 America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or
29 Mexico, and/or South America, and/or Europe
30 and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between
31 October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,
32
33
34
35 as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:
36 1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the
37 insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep
38 the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.
39 2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,
40 Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into
41 a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of
42 illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this
43 charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period
44 of six months or more.
45 Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but
46 Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards
47 for dunnage, they making good any damage thereto.
48 3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on
49 board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than tons and not more than
50 tons and to be re-delivered with not less than tons and not more than tons.
51 4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of
52 United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and
53 stores, on summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at
54 and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary
55 wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at
56 unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than days
57 notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.
58 5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or
59 part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes
60 due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the
61 hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-
62 terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day
63 following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they
64 to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.
65 Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject
66 to 2½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application
67 of such advances.
68 6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may
69 direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely
70 lie afloat.
71 7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also
72 accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,
73 tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers
74 paying Owners per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are
75 incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.
76 8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and
77 boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and
78 agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for
79 cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.
80 9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on
81 receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.
82 10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted
83 with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the
84 rate of \$1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally
85 Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.
86 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the
87 Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-
88 terers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-
89 sumption of fuel.
90 12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.
91 13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of
92

93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents..... days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.
94 14. That if required by Charterers, time not to commence before.....and should vessel
95 not have given written notice of readiness on or before.....but not later than 4 p.m. Charterers or
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.
97 15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.
102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.
105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the
106 purpose of saving life and property.
107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,
108 one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.
110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average
111 contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.
114 19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and
115 Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in
125 United States money.
126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever,
127 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
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,
129 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
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or
131 ships belonged to strangers.
132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.
133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.
135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.
138
139
140 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also
141 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for
142 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel ladders and oil for
143 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The
144 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.
145 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;
146 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,
147 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the
148 port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or
149 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned
150 thereby.
151 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained
152 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels;
153 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both
154 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:
155 U. S. A. Clause Paramount
156 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April
157 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of
158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading
159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.
160 Both-to-Blame Collision Clause
161 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
162 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
163 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
164 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-
165 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her
166 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.
167 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-
168 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the
169 port or to get out after having completed loading or discharging.
170 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the
171 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.
172 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to
173
174 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.
175 28. An address commission of 2½ per cent payable to.....on the hire earned and paid under this Charter.



ANNEX III

Copyright © 1961 and Published by: The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA), New York. This derivative work may not be copied without the permission of the copyright owners. Code Name: ASBATIME

TIME CHARTER
New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 — Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; June 12th, 1981

	THIS CHARTER PARTY, made and concluded in	1
	..... day of	2
Owners	between	3
	..... Owners of	4
	the good	5
Description of Vessel	of	6
	..... tons gross register, and	7
	..... tons net register, having engines of	8
	horsepower and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed	9
	..... cubic feet grain/bale capacity	10
	....., and about	11
	..... long/metric tons deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding	12
	..... long/metric tons) on a salt water draft of	13
	..... on summer freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about	14
	..... long/metric tons of	15
	..... fuel oil and	16
	..... long/metric tons of	17
	..... and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about	18
	..... knots on a consumption of about	19
	..... long/metric tons of	20
	..... now	21
	..... and	22
Charterers	..... and	23
	..... Charterers of the City of	24
	..... The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the time of delivery for about	25
Duration	.....	26
	..... within below mentioned trading limits.	27
Sublet	Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this Charter.	28
	.....	29
Delivery	Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers	30
	.....	31
	.....	32
	.....	33
	.....	34
	.....	35
	.....	36
	.....	37
	in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear simultaneously (and with full complement of officers and crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:	38
Dangerous Cargo	.....	39
	.....	40
	.....	41
	.....	42
	.....	43
	.....	44
	.....	45
	.....	46
	.....	47
	.....	48
	.....	49
Cargo Exclusions	.....	50
	.....	51
	.....	52
	.....	53
	.....	54
	.....	55
	.....	56
Trading Limits	The vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and places within	57
	..... excluding	58
	.....	59
	.....	60
	.....	61
	.....	62
	as the Charterers or their agents shall direct, on the following conditions:	63
Owners to Provide	1. The Owners shall provide and pay for the insurance of the vessel and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull,	64
	.....	65
	.....	66
	.....	67
	.....	68

	machinery and equipment for and during the service.	69	
Charterers to Provide	2. The Charterers, while the vessel is on hire, shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, port charges, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 1, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this Charter shall be for Charterers' account. All other fumigations shall be for Charterers' account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.	70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80	
	Charterers shall provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners shall allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel.	81 82 83 84	
	Bunkers on Delivery and Redelivery	3. The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the vessel as hereunder. The vessel shall be delivered with:	85 86 87
		long/metric* tons of fuel oil at the price of per ton;	88
	 tons of diesel oil at the price of	89
		per ton. The vessel shall be redelivered with:	90
		tons of fuel oil at the price of per ton;	91
	 tons of diesel oil at the price of per ton	92
		93
		94
	(*Same tons apply throughout this clause)	95	
Rate of Hire	4. The Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel at the rate of	96 97	
	..... United States Currency	98
	per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on	99 100	
Redelivery Areas and Notices	summer freeboard, per calendar month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless vessel lost) at	101 102 103 104	
	.....	105
	..... unless otherwise mutually agreed.	106 107
	Charterers shall give Owners not less than	108	
	of vessel's expected date of redelivery and probable port	109	
	.....	110
Hire Payment and Commencement	5. Payment of hire shall be made so as to be received by Owners or their designated payee in New York, i.e.	111 112 113	
	.....	114
	..... in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.	115 116 117 118 119 120 121 122
	Time shall count from 7 A.M. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their agents before 4 P.M., but if required by Charterers, they shall have the privilege of using vessel at once, in which case the vessel will be on hire from the commencement of work.	123 124 125 126 127	
	Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced, as required by the Captain, by the Charterers or their agents, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.	128 129 130 131 132	
	Cash Advances		
	Berths	6. Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any berth or place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.	133 134 135 136
Spaces Available	7. The whole reach of the vessel's holds, decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	137 138 139 140 141	
Prosecution of Voyages	8. The Captain shall prosecute his voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to perform all cargo handling at their expense under the supervision of the	142 143 144 145 146	



ANNEX IV

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974)
CODE NAME: "LINERTIME"

PART I

1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name	6. GRT/NRT	7. Class	8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Quantity of stores, provisions and fresh water not exceeding (tons)	
11. Cubic-feet grain/bale capacity available for cargo		12. Permanent bunkers (abt.)	
13. Speed capability in knots (abt.) on a consumption per 24 hours of (abt.)		14. Present position	
15. Period of hire (Cl. 1)		16. Port of delivery (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 1)	
		17. Time for delivery (Cl. 1)	
18. Number of days' notice of expected date of delivery (Cl. 1)		19. Cancelling date (Cl. 2)	
20. Trade limits (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 3)			
21. Injurious, inflammable or dangerous goods limited to (also state name of authorities concerned) (Cl. 3)		22. Vessel's cargo handling gear (Cl. 5)	
23. Fuel consumption in port per 24 hours (abt.) (Cl. 5)		24. Bunker price (indicate alternative (a) or (b) and fixed price if agreed) (Cl. 6)	
25. Bunkers on delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)		26. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)	
27. Charter hire (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 7)		28. Hire payment (state currency, mode and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 7)	
29. Place or range of re-delivery (Cl. 8)		30. Number of days' preliminary and final notice of port and date of re-delivery (Cl. 8)	
31. Suspension of hire etc. (indic. no. of consecutive hours) (Cl. 14 (A))		32. Cleaning of boilers etc. (indicate number of hours) (Cl. 15)	
33. Advances (only to be filled in if special agreement made) (Cl. 16)		34. Overtime (state lumpsum or if other special agreement made) (Cl. 19)	
35. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 23)		36. General average to be settled in (Cl. 24)	
37. Supercargo (state price agreed) (Cl. 27)		38. Meals (state price agreed) (Cl. 28)	
39. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 33)			
40. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed			

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen. Issued September 1st, 1968

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. 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.

