

Перше видання Балтійської і міжнародної морської ради (БІМКО), Копенгаген, у 1974 році під назвою "Беркон А" та "Беркон Б".
Переглянуте і об'єднане у 1989 році

Прийнятий Комітетом з документації Японської судноплавної біржі, Токіо

З авторським правом Балтійської і міжнародної морської ради (БІМКО), Копенгаген, 1989

1. Брокер _____		СТАНДАРТНИЙ БЕРБОУТНИЙ ЧАРТЕР БАЛТІЙСЬКОЇ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ РАДИ (БІМКО) КОДОВА НАЗВА: «БЕРКОН 89» Частина I	
3. Судновласники, місцезнаходження контори Державне підприємство "Адміністрація річкових портів", Україна, 04119, м.Київ, вул. Юрія Іллєнка, 40; ідентифікаційний код - 33404067		2. Місце операції і дата Україна, _____ 4. Бербоутні фрахтувальники (фрахтувальники), місцезнаходження контори	
5. Назва судна, позивні та прапор (ст. 9 (с)) ОМ-101			
6. Тип судна Пасажирський теплохід		7. Б.Р.Т. /Н.Р.Т. _____	
8. Місце і дата побудови 1986 р., СРСР		9. Загальний дедвейт (приблизно) у метричних тонах до літньої вантажної марки _____	
10. Клас (ст. 9) + О 2,0 (лід 20)		11. Дата останнього спеціального огляду класифікаційним товариством судна 21.06.2016	
12. Інші дані судна (також вказати мінімальний термін дії класифікаційних свідоцтв згідно зі ст. 14) відповідно до реєстрових документів Довжина по КВЛ – 35,40 м, ширина – 5,30 м, висота борту – 2,65 м, надводний борт - 1020 мм, осадка – 1,63 м, матеріал корпусу – сталь, пасажиромісткість – 256 пасажирів; реєстровий номер – SRU040139; мінімальна кількість місяців дії класифікаційного свідоцтва –6 (шість) місяців			
13. Порт чи місце здачі (ст. 2) в м. Херсон		14. Час здачі (ст. 3) _____	15. Дата скасування (ст. 4) _____
		16. Порт або місце повернення (ст. 14) в м. Херсон	
17. ...- денний нотіс, якщо у ст. 3 зазначено інакше дивись ст.3 _____		18. Періодичність сухого докування, якщо у ст. 9 (f) вказана інша Не менше одного разу на період дії цього чартеру у відповідності до вимог Регістру судноплавства України	
19. Межі перевезень (ст. 5) Дивись ст. 33 Додаткових статей			
20. Термін дії чартеру 60 (шістдесят) місяців		21. Чартерна плата (ст. 10) _____ гривень (в тому числі ПДВ) за кожні 12 місяців	

(продовження)

“БЕРКОН 89” – Стандартний бербоутний чартер

22. Ставка відсотків, які належать сплаті згідно зі ст. 10 (f), якщо застосовується, згідно із частиною IV _____	23. Валюта й метод сплати (ст. 10) Гривня України, на поточний рахунок Судновласників, безготівковий
24. Місце сплати; вказати бенефіціарія та банківський рахунок (ст. 10) _____	25. Банківська гарантія або заставна (сума й місце) (ст. 22) (за вибором) _____
26. Заставна (заставні), якщо погоджено, (вказати, чи застосовується ст. 11 (a) чи (b); якщо застосовується ст. 11 (b), вказати дату угоди (угод) щодо застави, заставодержателя (заставодержателів) та місцезнаходження контори) (ст. 11) 11 (a)	27. Страхування (від морських та військових ризиків) (вказати вартість згідно зі ст. 12 (f) або ст. 13 (k), якщо вона застосовується) 1596720,00 гривень
28. Додаткове страхування, якщо існує за рахунок судновласників, обмежене до (ст. 12 (b) чи (ст. 13 (g)), якщо застосовується _____	29. Додаткове страхування, якщо існує за рахунок фрахтувальників, обмежене до...(ст. 12 (b) чи (ст. 13 (g)), якщо застосовується _____
30. Приховані дефекти (заповнюється тільки тоді, коли у статті 2 вказано інший термін) _____	31. Канцелювання у випадку війни (вказати узгоджені назви країн) (ст. 24) _____
32. Брокерська комісія і кому належить сплачувати (ст. 25) _____	
33. Право й арбітраж (вказати номер узгоджених підпунктів: 26.1, 26.2 чи 26.3; якщо узгоджено п/п 26.3, вказати місце арбітражу) (ст. 26) Україна, за місцезнаходженням відповідача (ст.26, пункт 26.3), господарський суд	34. Номери додаткових статей, що охоплюють особливі положення, якщо це узгоджено Статті 27-35
35. Щойно побудоване судно (вказати чи застосовується частина IV, зазначивши “так” чи “ні”) (факультативно) _____	36. Назва та місце суднобудівника (заповнюється лише, якщо застосовується частина III) _____
37. Заводський № судна (заповнюється лише, якщо застосовується частина III) _____	38. Дата суднобудівного контракту (заповнюється лише, якщо застосовується частина III) _____
39. Угода про чартер чи купівлю (вказати чи застосовується частина IV, зазначивши “так” чи “ні”) (факультативно) _____	40. Реєстр бербоутних чартерів (вказати чи застосовується частина V, зазначивши “так” чи “ні”) (факультативно) _____

