

РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР

1. ТИПОВЫЕ ПРОФОРМЫ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА
2. ОСНОВНЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА
3. ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН
4. РЕЙСОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ ФРАХТОВАТЕЛЯ

ТИПОВЫЕ ПРОФОРМЫ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА

Проформа чартера - разработанный и типографским способом изготовленный бланк набора и содержания всех постоянных условий перевозки грузов, который стороны могут использовать при заключении сделки в качестве исходной базы для переговоров

Проформы чартеров, дополнения и изменения к ним разрабатываются:

- Балтийский и Международный морской совет (Baltic and International Maritime Council, ***BIMCO***);
- Международная ассоциация судовладельцев (International Shipowner's Association, ***INSA***);
- Международная палата судоходства (International Chamber of Shipping, ***ICS***);
- Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (International Association of Independent Tanker Owners, ***INTERTANKO***);
- Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (Federation of National Association of Ship Brokers and Agents, ***FONASBA***).

Райдер (Rider) — это поправка или дополнение к документу (договору), оформляемая в виде отдельного листа. При оформлении райдера к чарттеру нумерация статей в нем продолжает нумерацию статей чарттера.

Аддендум (Addendum) к чарттеру оформляется в виде приложения к нему, в которое включаются согласованные сторонами новые условия и поправки.

Гриф про участие *BIMCO*

- **Agreed (согласована)** — это означает, что проформа чартера согласована между *BIMCO* и одной (или более) группой фрахтователей. Печатные условия не должны вычеркиваться или изменяться без одобрения всех сторон, согласовавших их;
- **Adopted (одобрена)** — проформа согласована между *BIMCO* и фрахтователями и официально принята другой ассоциацией, например, судовладельцев — *ICS*. Является документом обязательным для сторон, одобрявших его;
- **Recommended (рекомендована)** — проформа, которая разработана *BIMCO* без переговоров по условиям того или иного чартера с группами фрахтователей. Печатный текст не обязателен для сторон.

<p>Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen</p>	<p>RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"</p> <p style="text-align: right;">Part 1</p>
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners / Place of business (Cl. 1)	4. Charterers / Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric 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 position, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. And dish. Is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. And dish., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers / Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Canceling date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners account (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl.15)
(a) State maximum amount for small claims / shortened arbitration (Cl. 19)	26. Addition clauses covering special provisions, if agreed

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
-----------------------	---------------------------

Классификация проформ чартеров:

По принципу разработки:

- ***рекомендованные*** — разработанные, рекомендованные или одобренные авторитетными международными или национальными морскими организациями;
- ***частные*** — выработанные в одностороннем порядке отдельными крупными компаниями-грузоотправителями.

Классификация проформ чартеров:

По сфере использования:

- ***специализированные*** — применяются при перевозках определенных видов грузов на конкретных направлениях;
- ***универсальные*** — используются для заключения рейсовых чартеров при перевозках генеральных или навалочных грузов, для которых нет своих проформ, практически на любых направлениях.

Классификация проформ чартеров:

По форме построения:

- ***чартеры традиционной формы*** — в которых статьи с переменными условиями, отражающими содержание данной конкретной сделки, и статьи правового характера, содержание которых одинаковое во всех чартерах, чередуются по всему тексту;
- **чартеры боксовой формы (Box Form)** — форма чартеров, где на первой странице для переменной информации предусмотрены специальные клетки — "боксы".

<p>Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen</p>	<p>RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"</p> <p style="text-align: right;">Part 1</p>
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners / Place of business (Cl. 1)	4. Charterers / Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric 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 position, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. And dish. Is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. And dish., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers / Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Canceling date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners account (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl.15)
(a) State maximum amount for small claims / shortened arbitration (Cl. 19)	26. Addition clauses covering special provisions, if agreed

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
-----------------------	---------------------------

ОСНОВНЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА

Постоянные группы условий, регулирующие права и обязанности судовладельца и фрахтователя относительно:

- 1. судна*** (тип, флаг, класс Регистра, тоннаж, возраст, линейные размерения, грузовые характеристики и т.п.);
- 2. груза*** (название, характеристика, количество и т.п.);
- 3. рейса*** (порты погрузки/выгрузки, порядок организации и оплаты грузовых работ, сталийное время, оплата фрахта и т.п.);
- 4. особых обстоятельств*** (так называемые оговорки: военная, ледовая и т.п.).

***С точки зрения значимости — условия
рейсового чартера можно разделить на две
группы:***

- Условия, нарушение которых одной из сторон дает право другой *расторгнуть договор;*
- Условия, нарушение которых дает право потерпевшей стороне лишь требовать *возмещения нанесенного ущерба.*

<p>Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen</p>	<p>RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"</p> <p style="text-align: right;">Part 1</p>
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners / Place of business (Cl. 1)	4. Charterers / Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric 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 position, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. And dish. Is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. And dish., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers / Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Canceling date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners account (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl.15)
(a) State maximum amount for small claims / shortened arbitration (Cl. 19)	26. Addition clauses covering special provisions, if agreed

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
-----------------------	---------------------------

Преамбула (Preamble) — вводная часть договора, которая предшествует тексту чартера и содержит следующие обязательные реквизиты:

- название договора, отражающее его сущность;
- место и дату заключения;
- функциональное определение сторон, совершающих сделку ("перевозчик", "фрахтователь");
- юридические имена и адреса сторон.