Signature (for the Owners)	Signature (for the Charterers)
----------------------------	--------------------------------

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-feet grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded, capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	<i>Cargo Gear Certificate</i> The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.	107 108 109 110
		<i>Fuel Consumption in Port</i> The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.	111 112 113
1. Period and Port of Delivery	15	6. Bunkers The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at (a) current price, at the respective ports* (b) a fixed price per ton* (* state alternative agreed in Box 24):	114 115 116 117 118 119 120
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie	16 17 18 19 20 21	The Vessel to be delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers. The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.	121 122 123 124 125 126
(a) always afloat*	22		
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*	23 24		
as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter. (* state alternative agreed in Box 16).	25 26 27 28	7. Hire The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27 (a) per 30 days* (b) per day* commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. (* state alternative agreed in Box 27).	127 128 129 130 131 132 133
<i>Time for Delivery</i> The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17. The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 18 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery. The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.	29 30 31 32 33 34 35	<i>Payment</i> Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28. In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	134 135 136 137 138 139 140 141 142
2. Cancelling	36	<i>Last Hire Payment</i> Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.	143 144 145 146 147 148 149 150 151 152
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	37 38 39 40 41 42		
3. Trade	43	8. Re-delivery The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively, if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.	153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie	44 45 46	<i>Notice</i> The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179
(a) always afloat*	47		
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*	48 49		
within the limits as stated in Box 20. (* state alternative agreed in Box 20).	50 51		
No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.	52 53 54 55 56 57 58 59 60 61		
<i>Nuclear Fuel</i> Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.	62 63 64 65 66 67 68 69		
4. Owners to Provide	70	9. Cargo Space The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	180 181 182 183
The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.	71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81		
5. Charterers to Provide	82	10. Master The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197
The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery). Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal, steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.	83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97		
<i>Cargo Gear</i> All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22. This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.	98 99 100 101 102 103 104 105 106	11. Bill of Lading The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	198 199 200 201 202
		12. Responsibility The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transshipment, and deliver the cargo at destination.	203 204 205 206

"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading. The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245	a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	315 316
<i>Ice</i>	317	b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound, at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329
18. Loss of Vessel	330	Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	331 332 333 334 335
19. Overtime	336	The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.	337 338 339 340
20. Lien	341	The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien for the Vessel for all moneys paid in advance and not earned. The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	342 343 344 345 346 347 348
21. Salvage	349	All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	350 351 352 353 354 355 356
22. Sublet	357	The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	358 359 360 361
23. War	362	(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler. (B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, 1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and 2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks. (C) In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly. (D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions. (E) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not) either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners, in all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery. (F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation. Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 35.	363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422
13. Exceptions	246	As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions: Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions. Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions: Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery. The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261
14. Suspension of Hire, etc.	262	(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. <i>Winch Breakdown</i> In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly. <i>Detention for Charterers' Account</i> (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants. <i>Dry-docking</i> Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298
15. Cleaning Boilers, etc.	299	Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	300 301 302 303 304 305 306
18. Advances	307	The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.	308 309 310 311 312
17. Excluded Ports	313	The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	314

"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

24. General Average	423	30. Stevedoring Damage	453
General Average to be settled in the place stated in Box 36 according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	424 425 426	The Owners to instruct the Master to report in writing to the Super-cargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring.	454 455 456 457 458 459
25. Fumigation	427	31. Ballast	460
Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.	428 429 430 431 432	If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.	461 462
26. Funnel Mark	433	32. Arbitration	463
The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.	434 435 436 437 438	Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place. If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.	464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479
27. Supercargo	439	33. Commission	480
The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying the price stated in Box 37 per day for lodging and victualling at the Master's table.	440 441 442	The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 39 to the party mentioned in Box 39 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work, if the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491
28. Meals	443		
The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying the price stated in Box 38 per man per meal, for all such victualling.	444 445 446 447		
29. Light	448		
The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.	449 450 451 452		

ANNEX V

19-0



Part I

Adopted by
the Documentary Committee of
the Council of British Shipping, Ltd.
and the Documentary Committee of The Japan
Shipping Exchange, Inc., Tokyo

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976) INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC. (To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and date	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GRT/NRT (Cl. 1)	
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)		
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)		
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b); if total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)	
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)	a) Laytime for loading b) Laytime for discharging c) Total laytime for loading and discharging	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)	19. Cancelling date (Cl. 10)	
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)		
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.		

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. 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.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross nett Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:	1	8. Lien Clause	105
The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.	2	Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	106 107 108 109 110 111 112 113
2. Owners' Responsibility Clause	21	9. Bills of Lading	114
Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.	22	The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.	115 116 117 118 119
And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.	23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40	10. Cancelling Clause	120
3. Deviation Clause	41	Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.	121 122 123 124 125 126 127 128 129
The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	42 43 44 45	11. General Average	130
4. Payment of Freight	46	General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).	131 132 133 134
The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.	47 48 49 50 51 52 53 54 55	12. Indemnity	135
Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.		Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.	136 137
5. Loading/Discharging Costs	56	13. Agency	138
(a) Gross Terms	57	In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.	139 140
The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board.	58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78	14. Brokerage	141
If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses.		A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20.	142 143
Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.		In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.	144 145 146 147
(b) F.I.O. and free stowed/trimmed		15. GENERAL STRIKE CLAUSE	148
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.		Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.	149 150 151
The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).		If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same. (Freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177
Indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.		If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and 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.	178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204
6. Laytime	79	(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204
(a) Separate laytime for loading and discharging	80	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204
The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.	81 82 83 84 85 86	(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bills of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204
The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.	87 88 89 90 91	(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204
(c) Commencement of laytime (loading and discharging)	92		
Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.	93 94 95 96 97 98 99 100		
Time actually used before commencement of laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be.			
Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 15.			
7. Demurrage	101		
For running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.	102 103 104		

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)
Including "F.I.O." Alternative, etc.

last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

17. 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 Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, 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 Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter.

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

(d) This Ice Clause not to apply in the Spring.

Port of discharge

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening 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 Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Captain 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.



Code Name: Norgrain 89
RECOMMENDED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND
AGENTS (FONASBA)
AMENDED MAY 1989

NORTH AMERICAN GRAIN CHARTERPARTY 1973
ISSUED BY THE ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (U.S.A.) INC.

		19.....				
Owners	IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED, between.....		1			
Ship Details Disponent Owners Time-chartered Owners Chartered Owners	<table border="0"> <tr> <td rowspan="2">} of the</td> <td>Self/Non Self Trimming Bulk Carrier</td> <td rowspan="2">Call Sign</td> </tr> <tr> <td>SS Tween Decker M V Tanker</td> </tr> </table>	} of the	Self/Non Self Trimming Bulk Carrier	Call Sign	SS Tween Decker M V Tanker	2
} of the	Self/Non Self Trimming Bulk Carrier		Call Sign			
	SS Tween Decker M V Tanker					
Description of Vessel	Built at of tons of 2,240 lbs.		3			
	deadweight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of cubic feet (including cubic feet in self-bleeding wing spaces)		4 5			
			6			
Classification	Classed in now.....		7			
Ship Interests Interests			8 9 10			
Charterers	and of Charterers.		11			
Loading Ports	1. That the said vessel, being tight, staunch strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to		12			
	and there load		13			
	at safe loading berth(s) in Charterers' option.		14			
Description of Cargo	always afloat, a full and complete* cargo in bulk of		15			
	at Charterers' option tons of 2,240 lbs.* 1,000 kilos.* % more or less, quantity at Owners' option.		16 17 18			
Notice and Loading Port Orders	2. Owners are to give Charterers (or their Agents) telegraphic address "....." telex number:..... 15 and 7 days notice of vessel's expected readiness to load date, and approximate quantity of cargo required with the 15 days' notice, such quantity to be based on a cargo of Heavy Grain, unless the cargo composition has been declared or indicated.		19 20 21			
	The Charterers are to be kept continuously advised by telegram/telex of any alteration in vessel's readiness to load date.		22			
	Master to apply to (telegraphic address ".....") for first or sole loading port orders 144 hours before vessel's expected readiness to load date but not sooner than 144 hours before the laydays in Clause 4 and Charterers or their Agents are to give orders for first or sole loading port within 72 hours of receipt of Master's application, unless given earlier.		23 24 25			
	Orders for second port of loading, if used, to be given to the Master not later than		26			
	Master is to give Charterers (or their Agents) 72 and 12 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole loading port together with vessel's estimated readiness to load date.		27 28			
Vessel Inspection	3. Vessel is to load under inspection of National Cargo Bureau, Inc in U.S.A. ports or of the Port Warden in Canadian ports. Vessel is also to load under inspection of a Grain Inspector licensed/authorised by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act and/or of a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture as required by the appropriate authorities.		29 30 31			
	If vessel loads at other than U.S. or Canadian ports, she is to load under inspection of such national and/or regulatory bodies as may be required.		32			
	Vessel is to comply with the rules of such authorities, and shall load cargo not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel, Furniture and Water. Cost of such inspections shall be borne by Owners.		33 34			
Laydays/ Cancelling	4. Laytime for loading, if required by Charterers, not to commence before 0800 on the day of 19.....		35			
	Should the vessel's notice of readiness not be tendered and accepted as per Clause 18 before 1200 on the day of 19..... the Charterers have the option of cancelling this Charterparty any time thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18.		36 37			
Destination	5. On being so loaded, the vessel shall proceed to.....		38			
	as ordered by Charterers/Receivers*, and deliver the cargo, according to Bills of Lading at safe discharging berths in Charterers' option, vessel being always afloat, on being* /having been* paid freight as per Clauses 8 and 9.		39 40 41			
Discharging Port Orders	Master to apply by radio to (telegraphic address ".....") for first or sole discharging port orders 96 hours before vessel is due off* and they are to give first or sole discharging port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday, the time allowed shall be 52 hours instead of 48 hours.		42 43 44			
	Orders for second and/or third ports) of discharge are to be given to the Master not later than vessel's arrival at first or subsequent port.		45			
	Master to radio Charterers/Receivers (or their Agents) 72 and 24 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole discharging port. Charterers/Receivers (or their Agents) are to be kept continuously advised by radiotelegram/telex of any alterations in such estimated time of arrival.		46 47			
Bills of Lading	6. The Master is to sign Bills of Lading as presented on the North American Grain Bill of Lading form without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charterparty. If the Master elects to delegate 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 if so required.		48 49			
Rotation of Ports	7. Rotation of loading ports is to be in Owners' * option. Rotation of discharging ports is to be in Owners' * option, but if more than two (2) ports of discharge are used rotation is to be geographic		50 51			
Freight	8. Freight to be paid as follows:		52			
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos.* Charterers have the option of ordering the vessel to load at		53 54 55 56			
	in which case the rate of freight to be		57 58 59 60 61 62			
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos.*		63			

