

## СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула.....	2
Статья 1. Информация Оператору морского терминала о подходе судна....	4
Статья 2. Порядок обработки судов.....	4
Статья 3. Размещение, крепление и сепарирование грузов на судне.....	6
Статья 4. Обработка танкеров в условиях Морского терминала КТК-Р.....	7
Статья 5. Учет стояночного времени судна.....	7
Статья 6. Порядок исчисления стальной времени.....	8
Статья 7. Обработка железнодорожных вагонов.....	10
Статья 8. Обработка автотранспорта.....	10
Статья 9. Условия в отношении грузов.....	10
Статья 10. Грузы в контейнерах.....	11
Статья 11. Хранение грузов.....	11
Статья 12. Оговорки.....	12
<b>Приложение 1</b> Деловые обыкновения в морском порту Новороссийск.....	13
Статья 1. Статус и назначение.....	13
Статья 2. Морское портовое агентирование.....	14
Статья 3. Экспедирование грузов.....	15
Статья 4. Сюрвейерское обслуживание судов и грузов.....	16
Статья 5. Фрахт.....	19
Статья 6. Арбитраж.....	22
Статья 7. Применение «ИНКОТЕРМС 2010».....	22

# ОБЫЧАИ МОРСКОГО ПОРТА НОВОРОССИЙСК

## Преамбула

1. Настоящий сборник «Обычаи морского порта Новороссийск», именуемый в дальнейшем «Обычаи», является информационно-правовым документом, разработанным на основании ст. 3 ФЗ «О морских портах в РФ» и содержит информацию об обычаях, сложившихся в морском порту Новороссийск.

2. Изложенные обычаи отражают широко применяемые правила поведения при оказании услуг, сложившиеся в морском порту Новороссийск на протяжении последних лет, не предусмотренные законодательством Российской Федерации.

3. «Обычаи» применяются в случае отсутствия чартера или отсутствия в чартере или коносаменте соответствующих норм, регулируемых Обычаями, а также, когда отсылка к Обычаям морского порта содержится в диспозитивных нормах законодательства.

4. Обычаи морского порта, наряду с нормативно-правовыми актами в сфере гражданского оборота, гражданско-правовым договором, используются сторонами при рассмотрении хозяйственных споров в арбитражном судебном производстве.

5. «Обычаи» предназначены для сведения и руководства капитанов морских судов, Операторов морских терминалов и иных субъектов, осуществляющих хозяйствующую деятельность в морском порту Новороссийск.

6. «Обычаи» вручаются капитанам судов, впервые заходящих в порт, морским агентом или лоцманом. Издателем и распространителем «Обычаев» является Новороссийская торгово-промышленная палата.

7. Правовое обоснование «Обычаев» исходит из норм федерального российского законодательства, а также из норм международного права, изложенных в следующих нормативно-правовых актах:

- Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 30.11.2011);

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ) от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 07.11.2011, с изм. от 21.11.2011);

- Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ «О морских портах в РФ») от 08.11.2007 N 261-ФЗ (ред. от 19.07.2011);

- Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденные Приказом Минтранса России от 20.08.2009 г. № 140;

- Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта. Утвержден Постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 г. № 620;

- Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» от 22.04.2003 г. № 49-ФЗ;

- «Обязательные постановления в морском порту Новороссийск». ФГУ АМП Новороссийск. Проект. 2011 г. Находится на рассмотрении в Минтрансе РФ;

- Конвенция Организации Объединенных Наций от 11-12 апреля 1988 г. «О договорах международной купле-продаже товаров»;

- Правила ИСС для использования торговых терминов в национальной и международной торговле «Инкотермс-2010». Международная торговая палата (далее – ИНКОТЕРМС-2010).

8. При составлении сборника «Обычаев» была использована информация, изложенная в документах, не являющихся нормативно-правовыми актами:

- «Общие правила и условия оказания услуг». ОАО «НМТП» Новороссийск. 2006 г.

- «Руководство по морскому терминалу КТК-Р». Том 1. ЗАО «КТК-Р». Новороссийск. 2008 г.

- «Обычаи морского порта. Содержание и оформление». Методические рекомендации. МР АТПП ПГ 001.09-12. ТПП РФ. Ассоциация торгово-промышленных палат портовых городов. Редакция 5. Новороссийск, 2012 г.

- Положение о порядке свидетельствования ТПП РФ обычаев морских портов РФ, утвержденное Протоколом Правления ТПП РФ № 67-7 от 24.12.2009 г.

9. Термины и основные понятия, применяемые в настоящих «Обычаях», идентичны терминологии, изложенной в Кодексе торгового мореплавания РФ и в ст. 4 ФЗ «О морских портах в РФ».