Условия чартера, относящиеся к судну

Название судна — должно точно соответствовать названию в судовых документах и на борту.

Субститут (Substitute) — право судовладельца в одностороннем порядке, то есть без согласования с фрахтователем, заменить судно другим, с близкими технико-эксплуатационными характеристиками.

Систершип (Sister Ship) — право судовладельца заменить номинированное (названное) судно другим идентичным судном, то есть судном той же серии.

TBN — "To Be Nominated" (будет номинировано) позже.

<p>Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen</p>	<p>RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"</p> <p style="text-align: right;">Part 1</p>
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners / Place of business (Cl. 1)	4. Charterers / Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric 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 position, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. And dish. Is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. And dish., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers / Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Canceling date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners account (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl.15)
(a) State maximum amount for small claims / shortened arbitration (Cl. 19)	26. Addition clauses covering special provisions, if agreed

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
-----------------------	---------------------------

Флаг судна (Flag of Vessel) — определяет национальную принадлежность судна, превращая его в часть территории соответствующего государства, хотя и не является абсолютным доказательством этого. Степень доказательности возрастает, если флаг будет дополнен судовыми документами, свидетельствующими о регистрации судна в одном из портов данного государства.

Подача судна под другим флагом дает основание фрахтователю расторгнуть договор. Учитывая это, судовладелец должен заранее оговорить право смены флага судна в чартере, указав какой флаг будет нести судно после замены.

Класс судна (Class of Vessel) — свидетельство о соответствии технических характеристик судна требованиям классификационного общества (регистра) и представляет собой гарантию качества судна, то есть должного его технического состояния и одну из гарантий сохранности груза при перевозке. Класс судна присваивается на определенный срок (5 лет), в течение которого специалистами классификационного общества производятся регулярные инспекции (Survey) на подтверждение этого класса.

Наибольшим доверием пользуется класс судна, присвоенный любым из обществ, входящих в **Международную ассоциацию классификационных обществ**, МАКО (International Association of Classification Societies, IACS), например, Регистром судоходства Ллойда (Lloyd's Register of Shipping, LR), Норвежским Веритас (Det Norske Veritas, DNV), Германским Ллойдом (Germanischer Lloyd, GL) и т.п.

Мореходность судна (Seaworthiness of Vessel) — состояние судна, при котором оно является во всех отношениях пригодным для успешного совершения обусловленного рейса.

В типографском тексте каждой проформы чартера указывается, что судно должно быть *"водонепроницаемым, надежным и прочным и во всех отношениях снаряженным для данного рейса"* (*"Tight, staunch, strong and in every respect fitted for the voyage"*).

Основными элементами мореходности судна являются:

1. *Техническая годность судна к плаванию.*
2. *Укомплектованность судна экипажем — достаточным по численности и по квалификации.*
3. *Снабжение и снаряжение судна.*
4. *Пригодность грузовых помещений судна к приему, размещению данного груза, его сохранению при перевозке в данном рейсе.*

Грузовые характеристики судна.

При перевозке навалочных грузов указывается:

- количество палуб;
- является ли судно саморазгружающимся;
- размеры люков;
- приспособленность для грейферной выгрузки.

При перевозке генеральных грузов указываются:

- размеры люков (при перевозке длинномерных грузов);
- количество и грузоподъемность грузовых средств (лебедок, кранов);
- особо указывается, что трюмы имеют ящичную форму (Box Type), а люки обеспечивают полное раскрытие трюмов (Full Open).

По наливным грузам:

- мощность насосов и диаметр трубопровода;
- рабочее давление в трубопроводе;
- возможность перевозки различных сортов груза одновременно;
- обязательство судовладельца подогреть груз перед выгрузкой до определенной температуры либо поддерживать нужную температуру;
- наличие шлангоподъемников определенной грузоподъемности;
- наличие двойных бортов и двойного дна.

и др.

Тоннаж судна и другие технические характеристики. Тоннаж судна обычно обозначается в условных единицах измерения *валовой вместимости* (Gross tonnage, GT) и *чистой вместимости* (Net tonnage, NT) судна.

В зависимости от имеющихся *ограничений* по заходу в порты погрузки/выгрузки в чартере могут быть оговорены следующие характеристики судна:

- **предельная осадка** (Maximum Draft) — при следовании судна в порты с ограниченными глубинами;
- **наибольшая длина** (Overall Length) — определяет возможность: постановки судна под грузовые операции у того или иного причала, ввода судна в док, прохождения им шлюзов, безопасного плавания в стесненных акваториях портов;
- **наибольшая ширина** (Overall Width) — от нее зависит возможность: расхождения судна со встречными судами в каналах и узких фарватерах, ввода в док, камеру шлюза;
- **наибольшая высота судна над поверхностью воды** (Height of a Vessel with a Mast) — определяет возможность прохода под мостами на судоходных каналах и постановки судна под грузовые операции к грузовым комплексам порта.

Условия чартера, относящиеся к грузу

Описание груза.

Груз (Cargo) — это объект договора морской перевозки, которым является товар, находящийся в процессе транспортировки.

Условие о замене груза и решение вопросов, возникающих в связи с такой заменой, стороны могут выработать и включить в аддендум к чартеру.