*Delete as appropriate

	Charterers/Receivers have the option of ordering the vessel to discharge at	64
	.....	65
	in which case the rate of freight to be	66
	.....	67
	.....	68
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos*	69
	If more than one port of loading and/or discharging is used, the rate of freight shall be increased by	70
	.....	71
	.....per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* for each additional loading and/or discharging port on the entire cargo.	72
Freight Payment	9. (a) Freight shall be fully prepaid on surrender of signed Bills of Lading in	73
	.....in	74
	.....	75
	on Bill of Lading weight, discountless, not returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. Freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board.	76
	Once the Bills of Lading have been signed, and Charterers call for surrender of Original Bills of Lading against freight payment above, it will be incumbent upon Owners or their Agents to comply immediately with such call for surrender during office hours, Mondays to Fridays inclusive.	77
	.....	78
(Other)	(b)	79
	.....	80
	.....	81
Cost of Loading and Discharging	10. (a)* Cargo is to be loaded and stow trimmed (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness) free of expense to the vessel. Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	82
	.....	83
	(b)* Cargo is to be loaded and trimmed at Owners' expense. Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	84
	.....	85
Stevedores at Loading Port(s) and Discharging Port(s)	11. Stevedores at loading Port(s) are to be appointed by Charterers* and paid by Charterers* Owners*	86
	.....	87
	If stevedores are appointed by Owners, they are to be approved by Charterers at loading port(s), and such approval is not to be unreasonably withheld. Stevedores at discharging port(s) are to be appointed and paid for by Charterers/Receivers*.	88
	.....	89
	In all cases, stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	90
Bulk Carrier and Wing Spaces	12. (a) The vessel is warranted to be a self-trimming bulk carrier* non-self-trimming bulk carrier*	91
	.....	92
	(b) Cargo may be loaded into wing spaces if the cargo can bleed into centerholds. Wing spaces are to be stow trimmed; any further trimming in wing spaces and any additional expenses in discharging are to be for Owners' account, and additional time so used is not to count as laytime or time on demurrage.	92
Overtime	13. (a) Expenses	93
	(i) All overtime expenses at loading and discharging ports shall be for account of the party ordering same	94
	(ii) If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility all overtime expenses are to be equally shared between the Owners and Charterers* Receivers*	95
	(iii) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owner's account.	96
	.....	97
	(b) Time Counting	98
	If overtime ordered by Owners be worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count; if ordered by Charterers/Receivers, the actual time used shall not count; if ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility half the actual time used shall count.	99
	.....	100
Separations	14. Cost of cargo separations, including labor used for laying same, to be for Charterers' account unless required by Owners, in which case all resultant expenses shall be borne by the Owners. Separations ordered by Charterers shall be made to Master's satisfaction (but not exceeding the requirements of the competent authorities).	101
	.....	102
Securing	15. (a) For Owners' account	103
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe stowage to be supplied by and paid for by Owners, and time so used not to count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Owners' expense, and time actually lost is not to count.	104
	.....	105
	(b) For Charterers' account	106
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe stowage to be supplied by and paid for by Charterers, and time so used to count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Charterers/Receivers' expense.	107
	.....	108
Fumigation	16. If after loading has commenced, and at any time thereafter until completion of discharge, the cargo is required to be fumigated in vessel's holds, the Owners are to permit same to take place at Charterers' risk and expense, including necessary expenses for accommodating and victualing vessel's personnel ashore.	109
	.....	110
	The Charterers warrant that the fumigants used will not expose the vessel's personnel to any health hazards whatsoever, and will comply with current IMO regulations.	111
	.....	112
	Time lost to the vessel is to count at the demurrage rate.	112
Opening/Closing Hatches	17. At each loading and discharging port, cost of first opening and last closing of hatches and removal and replacing of beams, if any, shall be for Owners' account. Cost of all other opening and closing of hatches, removal and replacing of beams shall be for Charterers/Receivers' account.	113
	.....	114
	18. (a) Notice of Readiness	115
	Notification of vessel's readiness to load and discharge at the first or sole loading and discharging port shall be delivered in writing at the office of Charterers/Receivers between 0900 and 1700 on all days except Sundays and holidays, and between 0900 and 1200 on Saturdays. Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading or discharging berth if vacant, failing which from a lay berth or anchorage within limits of the port, or otherwise as provided in Clause 18 (b) hereunder.	116
	.....	117
Time Counting	(b) Waiting for Berth Outside Port Limits	119
	If the vessel is prevented from entering the limits of the loading, discharging port(s) because the first or sole loading, discharging berth or a lay berth or anchorage is not available within the port limits, or on the order of the Charterers/Receivers or any competent official body or authority, and the Master warrants that the vessel is physically ready in all respects to load or discharge, the Master may tender vessel's notice of readiness, by radio if desired, from the usual anchorage outside the limits of the port, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. If after entering the limits of the loading port, vessel fails to pass inspections as per Clause 18 (c) any time so lost shall not count as laytime or time on demurrage from the time vessel fails inspections until she is passed, but if this delay in obtaining and passing exceeds 24 running hours then all time spent waiting outside the limits of the port shall not count.	120
	.....	121
	.....	122
	.....	123
	.....	124
	(c) Commencement of Laytime	125
	Following receipt of notice of readiness laytime will commence at 0800 on the next day not excepted from laytime. Time not excepted from laytime actually used before commencement of laytime shall count.	126
	.....	127
	(d) Subsequent Ports	128
	At second or subsequent port(s) of loading and/or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from vessel's arrival within the limits of the port or as provided in Clause 18 (b) if applicable.	129
	.....	130
	(e) Inspection	131
	Unless the conditions of Clause 18 (b) apply, at first or sole loading port Master's notice of readiness shall be accompanied by pass of the National Cargo Bureau, Port Warden and Grain Inspector's certificate of vessel's readiness in all compartments to be loaded, for the entire cargo covered by the Charterparty as per Clause 3. In the event that vessel loads in subsequent port(s) and is required to re-pass inspections in these ports, any time lost thereat in securing the required certificates shall not count as laytime or time on demurrage.	132
	.....	133
	.....	134
Laytime	19. (a) Vessel is to be loaded and discharged within	135
	Sundays and Holidays excepted	136
	(b) Vessel is to be loaded within	137
	Sundays and Holidays excepted	138
	(c) Vessel is to be discharged at the average rate of	139
	(weather permitting), Sundays and Holidays excepted on the basis of the Bill of Lading weight	140
	(d) Notwithstanding any custom of the port to the contrary, Saturdays shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labor and/or grain handling facilities are unavailable on Saturdays or available only at overtime and/or premium rates.	141
	.....	142
	In ports where only part of Saturdays is affected by such conditions, as described above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period.	143
	.....	144
	Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday shall count as a full layday.	144