10. «Обычаи» не противоречат Конституции Российской Федерации, общепринятым принципам, нормам международного торгового права и нормативно-правовым актам Российской Федерации.

11. Морской порт Новороссийск принимает суда:

- на внешний рейд с осадкой до 19 м;
- на внутреннюю акваторию с осадкой до 13,1 м.

Внешний рейд морского порта Новороссийск не является штатной рабочей зоной, но может быть использован для обеспечения обслуживания судна по договоренности между судном, грузовладельцем, Администрацией морского порта и Оператором морского терминала.

12. Лоцманская проводка, буксировочное обеспечение, швартовка и стоянка судов у причала регламентируются «Обязательными постановлениями в морском порту Новороссийск» ФГУ АМП Новороссийск.

## **Статья 1. Информация Оператору морского терминала о подходе судна**

1. О предстоящем прибытии судна в порт капитан судна, перевозящего сухие грузы, или агент представляет Оператору морского терминала информацию за 10 суток и уточненную за 72, 24 и 4 часа до ожидаемого времени прихода судна в порт.

2. Информация о подходе танкера передается Оператору морского терминала, с расчетом времени подхода, за 6 суток, 96 часов, 72 часа, 48 часов, по прохождении пролива Босфор, за 24 часа, по приходу в морской терминал.

3. Если ожидаемое время прихода изменяется более чем на 8 часов после подачи уведомления о приходе за 24 часа, капитан судна немедленно уведомляет Оператора морского терминала.

## **Статья 2. Порядок обработки судов**

1. Судно принимает или сдает груз днем и ночью, а также в субботние, воскресные и праздничные дни, предоставляя безвозмездно пар, электроэнергию, освещение, сжатый воздух, лебедки, краны, имеющиеся на судне, и другие приспособления, необходимые для обеспечения погрузки или выгрузки груза.

2. В случае проведения балластных операций на судне во время грузовых операций или при отсутствии грузовых операций, но при наличии на борту погруженного груза, ответственность за повреждение груза при его падении, смещении и т.д. и за связанное с этим повреждение судна лежит на капитане судна.

3. Прием и сдача грузов с/на судно производится у борта судна тальманами Оператора морского терминала и тальманами судна с обязательным оформлением каждой из сторон тальманской расписки соответствующего образца. При этом каждый «подъем» и общее количество погруженного/выгруженного груза за смену должны быть подтверждены обоюдными подписями тальманов. Внесение изменений в тальманские расписки допускается только по обоюдному согласию сторон с соответствующим письменным подтверждением тальманов Оператора морского терминала и судна.

4. В случае если судно не выставляет своих тальманов, то принимается счет тальманов Оператора морского терминала, независимо от того, представлялась капитану информация о количестве погруженного или выгруженного груза, при этом грузовые документы, выполненные на основании счета Оператора морского терминала, подписываются капитаном без оговорок. Капитан судна обеспечивает выдачу груза поконосаментно. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой поконосаментно засортированных грузов, относятся на счет клиента.

5. Производство бункеровочных операций во всех случаях согласовывается с Оператором морского терминала. Если бункеровка осуществляется капитаном судна без согласования с Оператором морского терминала, капитан (судовладелец) возмещает Оператору морского

терминала материальные убытки за занятость причала после окончания грузовых операций в связи с бункеровкой.

### **Статья 3. Размещение, крепление и сепарирование грузов на судне**

1. До начала грузовых операций по погрузке судна капитан предоставляет на согласование Оператору морского терминала грузовой план, с учетом погрузки в предыдущем и последующем портах. При этом Оператор морского терминала, по согласованию с капитаном судна, может внести изменения в грузовой план, учитывая специфику подлежащего к погрузке груза и безопасность труда занятых работников. До начала погрузки и размещения грузов на палубе судна капитан представляет Оператору морского терминала схему размещения и крепления груза, согласованную с портовыми властями. Погрузка груза на палубу производится с письменного согласия грузовладельца.

2. Установка стоек для приема груза на палубу, крепление палубного груза производятся за счет судна под его ответственность независимо от того, производится ли эта работа судовой командой или по заявке капитана судна силами и средствами Оператора морского терминала.

3. Работы по сепарированию и креплению/раскреплению груза, производимые на судне, относятся на счет судна/грузовладельца. Сепарационные или крепежные материалы, необходимые для перевозки груза, предоставляются судовладельцем или грузовладельцем за свой счет. Специальный инвентарь - талрепы, скобы, стальные тросы, канаты и другие приспособления для крепления груза предоставляются судном/грузовладельцем. При отсутствии договоров с судовладельцами все расходы по креплению, крепежному инвентарю и сепарационным материалам относятся на счет грузовладельца или его экспедитора.