Грузы по классификационным признакам, а также по условиям перевозки делят на следующие категории:

- генеральные;
- навалочные и насыпные;
- наливные;
- скоропортящиеся;
- опасные.

Описание груза может носить общую форму:

- генеральный груз (General Cargo);
- любой законный груз (Any Valid Cargo).

Грузовой опцион (Cargo option) — оговоренное право фрахтователя заменить (выбрать) груз, указанный в чартере на другой.

Как и всякий опцион, грузовой опцион может быть использован фрахтователем только один раз в обусловленное время, после чего фрахтователь теряет на него право.

Количество груза.

Если количество груза указывается в единицах массы, то в торговом судоходстве могут применяться следующие единицы измерения:

- ***метрическая тонна*** (Metric Ton, MT), равная 1000 кг — широко применяется во всем мире;
- ***длинная тонна*** (Long Ton, LT), равная 1016,05 кг (2240 английских футов) — применяется для исчисления веса груза в англоязычных странах;
- ***короткая (американская) тонна*** (Short Ton, ST), равная 907,185 кг — наиболее широко применяется во всем мире.

Если количество груза указывается в единицах объема, то обычно используются особые единицы измерения груза:

- ***обмерная метрическая тонна*** (Measurement Metric Ton), равная 1 куб. м или 35,5 куб. футов;
- ***обмерная английская тонна***, равная 1,132 куб. м или 40 куб. футов;
- ***ленинградский (санкт-петербургский) стандарт для пиломатериалов***, равный 4,672 куб. м.

Марджин (Cargo Margin) — право судовладельца, определить окончательное количество груза, подлежащего погрузке в пределах установленных чарте-ром, как предела полного груза. Это право фиксируется в чартере аббревиатурой **MOLOO** (More Or Less Owner's Option) — больше или меньше по выбору **судовладельца**. Грузовой марджин может быть указан как - **MOLCO** (More Or Less Charterer's Option) — больше или меньше по выбору **фрахтователя**.

Существует несколько способов обозначения марджина:

- процентного отношения к номинальному количеству груза, чаще всего плюс или минус 5-10% (**10000 MT ± 5%**);
- определенного числа весовых, объемных или иных единиц, на которые номинальное количество увеличивается или уменьшается (**10000 ± 500 MT**);
- определенных максимальных и минимальных пределов, в которых предстоит сделать конкретный выбор (**MIN 10000 MT / MAX 12000 MT**);
- слова "около" (About), употребленного в чартере перед цифрой, обозначающей номинальное количество груза (**About 10000 MT**).

В случае, если по вине фрахтователя (грузоотправителя) для погрузки на судно предъявлено меньшее количество груза, чем было предусмотрено в чартере, фрахтователь оплачивает судовладельцу **мертвый фрахт** (Dead Freight) за недопредъявленную величину.

Мертвый фрахт рассчитывается как фрахт по согласованной в чартере фрахтовой ставке за вычетом тех стояночных расходов, которые судовладелец понес бы при такой перевозке (например, в случае обработки судна на линейных условиях — за вычетом соответственно оплаты стивидорных работ в портах погрузки или выгрузки).

Если судно не сможет принять все заявленное капитаном количество груза, фрахтователь вправе потребовать от судовладельца возмещения фактически понесенных убытков.

Оговорка о палубном грузе (Clause About Deck Cargo).

Размещение части груза на верхней палубе допускается только с согласия фрахтователя.

Соответствующая оговорка должна быть внесена в чартер.

Порты погрузки и выгрузки

Порты погрузки и выгрузки в чартере могут быть определены одним из следующих вариантов:

- указанием конкретных портов (Direct Ports) погрузки и выгрузки;
- перечислением нескольких портов погрузки/выгрузки;
- указанием участка (Range) морского побережья, ограниченного двумя портами, или морского бассейна.

Если в чартере указан опцион или рендж, то судовладелец должен четко оговорить порядок ордерования (Ordering of Vessel) — номинирования фрахтователем портов погрузки или выгрузки судна.

Географическая ротация (Geographical Rotation). Если по чартеру обусловлено несколько портов погрузки или выгрузки, то посещение этих портов должно происходить в такой последовательности, чтобы судну не приходилось возвращаться в порт, линию которого оно уже прошло, то есть *должна соблюдаться географическая ротация* (Ports to be in geographical rotation).

Обратная географическая ротация — когда фрахтователь направляет судно от дальнего порта к ближнему.

Ломаная ротация — дальний порт, затем заход в ближний порт, после него в третий порт, расположенный между ними, и т.д.

В некоторых случаях в чартере оговаривается право судовладельца устанавливать последовательность захода по своему усмотрению (Rotation at Shipowners Option).

Безопасный порт (Safe Port).

Во всех случаях, когда возможные порты погрузки/выгрузки в чартере конкретно не поименованы, судовладелец стремясь защитить себя от каких-либо непредвиденных потерь, включает в чартер *оговорку о безопасном порте*.

Безопасным считается порт, в котором отсутствуют навигационные, санитарные, политические и правовые опасности для судна.

Местоположение, позиция судна и готовность его к грузовым операциям

Позиция судна (Position of Vessel – период времени, в течение которого судно должно быть подано под погрузку или выгрузку (обычно 3 — 20 дней).