	(e) In the event that the vessel is waiting for loading or discharging berth, no laytime is to be deducted during such period for reasons of weather unless the vessel occupying the loading or discharging berth in question is actually prevented from working grain due to weather conditions in which case time so lost is not to count.	145 146
Demurrage/ Despatch Money	20. Demurrage at loading and/or discharging ports is to be paid at the rate of per day or <i>pro rata</i> for part of a day and shall be paid by Charterers in respect of loading port(s) and by Charterers/Receivers* in respect of discharging port(s). Despatch money to be paid by Owners at half the demurrage rate for all laytime saved at loading and/or discharging ports.	147 148 149
	Any time lost for which Charterers/Receivers are responsible, which is not excepted under this Charterparty, shall count as laytime, until same has expired, thence time on demurrage.	150
Shifting	21. (a) Shifting expenses and time (i) Cost of shifting between loading berths and cost of shifting between discharging berths, including bunker fuel used, to be for Owners*/Charterers'/Receivers*' account, time counting. (ii) If vessel is required to shift from one loading or discharging berth to a lay berth or anchorage due to subsequent loading or discharging berth(s) not being available, all such shifting expenses, as defined above shall be for Owners*/Charterers'/Receivers*' account, time counting. (iii) If the vessel shifts from the anchorage or waiting place outside the port limits either directly to the first loading or discharging berth or to a lay berth or anchorage within the port limits the cost of that shifting shall be for Owners' account and time so used shall not count even if vessel is on demurrage. (iv) Cost of shifting from lay berth or anchorage within the port limits to first loading or first discharging berth to be for Owners' account, time counting. (b) Shifting in and out of the same berth If vessel is required by Charterers/Receivers* to shift out of the loading berth or the discharging berth and back to the same berth, one berth shall be deemed to have been used, but shifting expenses from and back to the loading or discharging berth so incurred shall be for Charterers'/Receivers*' account and laytime or time on demurrage shall count. (c) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162
Gear and lights	22. If required, the Master is to give free use of vessel's cargo gear, including runners, ropes and slings as on board, and power to operate the same. Vessel's personnel is to operate the gear if permitted to do so by shore regulations, failing which shore operators are to be used. Such shore operators are to be for Owners' account at loading port(s) if the provisions of Clause 10 (b) apply, otherwise for Charterers' account at loading and Charterers*/Receivers*' account at discharging port(s). Time lost on account of breakdowns of vessel's gear essential to the loading or discharging of this cargo is not to count as laytime or time on demurrage, and if Clause 10 (a) applies any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners' account. If required, Master shall give free use of the vessel's lighting as on board for night work.	163 164 165 166 167 168 169
Seaworthy Trim	23. If ordered to be loaded or discharged at two or more ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction (not exceeding the requirements of the Safety of Life at Sea Convention as applied in the country in which such ports are situated) for the passage between ports at Charterers' expense at loading and at Charterers'/Receivers' expense at discharging ports, and time used for placing vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	170 171 172
Draft/Lightage	24. Owners warrant the vessel's deepest salt water draft shall not exceed feet inches on completion of loading and feet inches on arrival at first or sole discharging port. Should the vessel be ordered to discharge at a place in which there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime is to count as per Clause 18 at a safe anchorage for similar vessels bound for such a place and any lightage expenses incurred to enable her to reach the place of discharge is to be at the expense and risk of the cargo, any custom of the port or place to the contrary notwithstanding, but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging berth is not to count as laytime or time on demurrage. Unless loading and/or discharging ports are named in this Charterparty, the responsibility for providing safe port of loading and/or discharging lies with the Charterers/Receivers* provided Owners have complied with the maximum draft limitations in Lines 173/174.	173 174 175 176 177 178 179
Car Decks, etc.	25. It is understood that if this vessel is fitted with car decks, container fittings and/or any other special fittings not connected with the carriage of grain in bulk, any extra expenses incurred in loading and/or discharging as a result of the presence of such car decks, container fittings and/or special fittings are to be for Owners' account. Time so lost shall not count as laytime or time on demurrage.	180 181
Dues and/or Taxes	26.	182 183 184
Seaway Tolls	27. All St. Lawrence Seaway and/or Welland Canal tolls on vessel and/or cargo assessed by Canadian and United States Authorities are to be paid and borne by Owners.	185
Water Pollution	28. Any time lost on account of vessel's non-compliance with Government and/or State and/or Provincial regulations pertaining to water pollution shall not count as laytime or time on demurrage.	186
Agents	29. Owners*/Charterers* are to appoint agents at loading port(s) and Owners*/Charterers* are to appoint agents at discharging port(s). In all instances, agency fees shall be for Owners' account but are not to exceed customary applicable fees.	187 188
Strikes, Stoppages, etc.	30. 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 Lock-out of any class of workmen essential to the discharge, or 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 Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labor 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 rebate 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.	189 190 191 192 193 194 195
Ice	31. Loading Port (a) If the Vessel cannot reach the loading port by reason of ice when she is ready to proceed from her last port, or at any time during the voyage, or on her arrival, or if frost sets in after her arrival, the Master - for fear of the Vessel being frozen in - is at liberty to leave without cargo; in such cases this Charterparty shall be null and void. (b) If during loading, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has the liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port with option of completing cargo for Owners' own account to any port or ports including the port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charterparty is to be forwarded to destination at Vessel's expense against payment of the agreed freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Consignees, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lump sum), all other conditions as per Charterparty. (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 the Owners' own account as under sub-clause (b) or to declare the Charterparty null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port. Voyage and Discharging Port (d) Should ice prevent the Vessel from reaching the port of discharge, the Charterers/Receivers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening 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 the Owners or Master have given notice to the Charterers/Receivers of impossibility of reaching port of destination. (e) 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 safe and accessible port. Such port to be nominated by Charterers/Receivers as soon as possible, but not later than 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of receipt of Owners' request for nomination of a substitute discharging port, failing which the Master will himself choose such port. (f) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Owners shall receive the same freight as if the Vessel had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substitute port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at that port to be increased in proportion.	196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213
Extra Insurance	32. Any extra insurance on cargo incurred owing to vessel's age, class, flag or ownership to be for Owners' account up to a maximum of and may be deducted from the freight, in Charterers' option. The Charterers shall furnish evidence of payment supporting such deduction.	214 215
P. & I. Bunker Clause	33. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of bunker tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.	216 217 218 219
Deviation	34. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charterparty and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom; provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, <i>prima facie</i> , be regarded as unreasonable.	220 221
Lien and Cease Clause	35. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charterparty. Charterers' liability under this Charterparty is to cease on cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight, and demurrage at loading, and except for all other matters provided for in this Charterparty where the Charterers' responsibility is specified.	222 223 224
Exceptions	36. Owners shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the vessel seaworthy and to have her properly manned, equipped and supplied and neither the vessel nor the Master or Owners shall be or shall be held liable for any loss of or damage or delay to the cargo for causes excepted by the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 or the Canadian Carriage of Goods by Water Act, 1970, or any statutory re-enactment thereof. And neither the vessel, her Master or Owners, nor the Charterers or Receivers shall, unless otherwise in this Charterparty expressly provided, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: - Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; seizure under legal process, provided bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods; fires; blockades; riots; insurrections; Civil Commotions; earthquakes; explosions. No exception afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under provisions of this Charterparty.	225 226 227 228 229 230 231

Annex VI
page 4

U.S.A. Clause Paramount	37. If the vessel loads in the U.S.A. the U.S.A. Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows:	232
	"This Bill of Lading, shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent but no further."	233 234 235
Canadian Clause Paramount	38. If the vessel loads in Canada the Canadian Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows:	236
	"This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Carriage of Goods by Water Act, 1970, Revised Statutes of Canada, Chapter C-15, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."	237 238 239 240
Both-to-Blame Collision Clause	39. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:	241 242
	"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, manner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel 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 vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier."	243 244 245 246
	The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."	247 248
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause.	249
General Average/ New Jason	40. General Average shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be settled in.....	250
	Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:	251
	"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for the consequences 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.	252 253 254
	If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels 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."	255 256 257
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause.	258
War risks	41. 1. The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.	259 260
	2. (A) If any port of loading or of discharge named in this Charterparty or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or	261
	(B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charterparty (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charterparty, the Charterparty shall be read in respect of the freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In this latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273
	3. The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.	274 275 276 277 278
	If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	279 280 281 282 283
Address Commission	42. An address commission of% on gross freight, deadfreight and demurrage is due to Charterers at time freight and/or demurrage is paid, vessel lost or not lost, Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight and/or demurrage.	284 285
Brokerage Commission	43. A brokerage commission of% on gross freight, deadfreight, and demurrage is payable by Owners to	286
	at time of receiving freight payment and/or demurrage payment(s), vessel lost or not lost.	287 288
Assignment	44. Charterers have the privilege of transferring/assigning/reletting all or part of this Charterparty to others (guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charterparty).	289
Arbitration	45. (a) New York. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and be subject to U.S. Law: One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	290 291 292 293
<i>Delete para. (a) or (b) as appropriate</i>	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S.\$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	294 295
	(b) London. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.	296 297 298 299
	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. \$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	300 301

**Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.

Codename: "Multiform 1982" (Revised 1986)

ANNEX VII

This Charter Party is not designed
for use in the Container trade.



The Shipbroking Organisations of Austria, Brazil, Denmark, Finland, France, Federal Republic of Germany, Greece, Ireland, Italy, Malta, Morocco, Netherlands, Norway, Portugal, Singapore, South Africa, Spain, Sweden, United Kingdom, U.S.A., Uruguay and Yugoslavia, have approved this document.

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

F O N A S B A

MULTI-PURPOSE CHARTER PARTY 1982

Place.....19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between.....
.....of.....
the Owners/disponent Owners, hereinafter called the Owners, of the vessel.....
(as described hereunder), now.....
and expected ready to load under this Charter Party about.....on her present position,
and.....
of....., the Charterers.

Vessel's
Description

The Owners describe the vessel as: Built 19..... Flag..... Classed.....
Callsign..... GRT..... NRT..... Summer deadweight all told of about
.....metric/long tons on a draft ofin salt water.
Number of decks..... Number of holds..... Number of hatches.....
Type of hatch covers in main and tweendecks (and sizes if required).....
.....
Cubic feet grain/bale in main holds and tweendecks.....
.....
Cubic feet grain/bale in other compartments available for cargo.....
.....
Engines placed..... Bridge placed..... Length overall..... Extreme breadth.....
Type, number and capacity of cargo lifting gear.....
.....metric/long tons S.W.L.
.....