(продовження)

“БЕРКОН 89” – Стандартний бербоутний чартер

41. Прапор і країна реєстрації бербоутних чартерів (заповнюється лише, якщо застосовується частина V) _____	42. Країна, де знаходиться головний реєстр (заповнюється лише, якщо застосовується частина V) _____
--	--

Преамбула. - Взаємно узгоджено, що дійсна угода буде виконана згідно з умовами цього чартеру, що вміщує як частину I, так і частину II. За умови існування суперечливих умов положення частини I превалюватимуть над положеннями частини II у межах цих протиріч, але не більше. Далі взаємно узгоджено, що частина III та/або частина IV та/або частина V застосовуються і виступають частиною дійсного чартеру, якщо це чітко погоджено й вказано у боксах 35, 39 і 40. Якщо частина III та/або частина IV та/або частина V застосовуються, тоді далі взаємно узгоджується, що у випадку існування суперечливих умов положення частини I і частини II превалюватимуть над положеннями частини III та/або частини IV та/або частини V у межах цих протиріч, але не більше.

Підпис (Судновласники) ДП «Адміністрація річкових портів» Директор _____ О.В. Козловський	
--	--

ЧАСТИНА II

СТАНДАРТНИЙ БЕРБОУТНИЙ ЧАРТЕР "БЕРКОН 89"

1. Визначення.

Терміни, що містяться в дійсному чартері, наведені нижче, матимуть таке значення, які надане їм за цією статтею:

Термін "Судновласники" означатиме чи особу, чи компанію, зареєстровану як Судновласники даного Судна.

Термін "Фрахтувальники" означатиме фрахтувальників за бербоутним чартером і його не можна тлумачити як фрахтувальники за тайм - чартером чи за рейсовим чартером.

2. Здача Судна в чартер (стаття не застосовується для щойно побудованих суден).

Судно здається в чартер і приймається Фрахтувальником у порту чи в місці, зазначеному в боксі 13, у підготовленого причалу за вказівкою Фрахтувальників.

Судновласники зобов'язані до здачі і під час здачі виявити належну обачливість для того, щоб Судно було морехідним і у всіх відношеннях готовим щодо корпусу, механізмів і устаткування для роботи за дійсним чартером. Судно повинно бути підтвердженням належними документами у час його здачі.

Здача Судна Фрахтувальникам і прийом його Фрахтувальниками є доказом повного виконання Судновласниками всіх зобов'язань Судновласників за умовами статті 2, після чого Фрахтувальники не мають права чи пред'являти, чи відстоювати які-небудь претензії до Судновласників з приводу яких-небудь умов, заяв чи гарантій, чітко виражених, чи таких, що маються на увазі, щодо Судна, однак Судновласники є відповідальними чи за ремонт або відновлення, що з'явилися наслідком прихованих дефектів Судна, його механізмів чи устаткування, що існували в момент здачі Судна за даним чартером, за умовою, що такі дефекти проявилися протягом 18 місяців після здачі судна в чартер, якщо в боксі 30 не передбачено інше.

3. Час здачі судна (стаття не застосовується для щойно побудованих суден).

Судно повинне бути здане в чартер не раніше дати, зазначеної в боксі 14, якщо з Фрахтувальниками не погоджене інше.

Якщо в боксі 17 не погоджене інше, то Судновласники подають Фрахтувальникам не раніше, ніж за 30 послідовних днів попередній, і не раніше, ніж за 14 днів уточнений нотіс про дату, коли очікується, що судно буде готовим до здачі.

Судновласники вчасно інформують Фрахтувальників про можливі зміни в знаходженні судна.

4. Канцелінг (стаття не застосовується до щойно побудованих суден).