4. Фумигация сепарационного материала осуществляется за счет судовладельца /грузовладельца, а груза - за счет грузовладельца.

#### **Статья 4. Обработка танкеров в условиях Морского терминала КТК-Р**

1. Танкер, заявленный на погрузку на Морском терминале КТК-Р, подлежит одобрению (выдаче разрешения) со стороны КТК-Р. Разрешением предоставляется терминалом на основе программы КТК-Р по проверке его соответствия требованиям терминала.

2. Танкеры, загружающиеся на морском терминале КТК-Р, должны обеспечить еду и размещение для мастеров по швартовке КТК-Р и шланговой команды в составе максимум трех человек во время их пребывания на борту. Мастера по швартовке КТК-Р должны иметь право на каюту офицерского типа.

Мастер по швартовке КТК-Р находится на танкере в течение всей погрузочной операции и координирует деятельность на борту танкера с терминалом.

3. План погрузки согласовывается и подписывается капитаном танкера и мастером по швартовке КТК-Р до начала погрузочной операции. Ни при каких обстоятельствах терминал не превышает максимальную скорость налива, указанную в согласованном плане погрузки.

4. По завершении погрузки танкера документы, в т.ч. коносамент, грузовой манифест, акт замеров, сертификат качества, сертификат количества, сертификат происхождения и стейтмент терминала должны быть подписаны капитаном танкера до отхода. В случае необходимости, или если такая просьба поступила от капитана, судовой агент может подписать грузовые документы от имени капитана танкера.

5. Танкеру предоставляется возможность осуществлять погрузку и сброс балластных вод одновременно для того, чтобы поддерживать в течение всего времени 30 % дедвейта.

#### **Статья 5. Учет стояночного времени судна**

1. Под стояночным временем судна понимается все время нахождения судна у Оператора морского терминала с момента его прихода (окончания

швартовки к причалу или постановки на якорь в пределах портовых вод по указанию порта).

Окончанием стояночного времени судна считается момент его отхода (начало отшвартовки от причала или съемки с якоря).

2. Для учета стояночного времени, фактически затраченного судном у Оператора морского терминала, судно совместно с Оператором морского терминала ведет «Акт учета стояночного времени». Если судно у Оператора морского терминала разгружается, а затем загружается, то «Акт учета стояночного времени» составляется отдельно для выгрузки и погрузки. «Акт учета стояночного времени» подписывается капитаном судна (агентом) и представителями Оператора морского терминала. Записи в «Акте учета стояночного времени» изменениям не подлежат, и ни одна из сторон не вправе отказаться от его подписания. При наличии разногласий сторона, имеющая возражения, делает перед своей подписью соответствующую оговорку.

3. В «Акте учета стояночного времени» в хронологическом порядке фиксируются в часах и минутах производственные операции с момента прибытия судна у Оператора морского терминала и до окончания всех операций, производимых Оператором морского терминала, а также все задержки в обработке, вызвавшие прерывание стальной времени судна, с указанием их продолжительности и причин, оформленных в необходимых случаях актами.

4. «Акт учета стояночного времени» представляется агентом судна не позднее двух суток после окончания грузовых работ Оператору морского терминала для акцептования.

## **Статья 6. Порядок исчисления стальной времени**

*\* П.1 ст.130 КТМ предполагает при исчислении стальной времени использовать «соглашение сторон» и «обычно принятые в порту» условия*

1. Под стальным временем понимается рабочее погожее время, полагающееся Оператору морского терминала по нормам договора на выгрузку или погрузку груза, включая сепарирование, перевеску, обычное крепление-раскрепление (обусловленное правилами ИМО) и штивку груза,



если их невозможно выполнить в процессе грузовых работ; швартовные работы в связи с производством грузовых работ с учетом специализации причалов Оператора морского терминала.

Время на фактически затраченное: на дополнительное или специальное крепление/раскрепление грузов по требованию судна, открытие/закрытие трюмов и перекрытие грузовых люков; оформление документов на выгруженный/погруженный груз; сухую зачистку и уборку грузовых помещений после выгрузки, бункеровку топливом и водоснабжение судна, применение особо трудоемких подготовительных операций при выгрузке груза в связи с его состоянием (взрывные работы, киркование, пневморыхление, перетаривание, выборка подмоченных и нарушенных мест) добавляется к стальнойному времени.

2. При исчислении стальнойного времени субботные, воскресные дни и дни официальных праздников, а также время после 15-00 пятничных и предпраздничных дней и до 8-00 понедельников и дней, следующих после праздничных дней, не считаются стальнойным временем независимо от того, производилась обработка судна или нет.