Loading Place
and Cargo

2. That the said vessel, being tight, staunch and strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to
.....
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there load at one or two safe berths, as ordered by Charterers,
always afloat, a full and complete/part cargo of minimum.....tons of 1000 kilos and maximum
.....tons of 1000 kilos.....quantity in the
Master's option, of.....

Orders for
Loading Port(s)

The loading port(s) shall be declared by Charterers not later than.....
.....

Rotation

If the vessel loads at more than one port, the rotation shall be.....
.....

Discharging
Place

3. Being so loaded, the vessel shall proceed to.....
.....
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there deliver the cargo at one or two safe berths, as ordered by
Charterers, always afloat. Owners guarantee the vessel's deepest draft in saltwater on arrival at first or sole discharging port shall not
exceed.....

Orders for
Discharging Port(s)

The discharging port(s) shall be declared by Charterers not later than.....
.....

Rotation

If the vessel discharges at more than one port, the rotation shall be.....
.....

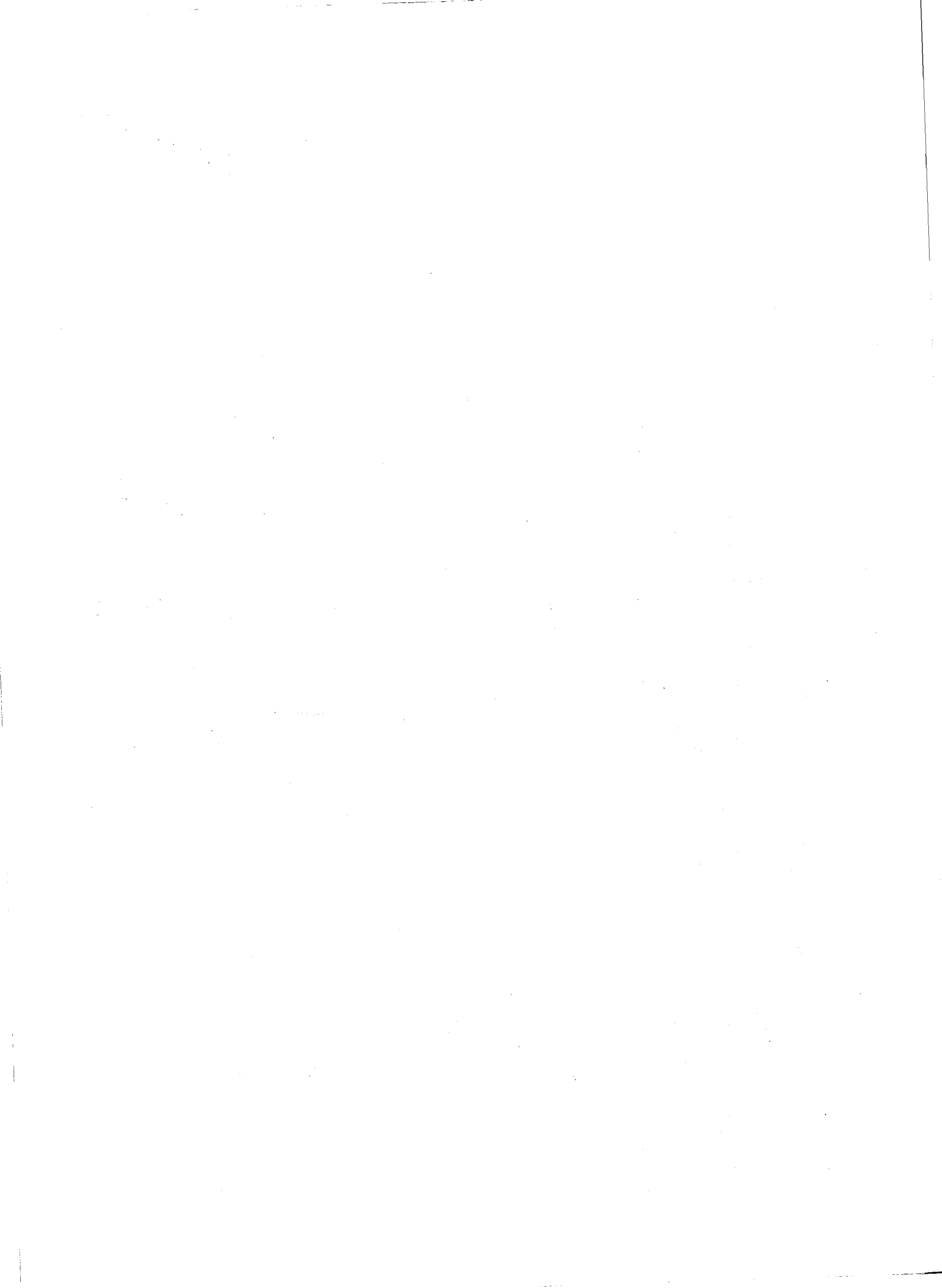
Laydays and
Cancelling

4. Laytime for loading shall not commence before 0800 hours on.....and should the vessel's notice
of readiness not be given before 1700 hours on.....in accordance with Clause 7, the Charterers shall, at
any time thereafter, but not later than the time when such notice has been delivered, have the option of cancelling this Charter Party.
If, prior to tendering notice under this Charter Party, the vessel's cancelling date has already passed or, which ever first occurs, the
vessel has begun her approach voyage and in the ordinary course of events would be unable to tender notice before the cancelling
date, the Owners, having given a revised expected readiness to load date, may require the Charterers to declare whether they elect to
cancel the Charter Party and Charterers shall be given up to 48 running hours to make this declaration. Should the Charterers not elect

	to cancel, the cancelling date shall be extended by three running days, Sundays (or their equivalents) and holidays excluded, from the vessel's revised expected readiness to load date. This provision shall be without prejudice to any claim the Charterers may have as to Owners' possible misrepresentation of the vessel's expected readiness date and/or laydays/cancelling dates contained herein.	52 53 54
Freight	5. The freight is to be paid at the rate of.....per ton of 1000 kilos on gross Bill of Lading weight and is to be paid in the following manner:— The freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board and shall be discountless and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost.	55 56 57 58 59 60 61
Cost of Loading and Discharging Stevedores	6. The cargo shall be loaded, stowed/trimmed and discharged, to the Master's satisfaction in respect of seaworthiness, free of expense to the vessel. Stevedores at loading and discharging ports are to be appointed and paid by Charterers. The stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	62 63 64 65
Notice of Readiness/Time Counting	7. Notification of the vessel's readiness to load/discharge at the first or sole loading/discharging port shall be delivered in writing at the office of the Shippers/Receivers or their agents between 0900 hours and 1700 hours on any day except Sunday (or its local equivalent) and holidays, and between 0900 hours and 1200 hours on Saturday (or its local equivalent). Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading/discharging berth and is in all respects ready to load/discharge. However, if the loading/discharging berth is unavailable, the Master may give notice of readiness on the vessel's arrival within the port or at a customary waiting place outside the port limits, whether or not in free pratique and whether or not cleared by Customs. At the first or sole loading/discharging port laytime shall commence at 1300 hours if notice of readiness is given before noon and at 0800 hours on the next working day that is not excepted from laytime, if notice is given after noon, unless sooner commenced, in which case only time actually used shall count against laytime. At any other loading/discharging port laytime shall commence on vessel's arrival as above. However time shifting from the waiting place(s) to the loading/discharging berth shall not count even if the vessel is already on demurrage. If the vessel is found not to be ready to load or discharge, the time taken to make the vessel ready is not to count as laytime or time on demurrage and all expenses to make the vessel ready shall be for Owners' account. Provided Charterers consent to loading before lay days (as shown in Line 45) commences, any such time actually used shall count against laytime.	66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79
Rate of Loading and Discharging and Excepted Time	8. The cargo shall be:— (a) loaded and stowed/trimmed at the average rate of.....tons of 1000 kilos and discharged at the average rate of.....tons of 1000 kilos, both per working day of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted unless used when only time actually used shall count. OR (b) loaded, stowed/trimmed and discharged within.....working days of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted, unless used when only time actually used shall count.	80 81 82 83 84
Demurrage and Despatch	9. If the vessel is longer detained in loading/discharging, demurrage is to be paid by Charterers to Owners at the rate of.....per day or pro rata. For laytime saved in loading/discharging, Owners are to pay Charterers despatch money at the rate of half the demurrage rate per day or pro rata.	85 86 87 88
Notices	10. (a) The Owners shall give.....days' approximate and.....days' definite notice of the vessel's readiness to load date and shall confirm her ETA at the first loading port 48 and 24 hours in advance, to..... (b) Upon the vessel's sailing from the (last) loading port, the Master shall radio to..... giving the sailing time, the quantity of cargo loaded and the vessel's ETA at first or sole discharging port and shall thereafter radio .....hours' and .....hours' notice of her ETA to.....	89 90 91 92 93 94 95
Opening and Closing of Hatches	11. At each loading and discharging port, provided local regulations permit, the first opening and last closing of hatches including removal and replacing of beams, if any, shall be effected by the vessel's crew at Owners' expense. If local regulations do not so permit, then these operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense. In either event, time so used shall not count as laytime. Any other such operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense and time so used shall count as laytime.	96 97 98 99
Gear and Lights	12. The vessel shall give, free of expense to Charterers, full use of vessel's lighting on deck and in the cargo compartments, also full and free use of her tackle, derricks and winches and/or cranes, with the necessary power to work all gear simultaneously at all times, as may be required by Charterers. Shore winchmen/crane drivers shall be for Charterers' account. The vessel's cargo gear and runners shall be in good working order, the vessel having a valid gear certificate on board. Owners warrant that the vessel's gear complies with Clause 1. In the event of a breakdown of a winch or winches or crane(s), not caused by Charterers, their Agents or contractors, the period of delay thereby caused to the vessel is not to count as laytime or time on demurrage and the cost of any stevedore stand-by time and all other expenses thereby directly incurred shall be for Owners' account.	100 101 102 103 104 105 106 107
Separations	13. Any separations required by Charterers between parcels within the vessel's compartments shall be at their risk and expense and to the Master's satisfaction.	108 109
Grab Discharge	14. The vessel is to be suitable for grab discharge. No cargo shall be loaded in any cargo compartments not readily accessible for grab discharge. However, should any cargo be loaded in any inaccessible spaces, all extra expenses so incurred shall be for Owners' account and any time lost to the vessel shall not count as laytime or time on demurrage.	110 111 112
Stevedore Damage	15. Stevedore damage to the vessel shall be for Charterers' account, subject to the following conditions:— At the time of the occurrence the Master is to notify the Charterers by telecommunication the details of the stevedore damage in the case of damage discoverable by the exercise of due diligence and otherwise on discovery thereof, but in no case later than completion of discharge of the cargo, failing which any claim shall be deemed to be waived. Furthermore, immediately visible damage occurs the Master shall place the stevedores on notice in writing holding them responsible, and endeavour to obtain their acknowledgement of liability therefor. Stevedore damage affecting the seaworthiness of the vessel shall be repaired by the Charterers at their expense in the port where the damage occurs and they are to compensate Owners at the demurrage rate for any time so used, over and above that required for cargo handling purposes. Damage not affecting vessel's seaworthiness shall be for Charterers' account when actually repaired, but no compensation is to be paid to Owners for any time so used.	113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123