Указывается две даты:

- лейдейс (Laydays) — дата, обуславливающая срок наиболее ранней подачи судна под погрузку, то есть начальная дата позиции судна, ранее которой фрахтователь не обязан принимать судно и не несет ответственности за его простой;
- канцеллинг (Cancelling) — конечная (последняя) дата прибытия судна в порт погрузки и его готовности во всех отношениях к погрузке, то есть дата окончания позиции судна. Если судно не прибыло к дате канцеллинга, фрахтователь имеет право отказаться от приема судна под погрузку и канцеллировать чартер.

Готовности судна к грузовым операциям наступает после:

1. Действительного прихода судна в порт;
2. Получения так называемой свободной практики (Free Practique) — то есть после прохождения судном всех портовых, пограничных, таможенных и санитарных формальностей и получения надлежащего заключения соответствующих служб;
3. Действительной готовности судна к производству грузовых операций (Ship's Readiness to Load);
4. Подачи фрахтователю (грузоотправителю, грузополучателю или иному лицу) нотиса о готовности (Notice of Readiness, NOR) судна к проведению грузовых операций.

Стальнойное время

Стальнойное время (Laytime) — это время, которое в соответствии с условиями чартера предоставляется фрахтователю для выполнения грузовых работ и, связанных с ними, вспомогательных операций в портах погрузки/выгрузки, за которое судовладелец не получает никакого дополнительного вознаграждения, кроме согласованной фрахтовой ставки.

Обычно стальнойное время начинается, когда:

- судно является "прибывшим судном";
- судно готово к грузовым работам;
- судовладелец (капитан) дал нотис о готовности судна к грузовым работам.

Нотис

- предварительный (их может быть несколько) ;
- окончательный;
- **НОТИС О ГОТОВНОСТИ.**

Способы расчета продолжительности стальнойного времени.

- по норме погрузки/выгрузки на судно в сутки (час);
- по норме погрузки/выгрузки на люк в сутки (час);
- определенным числом суток (часов);
- "по обычаям порта"; "с обычной скоростью";
- "так быстро, как судно может принимать/сдавать груз".

Стальнойное время рассчитывается делением количества груза на норму грузовых работ.

Рабочий люк (Workable Hatch) — грузовой люк, через который можно беспрепятственно производить грузовые операции.

Люк, не обеспечивающий по своим размерам нормативный темп грузовых работ, не признается рабочим и норма по нему снижается.

Расчёт стальнойного времени

- Если в чартере установлены нормы погрузки/выгрузки "на люк в сутки" (Per Hatch per Day), то расчет стальнойного времени производится путем деления количества груза на произведение, полученное от умножения согласованной на один грузовой люк суточной нормы погрузки/выгрузки груза на число люков судна.
- В случае, когда в чартере установлены нормы погрузки/выгрузки "на рабочий (работающий) люк в сутки" (Per Working Hatch per Day), стальнойное время рассчитывается путем деления наибольшего количества груза в одном трюме на произведение, полученное от умножения суточной нормы погрузки/выгрузки груза для рабочего грузового люка на число люков, приходящихся на этот трюм.
- Наиболее простым способом фиксации в чартере стальнойного времени является прямое указание количества стальных суток или часов.

- Иногда в чартерах сталийное время рассчитывается в целом за весь рейс. Такой способ расчета носит название реверсибл (Reversible, то есть без деления на время погрузки и выгрузки).
- Реже применяются условия, когда сталийное время определяется не точно, например: Custom of the Port, COP; Customary Quick Dispatch, CQD; As Fast As Vessel Can Recieve/Deliver the Cargo; Fast As Can, FAC.

Обычно в качестве сталийных дней могут быть приняты:

- **WWD** (Weather Working Days) — погожие рабочие дни, в течение которых погода не препятствует проведению грузовых операций в порту;
- **RWD** (Running Working Days) — текущие рабочие дни, когда из счета сталийного времени исключаются только выходные и праздничные дни;
- **RD** (Running Days) — текущие (календарные) дни, когда в сталийное время засчитываются все дни подряд ;

***Продолжительности рабочего дня по чартеру,
стороны обычно оговаривают:***

«рабочий день из 24 последовательных часов»
(Working Day of 24 Consecutive Hours).

Определении порядка учета выходных и праздничных дней при счете сталийного времени:

- ***SHEX*** (Sundays and Holidays Excluded) — из счета сталийного времени исключаются воскресные и праздничные дни (формулировка в пользу фрахтователя);
- ***SHEX UU*** (Sundays and Holidays Excluded Unless Used) -воскресные и праздничные дни исключаются, если погрузка/выгрузка в эти дни не производилась (формулировка в пользу судовладельца);
- ***SHEX EIU*** (Sundays and Holidays Excluded Even If Used) -воскресные и праздничные дни исключаются, даже если в эти дни производилась погрузка/выгрузка (формулировка в пользу фрахтователя);
- ***SSHEX*** (Saturdays, Sundays and Holidays Excluded) — во многих странах суббота также является выходным днем и исключается из сталийного времени;
- ***FHEX*** (Fridays and Holidays Excepted) — пятницы и праздничные дни исключаются (пятница является выходным днем в мусульманских странах);
- ***SHINC*** (Sundays and Holidays Included) — воскресные и праздничные дни включаются в счет сталийного времени (формулировка в пользу судовладельца).