3. Счет стальнойного времени выполняется при условии, если:

а) предоставлены и согласованы с Оператором морского терминала грузовой план и схема крепления груза;

б) подписан «Акт готовности судна к безопасному производству грузовых операций»;

в) подписан «Единый акт замеров осадки» капитаном судна и всеми сюрвейерами, номинированными на судно, прибывшего под погрузку навалочного груза.

4. Счет стальнойного времени начинается с 16-00 часов дня, если нотис о готовности судна к грузовым операциям вручен капитаном до 12-00 часов, и с 8-00 часов утра следующего рабочего дня, если нотис вручен после 12-00 часов дня и принят Оператором морского терминала;

5. Счет стальнойного времени прерывается в случае, когда грузовые работы и вспомогательные операции, учтенные в стальнойном времени, не могут выполняться по следующим причинам:

а) непогоды (осадки, мороз, жара, сильный ветер), забастовки и других форс-мажорных обстоятельств и их последствий;

б) при отсутствии транспортных средств по грузам, перегружаемым только по прямому варианту в объемах, обусловленных в договорах между Оператором морского терминала и Клиентами;

в) бункеровки, если это не совместимо с грузовыми операциями.

6. Время, фактически затраченное на работы, связанные с выгрузкой груза из локеров, диптанкеров и других помещений, непригодных для нормальной работы людей и механизмов, а также выгрузка некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, добавляется к стальнойному.

7. В случае изменения грузового плана капитаном судна, грузоотправителем или грузополучателем из стальнойного времени исключается: время для решения вопросов, связанных с этим изменением, время для подготовки, сверки груза, механизмов, разработки новых технологий, время для согласования с органами госнадзора и прочее.

### **Статья 7. Обработка железнодорожных вагонов**

1. Погрузка грузов в железнодорожные вагоны осуществляется силами и средствами Оператора морского терминала.

### **Статья 8. Обработка автотранспорта**

1. Обработка автотранспорта производится Оператором морского терминала на специально выделенных для этого местах.

2. Размещение, крепление и обеспечение сохранности груза на автотранспортном средстве, а также безопасную перевозку груза и наличие разрешающих документов на перевозку конкретного груза обеспечивает организация, эксплуатирующая автотранспортное средство.

### **Статья 9. Условия в отношении грузов**

1. Основанием для отгрузки груза является принятое Оператором морского терминала поручение Клиента на отгрузку экспортного груза или разрядки на разгрузку импортного груза.

2. При поступлении груза в нарушенной упаковке, с нарушениями технических условий размещения и крепления грузов на транспортных средствах, не позволяющих выгрузку груза в соответствии с технологией, существующей у Оператора морского терминала, дополнительные работы по выгрузке такого груза при наличии возможности выполняются Оператором морского терминала за счет перевозчика или лица, уполномоченного на распоряжение грузом.

3. Если отсутствует специальное соглашение, то Оператор морского терминала не несет ответственности в случае несохранности или порчи груза, произошедшей вследствие перепада температур и воздействия низких или высоких температур атмосферного воздуха.

4. Оператор осуществляет приемку крупногабаритных и тяжеловесных грузов только при условии заранее достигнутой договоренности с Клиентом.

### **Статья 10. Грузы в контейнерах**

1. Загрузка контейнера на территории Оператора морского терминала осуществляется техническими средствами Оператора морского терминала по поручению/разнарядке Заказчика. Сторона, выдавшая поручение/разнарядку на загрузку контейнера, предоставляет Оператору морского терминала соответствующий контейнер, а также осуществляет пломбирование контейнера.

2. Поручение на загрузку груза в контейнер, подлежащего отправке морем, принимается Оператором морского терминала не позднее, чем за 72 часа до начала погрузки судна. В случае выдачи поручения на загрузку контейнера менее чем за 72 часа до начала погрузки судна, Оператор морского терминала не несет ответственности за несвоевременную загрузку и погрузку контейнера на судно.

### **Статья 11. Хранение грузов**

1. Оператор морского терминала осуществляет краткосрочное хранение грузов, подлежащих хранению, без соблюдения температурно-влажностного режима и дополнительного укрытия грузов. В случае

необходимости иного режима хранения груза Клиент согласовывает режим хранения до завоза груза к Оператору морского терминала.

2. В случае задержки государственными контрольными органами (таможней, пограничниками и т.д.) вывоза груза из порта, оплата хранения за этот период производится Клиентом по тарифам, утвержденным компетентными органами.