Packaged Cargo	16. Tallying, if ordered by Owners, shall be arranged and paid for by the Owners. If tallying is ordered by any other party, it shall be paid for by Charterers.	124 125
Tallying Cargo Battens	If cargo in units/packages is loaded, the vessel shall be fully net or wooden cargo batten fitted. Any missing battens shall be replaced by any suitable material to protect the cargo from the ship's steel plating at Owners' expense and in their time. Any other dunnage required shall be provided, laid and paid for by Charterers.	126 127 128
Overtime	17. All overtime expenses at loading and discharging port(s) shall be for account of the party ordering same. If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility, all such expenses shall be for Charterers' account. Overtime expenses for the vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	129 130 131 132
Seaworthy Trim	18. If ordered to load or discharge at two berths and/or ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for the passage between such berths and/or ports at Charterers' expense. Time used for placing the vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	133 134 135
Shifting	19. If two loading/discharging berths are used, the cost of shifting between berths shall be for Charterers' account and time so used shall count.	136 137
Dues and Taxes Any other Taxes	20. Any dues and/or wharfage and/or taxes on the vessel shall be for Owners' account and any on the cargo shall be for Charterers' account	138 139 140
Agents	21. Owners shall appoint their own agents at loading port(s) and their own agents at discharging port(s).	141
Bills of Lading	22. The Master shall sign Bills of Lading as presented (but in accordance with Mate's receipts) without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter Party. Should it be impracticable for the Master to sign Bills of Lading, he may authorise in writing the port agents to sign them on his behalf in accordance with Mate's receipts. See also Clause 34.	142 143 144
Lightening	23. Provided the vessel has complied with the draft provision in Clause 3, any lightening necessary at port(s) of discharge to enable the vessel to reach her discharging berth(s) shall be at Charterers' risk and expense, time counting as laytime or time on demurrage but time shifting from the place of lightening to the discharging berth(s) is not to count.	145 146 147
Lien and Cesser	24. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage and average contributions due to them under this Charter Party. Charterers' liability under this Charter Party shall cease on the cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight and demurrage and except for all other matters provided for in this Charter Party where the Charterers' responsibility is specified.	148 149 150
Deviation	25. Any deviation in saving or attempting to save life and/or property at sea shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charter Party and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. Should the vessel put into unscheduled port(s) whilst on the voyage, the Owners are to inform Charterers and agents at discharging port(s) thereof immediately.	151 152 153 154
General Average	26. General Average shall be settled according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be adjusted in..... and paid in.....	155 156
New Jason Clause	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 consequences 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 vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels 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." The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain this clause.	157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167
Strikes	27. Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when the vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or Owners may ask Charterers to declare that they agree to reckon the laytime as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telecommunication, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, the vessel must proceed with same and the freight shall be payable only on the quantity loaded, the Owners having the liberty to complete with other cargo on the way for their own account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after the vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Charterers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at the substituted port, all conditions of this Charter Party and the Bill of Lading shall apply and the 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 shall be increased in proportion.	168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182
Exceptions	28. The vessel, her Master, the Owners and the Charterers shall not, unless otherwise expressly provided for in this Charter Party, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraints of princes, rulers or people; seizure under legal process provided a bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods; fires; blockades; riots; insurrections, Civil Commotions; earthquakes; explosions. No exceptions afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under the provisions of this Charter Party.	183 184 185 186 187 188 189
Relet	29. Charterers have the privilege of reletting all or part of this Charter Party to others, subject to Owners' approval, which shall not be unreasonably withheld, Charterers guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter Party.	190 191

Arbitration	30. Any disputes arising under this Charter Party are to be referred to arbitration in.....and subject to the law applicable to Charter Party disputes in the city of the <i>arbitral forum</i> . Except where it is the general practice in the selected arbitral forum for such disputes to be arbitrated by a tripartite tribunal, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and in the case the arbitrators shall not agree, the issues in contention shall be submitted to an umpire selected by the two arbitrators. Otherwise, on the second or tripartite basis, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and a third by the two so chosen. The decision of the arbitrators or umpire in the first case and that of the tripartite tribunal or a majority of it in the second case shall be binding on the parties, subject to the applicable law.	192 193 194 195 196 197 198 199
Brokerage	31. A brokerage of.....% to.....% to.....% to..... on gross freight, deadfreight and demurrage is payable by Owners at the time of receiving freight, respectively demurrage, vessel lost or not lost.	200 201 202 203 204
Protecting Clauses	32. The following clauses are fully incorporated in, and are to form part of, this Charter Party: P. & I. Bunkering clause: The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker fuel is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which fuel can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage. 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 vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, manner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel 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 vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact." The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause. Ice clause: <i>Port of loading.</i> (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 Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void. (b) If during loading the Captain, 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 Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part of cargo thus loaded under this Charter shall 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 lumpsom), all other conditions as per this Charter Party. (c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners shall be at liberty either to load the port cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port. (d) This Ice Clause is not to apply in the Spring. <i>Port of discharge.</i> (a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening 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 shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination. (b) If during discharging the Captain 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 shall be increased in proportion. War Risks clause: (1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution. (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter. (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered. (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto. (5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation. (b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto. (6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.	205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277
Clause Paramount	33. The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 shall apply to this Charter Party and to any Bills of Lading issued hereunder. The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain a clause to include these rules.	278 279



C. (Ore) 7
MEDITERRANEAN
IRON ORE

ANNEX VIII

Charter Party.

London..... 19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED BETWEEN.....
owners of the good Steamship or vessel called the.....
of..... tons net register, now trading and expected ready to load about.....
the
and
Charterers.

2. That the said Ship being warranted tight, staunch, and strong, and in every way fitted for the voyage, shall after delivery of her outward cargo, proceed with all convenient speed to..... and there load always afloat in the customary manner, free of turn, when, where and as soon as ordered by Shipper's agent a full and complete Cargo of Iron Ore, say about..... tons, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture, and being so loaded, shall with all convenient speed proceed to..... and there deliver the same as customary, when, where and as directed by Consignee, to whom written notice is to be given during office hours, 9 a.m. to 5 p.m., or Saturdays 9 a.m. to 1 p.m., of the Vessel being ready to discharge, Ship paying for discharging, One shilling per ton on quantity delivered, also cranes if discharged in a Scottish port.

3. Freight to be paid at and after the rate of.....
per ton of 20 cwt. delivered, in full of all port charges, pilotages, consulages, light dues, trimming, lightersage, and all other dues usually paid by Steamers, including dues on Cargo as customary if Steamer discharges at a Scottish port. If the Steamer is ordered to Briton Ferry to discharge she shall proceed to the Briton Ferry Iron Works Wharf and discharge there at her own risk, Master or Owners to satisfy themselves that ship may safely do so and there deliver the said Cargo, as customary, by night as well as by day

4. Sufficient Cash (if required) for Ship's ordinary disbursements to be advanced at Port of Loading, at the current exchange, by Shippers against the receipt of the Master on Bills of Lading, less Three per cent. to cover commission, interest, and insurance, and the remainder of the freight to be paid on right and true delivery of the Cargo, in Cash.