К периодам, исключаемым из счета сталийного времени, относятся любые задержки или перерывы в грузовых работах по вине судна.

Демередж и диспач

При задержке судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного сталийного времени начинается, так называемое, контрсталийное время, за которое фрахтователь уплачивает ***демередж***.

- (Demurrage) — денежное возмещение судовладельцу расходов по содержанию судна на стоянке. Демередж уплачивается по оговоренной в чартере ставке за каждый день простоя.

В некоторых чартерах оговаривается продолжительность контрсталийного времени, после истечения которого судовладелец имеет право отправить судно с недогрузом и потребовать уплаты мертвого фрахта.

Однако, на практике, чаще договариваются о компенсации за задержку судна сверх контрсталийного времени.

Такая задержка называется сверхконтрсталийным временем, а возмещение простоя — детеншен (Detention).

Диспач (Despatch Money) представляет собой вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание грузовых работ ранее обусловленного чартером стальнойного времени (за спасенное время).

Способы расчета суммы диспача:

- 1) **за все спасенное время** (All Time Saved);
- 2) **за спасенное рабочее время** (Working Time Saved), то есть с исключением нерабочих дней.

Стейтмент (Statement of Facts) — акт учета стояночного времени, в котором фиксируется стояночное время судна в порту с момента ошвартовки его к причалу или постановки на якорь и до момента начала отшвартовки судна или снятия с якоря. В нем детально фиксируется количество ежедневно погруженного или выгруженного груза; рабочие часы и часы остановок работ с указанием причин (плохая погода, забастовка, поломка оборудования и т.п.).

На основании стейтмента составляется ***таймшит*** (Time Sheet) — документ о сталийном и стояночном времени, в котором фиксируются все погрузочно-разгрузочные операции и непроизводительные простои за время стоянки судна в порту от момента прихода судна в порт до момента выхода его из порта.

В таймшите, помимо сведений о фактической продолжительности стоянки судна, производится расчет использования сталийного времени и на основании этого расчета, в специальном документе — ***счете за демередж*** (Demurrage Invoice), определяется сумма демереджа или диспача.

VESSEL: FRISIAN ENTERPRISE
 CHARTERE: TURKO OIL CO.
 C/P DATE: 2005-04-18
 LOAD PORT: ARZEW
 DISCHARGE PORT: ALIAGA
 B/L Quantity: 101,836.9 mt

	Date & Time			Laytime/demurrage		
	Date	Hour	Minute	Days	Hours	Minutes
Left anchorage Arzew	4/26	10	20			
All fast in berth Arzew	4/26	12	40			
Tender NOR Arzew	4/21	16	00			
Hoses off Arzew	4/27	22	45			
Total gross laytime				6	6	45
Allowance as per c/p clause 6					6 -	
Laytime allowed as per c/p cl. H				3 -		
Demurrage in Arzew				3	00	45
Vessel went on demurrage	4/24	22	00	Once on demurrage, always on demurrage.		
Berthed Aliaga	5/8	11	30			
Hoses disconnected	5/12	11	50			
Total laytime in Aliaga				4	00	20
Total demurrage Arzew & Aliaga				7	01	05
Total days				7.04 days		
Demurrage rate per day				\$ 17,000		
	Total due BBC Inc.			\$ 119,767.36		

Please wire-transfer \$ 119,767.36 to our bank as per separate instructions.

Thank you for your business!

BACK-HAUL BULK CARRIERS INC.

Mr V. Smith, Managing Director.

Cc: Scandinavian Shipbrokers, Niels Jhonson

Attachments: NoR Arzew; Statements of Fact Arzew & Aliaga

- Независимо от формы этого документа, которая может различаться у различных судовладельцев, таймшит должен содержать следующие данные:
 - время (дата, часы, минуты) прибытия судна в порт;
 - время постановки судна к причалу;
 - время вручения и акцепта нотиса о готовности судна к грузовым операциям;
 - нормы погрузки/выгрузки согласно чартеру, общее количество груза и продолжительность стальнойного времени;
 - время фактического начала и окончания и общая продолжительность грузовых работ;
 - ежедневные данные о продолжительности стальнойного времени и периодах, исключаемых из счета стальнойного времени;
 - расчет суммы демереджа или диспача по результатам обработки судна.
- Таймшит подписывается капитаном или агентом судовладельца, представителем фрахтователя (грузоотправителя/грузополучателя или их экспедитором, стивидором) и направляется судовладельцу и фрахтователю для согласования и оплаты.