## **Статья 12. Оговорки**

1. Стоимость простоя причала, произошедшего по причинам, зависящим от судна (неисправность грузовых средств судна, отсутствие пара, освещения и т.п.), оплачивается судном по действующим на день простоя соответствующим ставкам.

2. Если соглашением сторон ставка демереджа, диспача и норм погрузки/ выгрузки не установлена, взаиморасчеты по стальнойному времени не производятся.

3. Документально подтвержденные расходы Оператора морского терминала, возникшие по требованиям государственных контролирующих и надзорных организаций, предъявленные на основании действующих законодательных и нормативных актов, связанные с невыполнением или необеспечением выполнения Заказчиком их требований и условий компенсируются Заказчиком.

4. Обязательства сторон, участвующих в перевозке и перевалке грузов в порту Новороссийск оговариваются в контракте и поручении Оператору морского терминала. В случае отсутствия таких оговорок в контракте, стороны в своих отношениях руководствуются настоящими Обычаями морского порта Новороссийск.

## ДЕЛОВЫЕ ОБЫКНОВЕНИЯ В МОРСКОМ ПОРТУ НОВОРОССИЙСК

### Статья 1. Статус и назначение

1. Деловые обыкновения, в отличие от обычаев, представляют собой не норму права, а особое средство восполнить содержание воли сторон в конкретном правоотношении, если в какой-либо части эта воля не выражена прямо.

2. Деловое обыкновение – распространенная, но не для кого не обязательная практика, которая позволяет судить о том, как разрешается большинством участников деловых отношений тот или иной вопрос, возникающий при известных обстоятельствах, как принято его разрешить во внешней торговле в морском порту.

3. Деловые обыкновения применимы к конкретным отношениям контрагентов при условии, что это отвечает прямо выраженной воле сторон.

4. Деловые обыкновения включают в себя как общие правила, так и те, которые стали обычными в практике контрагентов в морском порту, при этом последние обладают приоритетом.

5. Основное назначение деловых обыкновений состоит в том, что они служат образцом для формирования договорных условий, при сопровождении внешнеторговой деятельности в морском порту Новороссийск, наряду с Правилами ИСС для использования торговых терминов в национальной и международной торговле «Инкотермс 2010».

6. Деловые обыкновения, как и обычаи морского порта, выступают в качестве средства восполнения пробелов в договоре и нормативных актах, и различаются тем, что применение обычаев морского порта санкционировано волей законодателя, а деловых обыкновений – независимо от такого санкционирования.

## **Статья 2. Морское портовое агентирование**

1. Морским портовым агентом признается любое лицо (физическое или юридическое), участвующее от имени собственника, фрахтователя или владельца груза в предоставлении услуг в порту.

2. Морской портовый агент обладает финансовыми ресурсами, адекватными его деловым операциям, подтвержденными справками от банков и других финансовых институтов, подтверждающих его кредитоспособность.

3. Деятельность морского портового агента страхуется в международно-признанной страховой компании на случай покрытия всех видов профессиональной ответственности.

4. Морской портовый агент выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием там и выходом из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми, местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту.

5. Полномочия морского портового агента включают следующие действия:

- принимать все возможные меры для быстрой обработки судов и своевременного оформления необходимых документов;
- нанимать стивидоров, если погрузка-выгрузка является обязанностью судовладельца;
- инкассировать фрахтовые и другие платежи и переводить их судовладельцам в максимально короткие сроки;
- выполнять все формальности, связанные с заходом и выходом судов из порта;
- оплачивать дисбурсментские расходы за счет судовладельца;
- принимать в интересах судовладельцев меры к урегулированию претензий;
- составлять таймшиты, обеспечивая их подписание представителями отправителей и получателей грузов;
- оказывать судну услуги: снабжение бункером, техническими материалами, продовольствием, медицинское обслуживание членов экипажа, обеспечивать предоставление тальманов и лебедчиков, организовывать

сверхурочные работы и работу в выходные и праздничные дни стивидоров, а также ремонт судна, осуществлять содействие капитанам во время приемки судна в тайм-чартер и обратной сдачи его судовладельцу;

- использовать по указанию судовладельца залоговое право для обеспечения причитающихся ему платежей;

- выполнять другие поручения, связанные с обеспечением интересов судна и его обслуживанием.

6. Морской портовый агент является действительным членом Ассоциации российских морских агентов (АРМА) или иной профессиональной ассоциации агентов, осуществляющей контроль за соответствием профессиональной квалификации и профессиональной деятельности своих членов и обеспечением ими норм Кодекса поведения морского портового агента.