5. The Cargo to be shipped at the rate of..... Tons and to be discharged at the rate of 500 tons per clear working day of 24 consecutive hours (weather permitting), Sundays and Holidays always excepted. Time lost by reason of all or any of the following causes shall not be computed in the loading or discharging time, viz.: War, Rebellion, Tumults, Civil Commotions, Insurrections, Political Disturbances, Epidemics, Quarantine, Riots, Strikes, Lock-outs, stoppage of Miners, Workmen, Lightermen, Tugboatmen, or other hands essential to the Working, Carriage, Delivery, Shipment or Discharge of the said Cargo whether partial or general, or Accidents at the Mines, at Receiver's Works or Wharf, Landslips, Floods, Frost or Snow, Bad Weather, Intervention of Sanitary, Customs, and/or other constituted Authorities, Partial or Total Stoppage on Rivers, Canals or on Railways, or any other cause beyond control of Charterers, unless steamer is already on demurrage.

6. Time for loading to count from 6 a.m. after the Ship is reported and ready, and in free pratique (whether in berth or not), and for discharging from 6 a.m. after Ship is reported and in every respect ready, and in free pratique, whether in berth or not. Steamer to be reported during official hours only. In case Shippers can arrange to load or discharge on Sundays or Holidays, or before time commences to count, Captain to allow work to be done; half such time used to count. Time between 1 p.m. Saturday and 7 a.m. Monday not to count, unless used, in which case half such time actually used to count.

7. The Ship to unload barges sent alongside with all possible despatch (should this mode of shipping be used); and any delay incurred by not doing so is not to count as part of the lay days. The Ship to load and discharge as rapidly as possible, and give use of steam winches and steam free of expense, and crew to drive the winches, if permitted by local labour regulations, otherwise shore hands to be employed, and Charterers to pay cost of same. The Ship to work at night, if requested to do so, all extra expenses incurred thereby being paid by Owners unless steamer is on demurrage. The Ship to keep the steam winches in good working order.

8. Demurrage (if any) at the rate of eightpence per ton per running day on the total quantity of cargo delivered but in no case less than £50 per day.

9. Charterers to have the right to average the days allowed for loading and discharging.

10. If any wilful misrepresentation be made in respect of the size, position, &c., or should the Steamer not be in Loading Port and ready to load within 23 days from the date of this Charter Party, it shall be at the option of the Charterer whether or not he will load the vessel.

11. The Captain to sign Bills of Lading at any Freight required by Charterers, not less than Chartered rate. Cost of loading cargo is to be considered as advance of Freight and signed for accordingly, unless paid for in cash.

12. The Steamer is to be addressed for the Custom House business to Charterers or their agents at Ports of Loading and Discharging on usual terms under a penalty of £20, which together with all Brokerages and Charges may be deducted from the freight. Agents at discharging port will be.....

13. Any averages occurring under this Charter to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974.

14. Master to telegraph "Charterers," as well as Charterer's agents at Port of Loading, should he have to put in at any Port or Ports.

15. In case of Jettison, the Captain to report the same to Consignees immediately on arrival.

16. An address commission of 2½ per cent. to be paid to Charterer, on delivery of Cargo.

17. Shippers to put the mineral on board, Ship paying tenpence per ton on quantity delivered for such operation.

18. A Commission of one-third of Five per cent. on the gross amount of freight, dead freight, and demurrage is due to Charterers on delivery of cargo.

19. Ship to apply to.....

.....for Cargo, and wire them on leaving last Port of Discharge if there are telegraphic facilities, failing which Shippers to be allowed one day extra for loading.

At La Goulette the Charterers are not responsible for draught of water exceeding 20½ English feet.
" Marbella " " 21½ " " "
" " " " 23 " " "

NOTICE

SERIOUS LOSSES have recently been caused to Charterers by Captains signing Bills of Lading for a greater quantity than they know to have been loaded.
OWNERS ARE REQUESTED to assist Charterers by warning the Captain not to sign Bills of Lading for one ton more than Captain believes to be on board his Steamer.
THE CAPTAIN should carefully calculate from ship's displacement the weight of cargo, and make sufficient allowance for weight of bunker coal, water, stores, &c.
OWNERS ARE PAID freight on output weight, and where Captains sign for an excessive quantity, dues paid by the Steamer on such excess are not recoverable.

A true copy of original Charter in.....possession.

20. The Act of God, the Queen's enemies, Arrest and/or Restraints of Rulers, Princes and People, Quarantine, Fire on Board, in Hulk or Craft or on Shore, Ice, Barratry of the Master and Crew, Enemies, Pirates, Robbers by land or sea, accidents to and damage and detention from Boilers, and of Machinery, Collisions, Stranding, Jettison, or from any act, neglect, default or error in judgment whatsoever of the Pilot, Master, Crew or other servants of the Shipowners in the management and/or the navigation of the Steamer, and all and every other Dangers and Accidents of the Seas, Rivers and Canals of whatever nature and kind whatsoever, before and during the said voyage always excepted. Steamer has liberty to call at any port or ports, in any order, or places, to bunker, or receive and/or deliver part cargo and/or passengers, or to deviate for the purpose of saving life or property, with leave to sail without Pilots, and tow or to be towed and assist vessels or to be assisted in all situations whatsoever. Salvage and/or towage for Owner's sole benefit. Ship not answerable for losses through explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or Hull not resulting from want of due diligence by the Owners of the Ship or any of them or by the Ship's Husband or Manager.

21. All liability of Charterer shall cease on completion of loading and payment of advance, if any, Owner having lien on Cargo for freight, dead freight, and demurrage.

22. Extra duty (if any) in consequence of the Vessel not being British to be borne by Ship.

23. The Captain shall cover the hatch of each hold as soon as the loading into same has finished, and also all hatches when the loading or discharging has finished for the day, if the weather be wet or threatening; he shall also, during rain and snow, cover up all hatches by which loading or discharging is not actually going on. It is agreed that the Captain may send someone to check the weight of the cargo on delivery so as to avoid dispute, and weight as ascertained to be conclusive.

24. Owners accept the risk of detention which may arise if by reason of insufficient depth of water the steamer cannot get to a usual loading and/or discharging berth, as ordered, when same available.

25. Any time lost at discharging port owing to scarcity of wagons and/or labour is to be computed as lay days.

26. If through congestion at the Port of Discharge steamer is kept waiting off the port lay days are to commence to count as per Clause 6, but not until 36 hours from arrival (Sundays and holidays excepted).

27. In the event of any general strike, riot, insurrection, revolution or war, which may prevent the Shipment of Iron Ore under this Charter, the Owners in the event of no cargo having been loaded, have the option of cancelling this Charter or if any cargo has been loaded they have the right to proceed on the voyage with the cargo so loaded. In the latter case the time to count as lay days to be mutually agreed between Owners and Charterers.

AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER°

APPROVED BY
ASSOCIATION OF SHIP BROKERS & AGENTS (U.S.A.), INC.
NEW YORK-1953; AMENDED 1979.

.....19

1 **It is this day mutually agreed, BETWEEN**

2 Owner of the _____ Steamship/Motorship
3 of _____, built _____ at _____ of _____
4 tons net register, or thereabouts, and about _____ tons total deadweight inclusive of bunkers, classed
5 in _____ length overall _____ beam
6 draft _____ now _____
7 and _____ Charterer;

8 1. That the said vessel being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the voyage, shall, with all possible dis-
9 patch, sail and proceed to _____

10 _____ and there load, always afloat, in the customary manner from the Charterer, in such dock
11 as may be ordered by him, a full and complete cargo of coal not exceeding _____ tons nor less than
12 _____ tons, quantity at Vessel's option, and not exceeding what she can reasonably stow and carry,
13 over and above her tackle, apparel, provisions and furniture; and being so loaded, shall therewith proceed, with all possible dispatch, to

14 or so near thereunto as she can safely get, and there deliver her cargo alongside any wharf and/or vessel and/or craft, as ordered,
15 where she can safely deliver, always afloat, on being paid freight at the rate of _____
16 _____ U.S. currency per ton of 1,000 kilos on bill of lading quantity. The Owner shall furnish, if
17 required, a statutory declaration by the master and other officers that all cargo received on board has been delivered. The freight
18 is in full of loading, dumping and trimming, and all port charges, pilotages, agency fees and consulages on the vessel. All wharfage
19 dues on the cargo to be paid by the Charterer.
20 2. The FREIGHT is to be paid _____

21 3. Notice of approximate quantity of cargo required and of vessel's expected date of arrival at port of loading to be given to
22 Charterer or his agents at least _____ days in advance.