Якщо судно не буде здано до самої пізньої дати канцелінгу, зазначеної в боксі 15, Фрахтувальники мають право канцелювати дійсний чартер без збитку для будь-якої претензії, що Фрахтувальники можуть з іншого приводу пред'явити за дійсним чартером Судновласникам.

Якщо виявиться, що судно спізнюється до дати канцелінгу, Судновласники зобов'язані як тільки вони могли оголосити з обґрунтованою впевненістю дату, у яку судно буде готове, надати Фрахтувальникам про це нотіс із запитом про їхній намір використовувати своє право анулювання і про цей намір треба тоді оголосити протягом ста шістдесят'ох восьми (168) годин після одержання Фрахтувальниками такого нотісу. Якщо Фрахтувальники не використовують своє право анулювання, сьомий день після дати готовності, заявленої у нотісі Судновласників, вважається новою датою канцелінгу в змісті даної Статті.

5. Межі вантажоперевезень.

Судно повинне використовуватися в законних рейсах для перевезення придатних законних вантажів у межах району вантажоперевезень, зазначеного в боксі 19. Фрахтувальники зобов'язуються не використовувати судно чи не допускати, щоб Судно було використано інакше, ніж відповідно до умов документів страхування (включаючи будь-які гарантії, що містяться в них, чи яєно виражені, чи які маються на увазі), без попередньої згоди на таке використання судна від страховика і без дотримання таких вимог, як додаткова страхова премія, чи інших розпоряджень страховиків. Якщо потрібно, Фрахтувальники вчасно інформують Судновласників і заставодержателів про намічені вантажоперевезення судном.

Фрахтувальники також зобов'язуються не використовувати судно чи не допускати його використання в яких-небудь вантажоперевезеннях чи у діяльності, заборонених законом будь-якої країни, куди судно може прямувати, чи іншим законодавчим актом, або в перевезенні контрабандних чи

~~заборонених вантажів, чи інших діях, у результаті яких воно може бути притягнуте до відповідальності, позбавлення юридичної чинності, вилучення чи конфіскації. Незалежно від інших умов дійсного чартеру, погоджено, що ядерне паливо, чи радіоактивні продукти, чи відходи спеціально виключені з переліку вантажів, дозволених до навантаження або перевезення за дійсним чартером. Це виключення не відноситься до радіоізотопів, які використані, чи призначені для використання в будь-яких промислових, комерційних, сільськогосподарських, медичних чи наукових цілях, за умови, що отримана попередня згода Судновласників на їхнє навантаження.~~

6. Огляд (стаття не застосовується до цойно побудованих суден).

~~Огляд при здачі і поверненні судна. Судновласники і Фрахтувальники призначають своїх сюрвесрів з метою визначення і письмового узгодження стану судна на час здачі і повернення судна.~~

~~Судновласники несеуть усі витрати зі знаходження судна на огляді при здачі судна, включаючи втрату часу, якщо вона має місце, а Фрахтувальники несеуть усі витрати зі знаходження судна на огляді при поверненні судна, включаючи втрату часу, якщо вона мала місце, за денною ставкою чи пропорційно, включаючи у кожному випадку вартість будь-якого докування або виведення з доку, якщо буде потрібно, у зв'язку з оглядом.~~

7. Інспектування.

Інспектування. Судновласники мають право в будь-який час інспектувати або оглянути Судно, чи доручити повноважному сюрвесру зробити такий огляд від їхнього імені, щоб визначити стан судна і переконатися в тім, що судно належним чином відремонтоване і правильно експлуатується. Інспектування чи огляд у доці виконується тільки під час докування судна для цілей Фрахтувальників. Однак, Судновласники мають право вимагати, щоб судно було поставлене у док для огляду, якщо Фрахтувальники не ставлять судно у док відповідно до норм класифікаційних інтервалів. Винагорода за таке інспектування або огляд, у випадку якщо судно відповідає вимогам, викладеним у статті 9 дійсного чартеру, виплачується Судновласниками, і оплачується Фрахтувальниками тільки у випадку, якщо виявляється, що судно вимагає ремонту чи приведення його в стан, передбачений згаданими вимогами. Увесь час, витрачений на інспектування, огляд чи ремонт, вважається часом чартеру і є частиною терміну чартеру.

Фрахтувальники повинні також дозволяти Судновласникам перевіряти судові журнали кожен раз, коли вони цього зажадають, і надавати їм, коли Судновласники цього вимагатимуть, повну інформацію щодо яких-небудь зіткнень, чи інших подій, чи ушкоджень судна. У світлі дійсної статті Фрахтувальники повинні тримати Судновласників у курсі планованої роботи судна.