### **Статья 3. Экспедирование грузов**

1. Экспедирование грузов в порту осуществляется Операторами морских терминалов, либо специализированными экспедиторскими компаниями, прошедшими государственную регистрацию в установленном законодательно порядке.

2. Экспедирование грузов выполняется на основании договора, заключенного между экспедитором и грузоотправителем или грузополучателем на выполнение всего комплекса услуг по организации доставки груза.

3. При оказании услуг экспедитор должен предоставлять грузоотправителю и грузополучателю следующую информацию: правила и условия перевозки грузов на транспорте различных видов; нормативные и технические документы, касающиеся взаимоотношений сторон договора; сведения о тарифах и ценах на оказываемые виды услуг; другие сведения, относящиеся к организации и осуществлению перевозок грузов на транспорте различных видов общего пользования.

4. Экспедитор обеспечивает получение потребителем не только транспортно-экспедиторских услуг, относящихся к услугам транспортного комплекса, но и сопутствующих услуг (выполнение таможенных и иных формальностей; предоставление в аренду подвижного состава и контейнеров,

средств механизации погрузочно-разгрузочных работ; оказание различных консультационных услуг; страхование груза и др.), создающих условия для перевозки груза от грузоотправителя к грузополучателю без привлечения посредников и агентов и выполнения дополнительных формальностей грузовладельцем.

5. Транспортно-экспедиторское обслуживание сопровождается применением унифицированных экспедиторских документов, включающих: поручение экспедитору; интермодальное весовое свидетельство потребителя; декларацию отправителя о перевозке опасных грузов; складскую расписку; экспедиторскую расписку; экспедиторский сертификат перевозки; оборотный мультимодальный транспортный коносамент; необоротную мультимодальную транспортную накладную.

6. Перечисленные экспедиторские документы регулируют отношения между экспедитором и грузовладельцем. Их действие не распространяется на отношения экспедитора и перевозчика.

7. Грузоотправитель имеет в лице экспедитора единого ответчика. Экспедитор отвечает перед клиентом и за свои ошибки и упущения, и за ошибки и упущения любой третьей стороны, привлеченной им к осуществлению экспедирования и перевозки, как за свои собственные. Грузоотправитель освобождается от сбора документов и предъявления исков к многочисленным участникам экспедирования и перевозки, перед ним выступает единый ответчик - экспедитор.

#### **Статья 4. Сюрвейерское обслуживание судов и грузов**

1. Сюрвейерское обслуживание – деятельность, связанная с установлением факта, размера и характера повреждения чего бы то ни было, либо его отсутствия, а также с определением качества и количества грузов, средств их упаковки (контейнеры, тара и пр.), их (грузы и средства их упаковки) соответствия контрактным или перевозочным условиям, либо с установлением причины какого-либо происшествия и восстановлением картины событий (проведением экспертизы) с предоставлением письменного отчета обо всем этом за подписью исполнителя, которое может включать эскизы, материалы, протоколы, фотографии и др.



2. При осуществлении сюрвейерского обслуживания Клиенту предлагаются формы и методы исследований в соответствии с требованиями, определенными продавцом и покупателем товаров в контракте на покупку, а в случае отсутствия в контракте таковой оговорки, в соответствии с российскими или международными стандартами.

3. Сюрвейер осуществляет деятельность гласно и открыто и при обращении к нему Клиента, представляет последнему перечень сведений, которые должны быть ему предъявлены для того, чтобы он мог полностью соблюдать предписания в отношении обслуживания.

#### 4. Виды сюрвейерского обслуживания

- Оценка состояния судна, как транспортного средства, предусматривающая: осмотр, оценку износа и проверку работоспособности корпуса, механизмов, двигателей, систем устройств, оборудования, жилых и служебных помещений, документации, персонала и организации службы транспортного средства, указанных Клиентом в документальной форме.

- Определение количества бункерного топлива и наливных грузов по результатам замеров танков, а также количества груза по осадке судна.

- Определение количества груза методом подсчета во время грузовых операций путем счета груза непрерывно в течение всего времени грузовой операции. Результаты счета отражаются в тальманских листах с указанием единиц груза в каждом подъеме. По окончании смены сюрвейер производит подсчет общего количества единиц погруженного/выгруженного груза и удостоверяет его своей подписью. После завершения грузовых операций производится окончательный подсчет единиц погруженного/выгруженного груза, что оформляется актом установленной договором формы.

- Определение количества насыпных грузов, а также штучных грузов производится путем их перевески на весах, поверенных Госповерителем, в течение всего периода грузовой операции.

- Отбор проб груза, товара, топлива или других веществ по требованию Клиента, по процедуре, изложенной в международных стандартах, ТУ или ГОСТе, а при отсутствии таковой, в порядке, согласованном с Клиентом. Фиксируется в Акте отбора проб, подписанном всеми лицами, уполномоченными на присутствие при отборе проб.