Date : 4th December 2004
 Port : Moji & Shimonoseki, Japan

STATEMENT OF FACTS

Name of Vessel	: M.S. «MARITAME JOY»
Description of Cargo	: Australian Raw Sugar in bulk
Quantity of Cargo as per Manifest	: 15,825.000 M/Tons Moji : 12,325.000 M/Tons Shimonoseki : 3,500.000 M/Tons
Port of Loading	: Cairnes, Australia
Port of Discharging	: Moji & Shimonoseki, Japan
Arrived at Heasaki Quarantine Anchorage	: 13:06 hours on 20 th November, 2004
Notice of Readiness tendered	: 13:06 hours on 20 th November, 2004
Free pratique granted	: 13:40 hours on 20 th November, 2004
Notice of Readiness accepted	: 13:40 hours on 20 th November, 2004
Left Heasaki Quarantine Anchorage	: 13:42 hours on 20 th November, 2004
Berthed at Moji Wharf No. 9	: 15:00 hours on 20 th November, 2004
Commence Discharging at Moji	: 08:50 hours on 21 st November, 2004
Completed Discharging at Moji	: 15:30 hours on 30 th November, 2004
Shifted to Shimonoseki Wharf No. 15	: 10:24/10:48 hours on 01 st December, 2004
Commence Discharging at Shimonoseki	: 08:30 hours on 03 rd December, 2004
Completed Discharging at Shimonoseki	: 16:10 hours on 04 th December, 2004

TIME WORKED

DATE & DAY OF THE WEEK	WEATHER	WORKING TIME
20 th November, 2004 (Tue.)	Cloudy	No Worked
21 st November, 2004 (Wed.)	Cloudy	08:50 – 17:00
22 nd November, 2004 (Thu.)	Cloudy	08:20 – 17:00
23 rd November, 2004 (Fri.) National holiday	Cloudy	No Worked
24 th November, 2004 (Sat.)	Cloudy	08:20 – 17:00
25 th November, 2004 (Sun.)	Cloudy	No Worked
26 th November, 2004 (Mon.)	Cloudy	08:20 – 17:00
27 th November, 2004 (Tue.)	Cloudy	08:50 – 17:00
28 th November, 2004 (Wed.)	Cloudy	08:20 – 17:00
29 th November, 2004 (Thu.)	Cloudy	08:20 – 17:00
30 th November, 2004 (Fri.)	Rainy & Cloudy	09:20 – 15:30
01 st December, 2004 (Sat.)	Cloudy & Rainy	No Worked
02 nd December, 2004 (Sun.)	Cloudy	No Worked
03 rd December, 2004 (Mon.)	Cloudy	08:30 – 17:00
04 th December, 2004 (Tue.)	Cloudy & Fine	08:20 – 16:10

STOPPED WORKING:

30th November, 2004: 2 gangs waited between hours 08:00/08:50 due to rain.

RAIN HOURS: As per attached weather report of Shimonoseki Local Meteorological Observatory.

HATCH OPEN & CLOSE: As per attached certificate.

1. Agents		STANDARD TIME SHEET (LONG FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)			
2. Vessel's name		3. Port			
4. Owners / Disponent Owners		5. Vessel berthed			
		6. Loading commenced		7. Loading completed	
8. Cargo		9. Discharging commenced		10. Discharging completed	
		11. Cargo documents on board		12. Vessel sailed	
13. Charter Party		14. Working hours / meal hours of the port			
15. Bill of Lading weight/quantity	16. Outturn weight/quantity				
17. Vessel arrived on roads		18. Time to count from			
19. Notice of readiness tendered		20. Rate of demurrage		21. Rate of dispatch money	
22. Next tide available		23.			
24. Laytime allowed for loading	25. Laytime allowed for discharging	26.			

LAYTIME COMPUTATION

Date	Day	Time worked		Laytime used			Time saved/on demurrage			Remarks
		From	to	days	hours	minutes	days	hours	minutes	
General remarks										
Place and date						Signature				
Signature						Signature				

Оплата грузовых работ

В чартер-партии всегда имеется условие, определяющее, кто должен их оплачивать — фрахтователь (грузоотправитель, грузополучатель) или судовладелец.

Стандартные условия, определяющих порядок распределения расходов по грузовым операциям:

- **GROSS TERMS** — условие, при котором судовладелец несет все расходы по оплате погрузки и выгрузки, включая укладку (штивку) груза, при наличии, как правило, установленных норм грузовых работ в портах.
- **LINER TERMS** — условие при котором судовладелец обеспечивает прием и оплату доставки груза со склада порта в трюмы судна, а также оплату доставки груза из трюмов судна и сдачу его на склад в порту выгрузки.

- **FI** (Free In) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по оплате погрузки, но несет расходы по укладке (штивке) груза и по его выгрузке.
- **FO** (Free Out) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по оплате выгрузки, но оплачивает погрузку и укладку (штивку) груза.
- **FIO** (Free In and Out) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза, но оплачивает его укладку (штивку).
- **FIOST** (Free In and Out and Stowed and/or Trimmed) - условие, при котором судовладелец свободен от расходов по погрузке, выгрузке и укладке/штивке груза.

Фрахт

Фрахт (Freight) — это плата судовладельцу за перевозку грузов морем, выраженная в определенных денежных единицах.

Условие о фрахте в чартере представлено в двух реквизитах:

- 1) фрахтовая ставка;
- 2) порядок и время оплаты фрахта.

Фрахтовая ставка (Rate of Freight) — цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза, которая устанавливается соглашением сторон в каждом отдельном случае при заключении чартера обычно на один порт погрузки и выгрузки, а остальные условия — регулируются надбавками.

Фрахтовая единица (Freight Unit) — это единица массы (тонн), объема (куб.м, куб.футов и других объемных мер) или мест (кип, бочек, ящиков и т.п.), принимаемая для расчета про-возных платежей.