8. Інвентаризація й облік видаткових матеріалів і палива.

Повна інвентаризація всього устаткування судна, постачання, пристроїв і усіх видаткових матеріалів, що мають на борту судна, проводиться Фрахтувальниками разом із Судновласниками як при здачі судна в чартер, так і при виведенні судна з нього. Фрахтувальники й Судновласники повинні відповідно в момент здачі судна і знову при виведенні з чартеру прийняти й оплатити все паливо, мастила, воду і нерозкриті провізії, фарби, олії, канати й інші видаткові запаси на борту згаданого судна по існуючим на даний час ринковим цінам відповідно у портах здачі і повернення судна.

9. Утримування і експлуатація.

(а) Судно повинне протягом терміну дії цього чартеру знаходитися в повному володінні й в абсолютному розпорядженні для всіх цілей Фрахтувальників і у всіх відношеннях під їхнім повним контролем. Фрахтувальники зобов'язані утримувати судно, його механізми, котли, пристрої і запасні частини в належному відремонтованому й у гарному робочому стані відповідно до звичайної комерційної експлуатаційної практики і, крім того, що передбачено в статті 13 (1), забезпечувати наявність на борту судна класифікаційних документів з терміном дії, що не витік, для збереження класу, зазначеного в боксі 10, і інших необхідних свідоцтв, придатних протягом усього часу.

Фрахтувальники зобов'язані вживати негайних заходів для проведення необхідного ремонту в межах розумного терміну, у противному випадку Судновласники мають право вивести судно з експлуатації Фрахтувальниками, не заявляючи морського протесту і без збитку для претензій, що Судновласники можуть на інших підставах мати до Фрахтувальників за умовами даного чартеру.

~~Якщо не погоджене інше, у випадку виникнення необхідності удосконалення, конструктивних змін чи придбання дорогого нового обладнання для безперервної експлуатації судна через нові класифікаційні вимоги чи вимоги обов'язкових правил, вартістю більше за 5% від вартості морського страхування судна, як зазначено в боксі 27, розмір, якщо буде, на яку ставка чартерної плати повинна~~

бути змінена, і пропорція, за якою згадана вартість підлягає розподілу між зацікавленими сторонами з метою досягнення справедливого розподілу її між Судновласниками і Фрахтувальниками з урахуванням, поміж іншим, тривалості терміну чартеру, що залишився за даним чартером, повинен при відсутності згоди бути переданим в арбітраж відповідно до статті 26.

Фрахтувальники зобов'язані внести і підтримати фінансове забезпечення чи зобов'язання у відношення збитку від забруднення моря нафтою чи іншими речовинами за вимогою будь-якого уряду, включаючи федеральні, державні чи муніципальні, чи інші підрозділи або органи для того, щоб судно могло, без сплати штрафу чи збору законно входити в будь-який порт, яке-небудь місце, територіальні або прилеглі води будь-якої країни, штату або округу, чи залишатися в них, чи виходити з них при виконанні дійсного чартеру без яких-небудь затримок. Дійсне зобов'язання застосовується незалежно від того, чи введена така вимога законодавчим шляхом таким урядом, чи його відділом, чи його органом.

Фрахтувальники зобов'язані досягти усіх домовленостей і підтримати їх через гарантію чи інакше, виходячи з необхідності, з метою задоволення таких вимог винятково за рахунок Фрахтувальників, і останні звільняють Судновласників від відповідальності за всі наслідки, які б вони не були, (у тому числі за втрату часу) у випадку неспроможності або неможливості прийняття таких мір.

~~Програма ТОВАЛОП (застосовується лише для танкерів-нафтовозів). Фрахтувальники зобов'язані включити судно в Програму ТОВАЛОП чи будь-яку аналогічну обов'язкову програму після прийняття судна в дійсний чартер і утримувати його там на весь термін дії дійсного чартеру.~~

b) Фрахтувальники зобов'язані за свій власний рахунок і власні засоби укомплектувати екіпаж, забезпечувати харчування, судоводіння, експлуатацію, постачання, бункерування і ремонт судна коли б це не треба було протягом терміну дії чартеру і оплатити усі збори і витрати будь-якого роду і характеру, у будь-якому випадку їхнього використання й експлуатації судна за дійсним чартером, включаючи будь-які іноземні загальні муніципальні і/або державні податки. Капітан, командний склад і екіпаж судна є службовцями Фрахтувальників у будь-якому випадку, навіть якщо вони з якої-небудь причини призначені Судновласниками.