- Обследование контейнеров и емкостей с целью: фиксирования имеющейся маркировки, включая данные на табличках; визуального осмотра внешних и внутренних поверхностей емкости или контейнера; производства необходимых измерений; фиксации, замера и оценки повреждений; фиксации фактов производственного ремонта, сроков прохождения освидетельствования.

- Оценка возможности перевозки того или иного груза в контейнере посредством анализа документов на контейнер, груз и нормативной документации, определяющей требования по перевозке опасных грузов; выполнения визуального осмотра на предмет определения технического состояния и соответствия имеющейся маркировки сведениям, указанным в представленных документах на контейнер и на груз.

- Фиксация факта, характера и размера повреждения груза и определения качества, осуществляемого путем визуального осмотра объекта и сбором информации о событиях, обстоятельствах и фактах, сопровождаемых фотографиями и видеосъемкой по результатам экспертизы анализов проб, выполненного в аккредитованной испытательной лаборатории.

- Свидетельствование пригодности грузовых трюмов и емкостей к погрузке, отсутствие в них груза после выгрузки путем визуального осмотра, с учетом требований по их подготовке к перевозке конкретного груза, которые содержатся в нормативных документах по обеспечению качества груза, намеченного к перевозке.

5. Предотгрузочный осмотр грузов, наблюдение за погрузкой-выгрузкой, укладкой и креплением грузов производится только в доступных местах, если Клиент не заказал 100 % осмотра груза.

6. Прием заявки и ведение сюрвейерского обслуживания от имени более чем одного заказчика этого сюрвейерского обслуживания не допускается.

7. В сюрвейерском отчете описанию подлежат все детали, события, факты, объекты, являющегося предметом сюрвейерского обслуживания. Описание не должно содержать мнений и утверждений, которые не подтверждаются документально.

## **Статья 5. Фрахт**

1. Под фрахтованием судна понимается подыскание необходимого для перевозки груза тоннажа (судна или его части) и заключение с судовладельцем договора морской перевозки грузов, пассажиров, багажа, согласно положениям Кодекса торгового мореплавания РФ.

2. По договору фрахтования фрахтовщик принимает на себя обязательство перевезти груз из порта отправления в порт назначения и выдать его грузоотправителю, а фрахтователь обязуется уплатить за это перевозчику обусловленную плату (фрахт).

3. Сделки по фрахтованию судов заключаются либо через специальных посредников-брокеров, либо непосредственно между судовладельцами и фрахтователями.

4. Брокерские операции заключаются в установлении контакта между судовладельцем и фрахтователем. Брокер никогда не является стороной в договоре, а выступает исключительно с целью сведения сторон, которые берут на себя обязательства по сделке, заключенной при его посредничестве.

5. Брокер не имеет права представлять интересы другой стороны в сделке и принимать от другой стороны комиссию или вознаграждение, за исключением тех случаев, когда на это имеется согласие клиента.

6. За свои услуги, если это не оговорено в поручении, брокер получает вознаграждение в размере 0,25% от суммы фрахта, демереджа и других платежей.

7. Оферты судовладельца или фрахтователя подразделяются на твердые и условные. Полномочия фрахтователя или судовладельца по твердой оферте ограничены сроком и конкретными условиями заключения фрахтовой сделки. Условная оферта означает, что предложение судовладельца и фрахтователя действительно только в случае, если к требуемому времени судно будет свободно от груза и подготовлено к фрахту.

8. В случае неполучения контрoferты в установленный срок любая из сторон вправе прекратить дальнейшие переговоры и начать переговоры с другим судовладельцем или фрахтователем. Если установленный срок не оговорен, он определяется как сутки.

9. Акцепт в оговоренный для ответа срок, принимающий все условия предложения, заканчивает сделку. Сделка оформляется письмом, подтверждающим фрахтование, и составлением чартера.

10. Чартер с условием последующего уточнения даты начала погрузки означает, что фрахтователь еще должен согласовать с поставщиком груза точную дату отгрузки товара в пределах позиции зафрахтованного судна.

11. Фрахтование судов совершается на условиях стандартных проформ партеров, утвержденных соответствующими международными организациями.

12. Стороны могут предусмотреть отличающийся от проформы порядок расчета фрахта, указать в договоре ставку, порядок уплаты, штрафные санкции за несвоевременные платежи.