Величина фрахтовой ставки, при прочих равных условиях, зависит:

1. от рода и транспортных характеристик груза;
2. расстояния и направления перевозки;
3. условий рейса и, связанных с ним расходов, которые несет судно (портовые сборы, стоимость погрузки/выгрузки и т.п.);
4. сезона перевозки;
5. конъюнктуры фрахтового рынка.

Сумма фрахта в большинстве случаев определяется произведением, полученным от умножения фрахтовой ставки на количество груза, и указывается в **счете за фрахт** (Freigh Invoice)

FREIGHT INVOICE

Houston, 20 November 2004

VESSEL: FRISIAN ENTERPRISE
CHARTERER: ORIENTAL
C/P DATE: 3 November 2004
LOAD PORT: Port Hedland
DISCHARGE PORT: Qingdao
CARGO: Newman fine iron ore in bulk
B/L QUANTITY: 131,821 metric tones
HOLD QUANTITIES:

B/L RELEASE DATE: 20 November 2004
FREIGHT RATE:
ADDRESS COMMISSION: 3,75%

Gross freight	\$ 599,785.55
Less 3,75 % address commission	\$ 22,491.96
Net due owners	\$ 577,293.59
11/27/2004 Received	\$ 517,315.04
Balance due Owners	\$ 59,978.55

PAYMENT INSTRUCTIONS:

Please wire-transfer \$ 59,978.55 to:
BACK-HAUL BULK CARRIERS INC.
Account no: XXX XXX XXX XXX
Wells Fargo Bank, Chevron Tower office
Houston, Texas, USA
Routing and Transit number: 121-000-248

Thank you for your business!!!
BACK-HAUL BULK CARRIERS INC.

Managing Director

В чартере оговаривается, за какое кол-во груза оплачивается фрахт:

- ***Intaken*** — за погруженное количество груза, то есть количество груза, указанное в составленном в порту погрузки коносаменте;
- ***Delivered*** — за доставленное количество груза в порт назначения, когда при выгрузке груз пересчитывается (перевешивается), и фрахт оплачивается за фактически доставленное количество груза (обычно используется, когда количество груза определяется в единицах грузовых мест).
- ***Lumpsum*** — оговариваемая в чартере твердая сумма фрахта, выплачиваемая судовладельцу полностью независимо от того, какое количество груза фактически погружено на судно.
- ***Ad Valorem*** — в виде твердой ставки не за единицу груза, а в процентах от цены товара.

Обратный фрахт (Back Freight) - фрахт за доставку груза в первоначальный порт отправления, если он не может быть сдан в порту назначения по причинам, не зависящим от перевозчика.

В соответствии с условиями чартера фрахт может быть выплачен:

1. в порту погрузки — по так называемому условию "Предварительно оплаченный фрахт", сумма которого должна быть выплачена к моменту подписания коносамента и в котором делается отметка (штамп) — ***Freight Prepaid***;
 2. в порту выгрузки — по условию "Взыскать фрахт", о чем делается отметка в коносаменте — ***Freight Collect***. Момент оплаты фрахта по этому условию подлежит уточнению: по прибытии судна (On arrival); после сдачи груза (Upon right delivery of the cargo); после проверки количества сданного груза (On outturn).
- часть фрахта оплачивается в порту погрузки — в виде аванса фрахта (***Advance Freight***) с окончательным расчетом — в порту выгрузки. Сумма аванса фрахта записывается в коносамент и обычно равна сумме оплаченных агентом судовых расходов, отраженных в акцептованном капитаном судна дисбурсментском счете.

***ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО
ЧАРТЕРА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
СТОРОН***

Оговорка (Clause) — специально оговоренное в чартере условие, регулирующее взаимоотношения сторон при выполнении рейса в случаях наступления какого-либо обусловленного обязательства, либо изменения в будущем обстоятельств, существовавших в момент заключения сделки.

- Срок доставки (Delivery Time). Как правило, в чартерах не указывают сроки доставки, но обусловливают, что судно после погрузки должно следовать в порт назначения со всей возможной скоростью (With all convenient speed).

- ***Девияция судна*** (Deviation) — право судна отклониться от установленного чартером или обычного курса следования, когда это необходимо.

Бункерная оговорка (Bunker Clause). Для того, чтобы судно имело право на любом этапе рейса отклониться от заданного курса для захода в порт за бункером, чартер должен содержать бункерную оговорку.

Выдача коносамента. Обычно в чартерах имеются специальные оговорки, обязывающие перевозчика выдать грузоотправителю (фрахтователю) коносамент, который является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза.

Оговорка о прекращении ответственности фрахтователя (Cesser Clause).

Это оговорка в чартере, освобождающая фрахтователя от ответственности по нему с момента окончания погрузки груза и выдачи коносамента.

Ответственность судовладельца (*Shipowner's Liability*). Судовладелец несет ответственность за утрату или повреждение груза с момента приема его к перевозке до выдачи грузополучателю, а также за задержку в доставке груза только в том случае, если этот ущерб или задержка были вызваны отсутствием должной заботливости с его стороны в том, чтобы судно до начала рейса было во всех отношениях в мореходном состоянии, надлежаще экипировано, оснащено и обеспечено.

Условия и пределы ответственности судовладельца определяются международными нормативными актами, национальным морским законодательством, договором морской перевозки, обычаями и правилами морских портов.