23 4. The Cargo to be loaded into vessel _____
24 _____ weather working day(s) of 24 consecutive hours,
25 (excluding bunkering time, Sundays, custom house, colliery, legal and/or local holidays, and from noon on Saturday or the day
26 previous to any such holiday to 7 a.m. on Monday or the day after any such holiday, unless used in which event only time actually
27 used in loading cargo to count) commencing 24 hours after vessel tenders and is ready to load, unless sooner worked, whereupon time
28 is to commence and written notice is given of the vessel's being completely discharged of inward cargo and ballast in all her holds
29 and ready to load, such notice to be given between business hours of 9 a.m. and 5 p.m., or 9 a.m. and 1 p.m. on Saturdays. Any time
30 lost through riots, strikes, lockouts, or any dispute between masters and men, occasioning a stoppage of pitmen, trimmers or other
31 hands connected with the working or delivery of the coal for which the vessel is stemmed, or by reason of accidents to mines or
32 machinery, obstructions, embargo or delay on the railway or in the dock; or by reason of fire, floods, frosts, fogs, storms or any cause
33 whatsoever beyond the control of the Charterer affecting mining, transportation, delivery and/or loading of the coal, not to be com-
34 puted as part of the loading time (unless any cargo be actually loaded during such time). In the event of any stoppage or stoppages
35 arising from any of these causes continuing for the period of six running days from the time of the vessel's being ready to load, this
36 Charter shall become null and void; provided, however, that no cargo shall have been shipped on board the vessel previous to such stop-
37 page or stoppages. In case of partial holiday, or partial stoppage of colliery, collieries or railway from any or either of the aforementioned
38 causes, the lay-days to be extended proportionately to the diminution of output arising from such partial holiday or stoppage. If
39 longer detained, Charterer to pay _____ U.S. Currency per running day (or pro rata for part thereof)
40 Demurrage. If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents _____ U.S. Currency per day (or pro rata
41 for part thereof) dispatch money for _____ time saved. No deduction of time shall be allowed for stoppage, unless due
42 notice be given at the time to the master or Owner.

43 5. If any dispute or difference should arise under this Charter, same to be referred to three parties in the City of New York, one
44 to be appointed by each of the parties hereto, the third by the two so chosen, and their decision, or that of any two of them, shall
45 be final and binding, and this agreement may, for enforcing the same, be made a rule of Court. Said three parties to be commercial
46 men.

47 6. The cargo to be loaded, dumped and trimmed by men appointed by the Charterer at the tariff rate of the port at vessel's
48 expense.

49 7. The bills of lading shall be prepared in accordance with the dock or railway weight and shall be endorsed by the master,
50 agent or Owner, weight unknown, freight and all conditions as per this Charter, such bills of lading to be signed at the Char-
51 terer's or shipper's office within twenty-four hours after the vessel is loaded. Master shall sign a certificate stating that the
52 weight of the cargo loaded is in accordance with railway weight certificate. Charterer is to hold Owner harmless should any
53 shortage occur.

54 8. The Act of God, the king's enemies, restraints of princes and rulers, and perils of the sea excepted. Also fire, barratry of
55 the master and crew, pirates, collisions, strandings and accidents of navigation, or latent defects in or accidents to, hull and/or
56 machinery and/or boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the pilot, master,
57 mariners or other persons employed by the shipowner, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case from
58 want of due diligence by the Owner of the ship, or by the ship's husband or manager. Charterer not answerable for any negligence,
59 default, or error in judgment of trimmers or stevedores employed in loading or discharging the cargo. The vessel has liberty to call
60 at any ports in any order, to sail without pilots, to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or
61 property, and to bunker.

62 9. The cargo to be discharged by consignee at port of discharge, free of expense and risk to the vessel, at the average rate of
63 _____ tons per day, weather permitting, Sundays and holidays and after noon on Saturdays excepted provided
64 vessel can deliver it at this rate. If longer detained, consignee to pay vessel demurrage at the rate of _____ U.S. currency
65 per running day (or pro rata for part thereof). If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents _____ U.S. cur-
66 rency per day (or pro rata for part thereof) dispatch money for _____ time saved. Time to commence twenty-four (24)
67 hours, Sundays and holidays excepted, after vessel is ready to unload and written notice given, whether in berth or not, even if vessel
68 is already on demurrage, and the time allowable for discharging to be calculated on the basis of the bill of lading quantity. In case

69 of strikes, lockouts, civil commotions, or any other causes or accidents beyond the control of the consignee which prevent or delay
70 the discharging, such time is not to count unless the vessel is already on demurrage.
71 10. Notice at port of discharge to be given in writing to consignee's agent on working days between the hours of 9 a.m. and
72 5 p.m., and 9 a.m. and noon on Saturdays.
73 11. Shifting time from anchorage place to loading or discharging berth is not to count even if vessel is already on demurrage.
74 12. Opening and closing of hatches at commencement and completion of loading and discharging shall be for Owner's account
75 and time used is not to count.
76 13. Lighterage, if any, at discharge port to be at the risk and expense of consignees and time used to count as laytime.
77 14. In case of average, the same to be settled according to York/Antwerp Rules 1974. Should the vessel put into any port or
78 ports leaky or with damage, the captain or Owner shall, without delay, inform the Charterer thereof. Captain to telegraph Charterer
79 in case of putting in anywhere.
80 15. Vessel not to tender before 9 a.m. on _____ and if vessel be not ready at loading port as ordered
81 before 9 a.m. on _____, or if any wilful misrepresentation be made respecting the size, position or state of
82 the vessel, Charterer to have the option of cancelling this Charter, such option to be declared on notice of readiness being given.
83 16. Vessel to be consigned to _____ agents at port of loading, and to _____ agents at port
84 of discharge.
85 17. Overtime is to be for account of party ordering same. However, if ordered by port authorities, same is to be for Charterer's
86 account Officers' and crew overtime expenses to be for Owner's account.
87 18. Extra insurance, if any, due to vessel's age, flag, classification or ownership shall be for Owner's account.
88 19. No cargo is to be loaded in deep tanks or similar places inaccessible to reach by grabs.
89 20. Any damage by stevedores shall be settled directly between Owner and stevedores.
90 21. Owner shall, at his risk and expense, comply with all applicable rules, regulations and laws relevant to water and/or air
91 pollution at ports of loading and discharging. In cases where vessel calls at a U.S. port, Owner warrants to have secured and carry
92 on board the vessel a Certificate of Financial Responsibility as required under U.S. law.
93 22. All bills of lading shall include the following three clauses:
94 NEW JASON CLAUSE: In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage,
95 resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier
96 is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute
97 with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be
98 made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.
99 If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if such salving ship or ships belonged
100 to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods, and
101 any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to
102 the carrier before delivery.
103 CLAUSE PARAMOUNT: This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act
104 of the United States, approved April 16th, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained
105 shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or
106 liabilities under said Act. If any terms of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to
107 that extent but no further.
108 NEW BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE: If the ship comes into collision with another ship as a result of the
109 negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the
110 navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all
111 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,
112 or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the
113 owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim
114 against the carrying ship or carrier.
115 The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other
116 than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.
117 23. PROTECTION & INDEMNITY BUNKERING CLAUSE: The vessel in addition to all other liberties shall have liberty as
118 part of the contract voyage and at any stage thereof to proceed to any port or ports whatsoever whether such ports are on or off
119 the direct and/or customary route or routes to the ports of loading or discharge named in this Charter and there take oil bunkers in
120 any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks, deep tanks and any other compartment in which
121 oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.
122 24. C.S.U.K. WAR RISKS CLAUSES 1 & 2: No bills of lading to be signed for any blockaded port and if the port of discharge
123 be declared blockaded after bills of lading have been signed, or if the port to which the ship has been ordered to discharge
124 either on signing bills of lading or thereafter be one to which the ship is or shall be prohibited from going by the government of
125 the nation under whose flag the ship sails or by any other government, the Owner shall discharge the cargo at any other port covered
126 by this Charter Party as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above men-
127 tioned) and shall be entitled to freight as if the ship had discharged at the port or ports of discharge to which she was originally
128 ordered.
129 The ship shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destina-
130 tion, delivery or otherwise howsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any department
131 thereof, or any person acting or purporting to act with the authority of such government or of any department thereof, or by any
132 committee or person having, under the terms of the war risks insurance on the ship the right to give such orders or directions and
133 if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed
134 a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfillment of the contract voyage and the freight
135 shall be payable accordingly.
136 25. Charterer shall have the privilege of transferring part or whole of the Charter Party to others, Charterer guaranteeing to the
137 Owner due fulfillment of this Charter Party.
138 26. The Charterer's liability shall cease as soon as the cargo is shipped, and the freight, dead freight and demurrage in loading
139 (if any) are paid, the Owner having a lien on the cargo for freight, demurrage and average.
140 27. Penalty for non-performance of this agreement, proved damages, not exceeding the estimated amount of freight,
141 28. An address commission of _____ percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due by the vessel
142 and Owner to the Charterer on payment of freight.
143 29. A commission of _____ percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due on payment
144 of freight by the vessel and Owner to _____