13. Договор морской перевозки груза без предоставления всего судна или судовых грузовых помещений заключается путем приема груза к перевозке, в подтверждение чего выдается перевозочный документ – коносамент. Коносамент является доказательством наличия договора морской перевозки груза, документом, подтверждающим факт приема груза к перевозке, а также товарораспорядительным документом.

14. Договор фрахтования заключается путем подписания сторонами чартера. Подписание чартера не исключает выдачу коносамента. В таком случае коносамент играет роль расписки о принятии груза к перевозке, а взаимоотношения сторон регулируются чартером. При противоречии чартера и коносамента преваляют условия, содержащиеся в чартере.

15. В договорах фрахта или бортовых коносаментах вписанные от руки оговорки преваляют над какими-либо иными или отличными от них оговорками, внесёнными в коносамент или договор электронными печатающими средствами или типографским способом, а последние – над всеми другими иными оговорками.

16. Фрахтователь судна может самостоятельно осуществлять функции грузоотправителя, либо нанять для этой цели экспедитора груза. Имя отправителя указывается в коносаменте.

17. Фрахтователь самовольно удерживает из суммы фрахта, причитающейся судовладельцу, различные расходы, которые фрахтователь произвел с согласия судовладельца, либо если это прямо оговорено

договором. В любом другом случае фрахт должен быть перечислен полностью, все остальные взаиморасчеты производятся сторонами дополнительно.

18. Судовладелец имеет право предъявить к фрахтователю регрессное требование о возмещении выплаченных третьим лицам сумм, если докажет, что вред возник по вине фрахтователя. Если стороны внесут в договор условие об ответственности фрахтователя перед третьими лицами, это положение не будет иметь силы.

19. Если это прямо оговорено договором, судовладелец может применить право залога на груз в судебном порядке, путем продажи предмета залога через судебных исполнителей и выплаты из полученного от реализации причитающихся судовладельцу сумм.

20. При заключении рейсового чартера достаточно указать наименование судна, его грузоподъемность и регистровый тоннаж, а также возможность замены субститутом.

21. При заключении тайм-чартера фрахтователь может без согласия судовладельца сдавать судно в субаренду, если договором не предусмотрено иное.

22. По договору фрахта на определенный срок (тайм-чартер) возврат зафрахтованного судна не может быть осуществлен до истечения срока действия договора без согласия судовладельца.

23. Оговорка, по которой фрахтователь имеет право аннулировать договор фрахта (оговорка «Об аннулировании») в случае не готовности судна к приёму груза в месте погрузки в назначенную дату, толкуется как ориентировочная.

24. Если в договоре фрахта количество товара, подлежащего погрузке, указано с оговоркой «х тонну приблизительно», данная оговорка толкуется в пользу грузоотправителя, который имеет право загрузить количество товара ниже на 10% указанного в договоре, и при этом капитан не может потребовать оплаты мёртвого фрахта.

25. Фрахт за полный груз или за его отдельные крупные партии оплачивается по обменному курсу, установленному на день прихода судна и его постановки на внешний рейд (в случае получения судном свободной практики до 18.00 данного дня). В случае прихода судна в праздничный день

или после полудня в субботу оплата фрахта производится по обменному курсу, установленному на первый последующий рабочий день.

26. Капитан судна имеет право потребовать оплаты аванса фрахта пропорционально выгруженному количеству товаров.

27. В случае установки фрахта судна по признанному весу товара на входе получателя капитан судна может требовать оплаты фрахтового сальдо только через 24 часа после окончания разгрузки судна.

28. Предоплата фрахта производится по обменному курсу, установленному на день отхода судна.

29. Если стороны не предусмотрели в договоре на фрахтование штрафные санкции за несвоевременные платежи, они принимаются в размере 0,25 % от неоплаченной суммы.

#### **Статья 6. Арбитраж**

1. При заключении договоров стороны вольны в свободе выбора и вправе указать любое место и любой орган по рассмотрению спора.

2. В случае отсутствия в договоре арбитражной оговорки она применяется по умолчанию. В качестве органа по рассмотрению споров рекомендуются: Международный Коммерческий Арбитраж при ТПП РФ, Морская Арбитражная Комиссия при ТПП РФ.

#### **Статья 7. Применение «ИНКОТЕРМС 2010»**

1. Указанные правила не входят в состав применимого права, играют роль деловых обыкновений и охватывают широкий круг возникающих при международной купле-продаже вопросов: распределение транспортных и иных расходов между сторонами, определение момента перехода риска случайной гибели груза с продавца на покупателя, расшифровка различных терминов, применяемых в международной договорной практике.

2. «ИНКОТЕРМС 2010» применяются только при условии, если стороны включили отсылку к ним в заключаемом ими международном договоре купли-продажи или в ином внутреннем договоре.