Основными международными нормативными актами, определяющими моменты начала, окончания и объем ответственности судовладельца при перевозке грузов являются Гаагские, Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила.

Бремя доказывания лежит на предъявителе претензии или иска в случаях, когда:

- груз перевозился в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя;
- грузоотправителем был сдан на судно запрещенный к перевозке груз под другим наименованием;
- груз перевозился на открытых транспортных средствах и ущерб ему был причинен в результате такого способа перевозки;
- груз прибыл в исправном контейнере с ненарушенными пломбами грузоотправителя, экспедитора или таможни.

Оговорка о взаимной ответственности при столкновении (*Clause About Mutual Liability at Collision*) — устанавливает принцип ответственности перевозчика перед грузовладельцами за порчу и повреждение груза на столкнувшихся судах в размере установленной вины.

Оговорка об общей аварии (Clause About General Average) гласит, что убытки по общей аварии подлежат распределению в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами (The York-Antwerp Rules, YAR).

В морском праве под понятием **авария** (*Average, AV*) подразумевается не сам случай аварии, а связанные с ним убытки, причиненные судну, грузу или фрахту.

В соответствии с характером этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки различают:

- **общую аварию** (*General Average, GA*), по которой понесенные убытки распределяются между участниками перевозки — судном, грузом и фрахтом;
- **частную аварию** (*Particular Average, PA*), по которой убытки несет тот, кто их потерпел.

К ***общей аварии*** могут быть отнесены лишь такие расходы и жертвования, при которых одновременно имели место все четыре условия:

1) общая опасность;

2) преднамеренность;

3) разумность;

4) чрезвычайность.

- Определение размера убытков и расходов по общей аварии и распределение их среди ее участников обычно производит официальный эксперт, квалифицированный специалист в этой области - диспашер (от франц. Dispatcher; англ. Adjuster), ко-торый в большинстве стран состоит на службе в частной диспа-шерской фирме, а в некоторых — при торгово-промышленных палатах.

Документ, отражающий окончательный результат распределения убытков между сторонами – **диспаша**.

Диспаша составляется по определенной схеме: обоснование того, почему тот или иной случай признается общей аварией; расчет общей и частной аварии; в разделе о контрибуционной стоимости показывается общая стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии, и исчисляется контрибуционный дивиденд; заканчивается балансом.

Новая оговорка Джейсона (New Jason's Clause) — защитная оговорка, делающая отсылку к Йорк-Антверпенским правилам и включаемая в чартер или коносамент с целью освобождения судовладельца от ответственности за небрежность или навигационную ошибку, допущенные капитаном или лоцманом в управлении судном, при условии, что судовладелец уделит надлежащее внимание мореходности судна.

По этой оговорке судовладелец (перевозчик) имеет право на долю при распределении убытков по общей аварии.

Оговорка о забастовке (Strike Clause).

Под забастовкой понимается общий организованный отказ от работы.

Военная оговорка (War Clause) регулирует отношения сторон при возникновении военной ситуации или угрозы последней в портах погрузки и выгрузки или в стране одной из сторон.

Ледовая оговорка (Ice Clause) предусматривает взаимоотношения сторон договора морской перевозки при возникновении ледовой обстановки в порту погрузки или выгрузки либо угрозы ее наступления.

Арбитражная оговорка (Arbitration Clause). В этой оговорке определяются место и порядок разрешения споров, которые могут возникнуть при выполнении этого чартера.

Арбитражная оговорка в общих чертах обуславливает процедуру назначения арбитра от каждой стороны. Как правило, каждая сторона назначает своего арбитра. Если оба арбитра не приходят к обоюдному согласию, то они избирают суперарбитра, решение которого является обязательным для обеих сторон.

***РЕЙСОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ
ФРАХТОВАТЕЛЯ***

РЕЙСОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ ФРАХТОВАТЕЛЯ

- наименование компании-фрахтователя;
- на сколько рейсов зафрахтовано судно;
- дата подписания и название чартера;
- порты погрузки/выгрузки;
- вид и количество груза;
- место бункеровки;
- плановая скорость в грузу и в балласте;
- условия подготовки грузовых помещений судна к приему груза;
- осадка, до какой должно быть погружено судно в портах назначения;
- дата и время подачи судна в порт (Laydays — Cancelling);
- адреса и время подачи нотисов о предполагаемом времени прибытия (ETA Notice);
- адреса и время подачи нотиса о готовности (NOR) судна к выполнению грузовых операций;
- названия, адреса, телефоны судовых агентов в портах погрузки/ выгрузки;
- условия подписания коносаментов (формулировки и оговорки, которые должны содержать грузовые документы);
- адреса и виды информации, посылаемые при нахождении судна в порту и по завершению грузовых операций;
- адреса и перечень грузовых документов, направляемых капитаном по выходу из порта;
- указания капитану в случае отсутствия полного груза для погрузки, оговоренного чартером;
- указания капитану в каких случаях необходимо заявлять морской протест;
- адреса и вид информации в аварийных ситуациях;
- дни подачи сообщений о движении судна к порту выгрузки;
- дополнительные указания, обусловленные спецификой груза, маршрута плавания и др.;
- условия и порядок выдачи груза грузополучателю на основании предоставления каких документов.