



Февраль, 2009

**ЦИРКУЛЯР
ОГОВОРКА ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР В ОТНОШЕНИИ ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ НАВАЛОМ**

После ряда обращений Страхователей с просьбой о предоставлении рекомендаций в отношении включения в рейсовый чартер оговорки, защищающей интересы Судовладельца в случае заявления претензии по недостатке груза навалом согласно береговым показаниям, Ингосстрах предлагает ряд проектов оговорок и рекомендует судовладельцу настаивать на их включении при подписании чартера.

Основанием для подготовки данных рекомендаций послужил тот факт, что определение количества груза по осадке судна является единственным методом согласно Гаагским/Гаагско-Висбийским правилам, но этот метод не является обязательным в странах, где применяются Гамбургские правила (Египет, Марокко и др.) или местная юрисдикция действует наравне с Гамбургскими Правилами. В подобных случаях судовладелец, который сталкивается с претензиями по недостатке, заявленными по результатам береговых показаний, на самом деле ограничен в своих действиях для оказания давления на получателя, который находится под защитой местной юрисдикции, несмотря на тот факт, что обычно применение Congenbill 94 напрямую связано с Гаагско/Гаагско-Висбийскими правилами. Предложенные ниже условия дают возможность преодолеть эту проблему, обязывая фрахтователя взять на себя решение данного вопроса и возместить судовладельцу его потери. Будет, конечно, идеально, если все рекомендованные ниже условия будут включены в чартер без каких-либо изменений, однако, если это будет невозможно, то данные рекомендации могут быть использованы как предложение к переговорам.

**РЕКОМЕНДОВАННЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР ПО ПЕРЕВОЗКЕ
НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ**

1. Исключительным методом определения количества и/или веса груза в каждом порту погрузки, а также определения количества и/или веса в каждом порту разгрузки является результат осмотра по осадке судна, который должен быть проведен во всех портах сюрвейером, которого назначает судовладелец. Оплата расходов по таким осмотрам должна распределяться поровну между судовладельцем и фрахтователем.
2. Количество, которое было определено данным осмотром в порту погрузки, должно быть зафиксировано в коносаментах как отгруженное количество или вес.
3. Судовладелец не должен нести никакой ответственности за недостачу груза, результаты которой не базируются на разнице между количеством или весом по коносаменту и количеством или весом согласно результатам проведенного осмотра по осадке судна в каждом порту отгрузки (Претензия по недостатке). Претензия по недостатке должна включать любую грузовую претензию, в которой часть претензии является грузовой.

4. Фрахтователь несет полную ответственность за недостачу груза. Любая претензия по недостаче должна рассматриваться и урегулироваться фрахтователем, который рассматривается как перевозчик по коносаменту в отношении претензии по недостаче напрямую с заявителем претензии без права регресса к судовладельцу.
5. В случае заявления претензии частично или полностью по недостаче с последующей угрозой ареста или задержания судна, фрахтователь должен предоставить необходимое обеспечение, которое может быть затребовано заявителем претензии во избежание задержания, ареста или других ограничений в отношении судна. В случае ареста или задержания судна, фрахтователь не должен допускать или разрешать этого и должен немедленно добиться освобождения судна за свой счет и предоставить необходимые гарантии в обеспечение заявленной претензии.
6. На период задержания или ареста судна фрахтователь обязан возместить расходы по простоя, а также другие расходы, положенные судовладельцу по условиям чартера в сумме Долл.США в день пропорционально до полного освобождения судна из-под ареста или задержания.