Фрахтувальники у відношенні командного і рядового складу екіпажа підкоряються законам країни прапору судна чи будь-яким іншим діючим законам.

(c) Протягом терміну дії цього чартеру судно повинне зберігати свою дійсну назву, як зазначено в боксі 5 і плавати під прапором, зазначеним у боксі 5; за умови, однак, що Фрахтувальники мають право офарблювати судно в обраний ними колір, установлювати свою марку на трубі і нести свій фірмовий вимпел. Фарбування і перефарбування, установлення і зняття марок виконується за рахунок Фрахтувальників, а витрачений на це час вважається чартерним.

(d) Фрахтувальники не повинні робити ніяких конструктивних змін на судні чи змін у механізмах, котлах, допоміжному устаткуванні чи запасних частинах до них без одержання на це в кожному випадку дозволу Судновласників. Якщо Судновласники дозволяють це, Фрахтувальники повинні, за вимогою Судновласників, привести судно в його колишній стан до закінчення терміну дії чартеру.

(e) Фрахтувальники мають право використовувати все спорядження, устаткування і механізми, що мають на борту судна при здачі його в чартер, за умови, що все це чи суттєвий еквівалент його буде повернуто Судновласникам при поверненні судна з чартеру в такому ж гарному стані, у якому все це знаходилося при прийнятті судна, крім звичайного зносу. Фрахтувальники час від часу в період дії чартеру зобов'язані замінити ті вузли устаткування, що одержали ушкодження чи зносилися і стали непридатними для використання. Фрахтувальники мають сприяти тому, щоб усі ремонтні роботи чи заміна будь-яких ушкоджених, зношених чи втрачених деталей чи устаткування виконувалися у такий спосіб (як по якості роботи, так і по якості матеріалів), щоб вартість судна не зменшувалася. Фрахтувальники мають право встановлювати додаткове устаткування за свій рахунок і ризик, але вони зобов'язані зняти таке устаткування наприкінці терміну чартеру, якщо цього зажадають Судновласники. Будь-яке устаткування, включаючи радіоапаратуру, здане в оренду, що є на судні при введенні його в чартер повинне бути доглянутим і утримуватися Фрахтувальниками, що приймають на себе зобов'язання і відповідальність Судновласників за будь-якими договорами оренди в зв'язку з даним чартером і виплачують Судновласникам усі збитки, що виникли в зв'язку з цим, а також витрати на нове обладнання, необхідне для дотримання правил використання радіоапаратури.

(f) Фрахтувальники ставлять судно в сухий док, чистять і офарблюють його підводні частини, коли б це не стало необхідним, але не менш одного разу в кожні вісімнадцять календарних місяців після здачі судна в чартер, якщо інше не погоджено в боксі 18.

10. Чартерна плата

(a) ~~Фрахтувальники оплачують Судновласникам чартерну плату за судно на умовах лямпеума за календарний місяць, як зазначено в боксі 21, починаючи з дати і години здачі судна Фрахтувальникам, і на умовах погодженого лямпеуму виплачують за будь-яку частину місяця. Оплата чартеру продовжується до дати і години, коли судно повертається Фрахтувальниками його Судновласникам.~~

(b) ~~Виплата чартерної плати, крім першого і останнього місяців чартеру, якщо застосовується підпункт (c) цієї статті, виконується без знижки кожного місяця авансом у перший день кожного місяця валютою і способом, зазначеним у боксі 23, і в місяці, зазначеному в боксі 24.~~

(c) ~~Чартерна плата за перший і останній місяці чартеру, якщо вони складають неповний місяць, розраховується пропорційно числу днів у конкретному календарному місяці і відповідно виконується виплата авансу.~~

(d) У випадку загибелі чи пропажі судна оплата припиняється з дня і часу його загибелі чи з часу одержання останньої звістки про нього. Будь-яка чартерна плата, видана авансом, регулюється відповідно.

(e) Фактор часу є істотним у відношенні оплати чартерної плати за цим чартером. У разі несплати чартерної плати поза періодом, що складається з семи послідовних днів, Судновласники мають право вивести судно з роботи у Фрахтувальників, не приймаючи до уваги ніякі протести і без утручання з боку будь-якого судового органа чи виконання будь-якої іншої формальності, і вони будуть без збитку для інших претензій, що Судновласники можуть з іншого приводу пред'явити Фрахтувальникам за умовами даного чартеру, мати право на відшкодування усіх витрат і збитків, понесених у результаті несплати Фрахтувальниками чартерної плати і наступного за цим виведення судна з чартеру.

(f) Усяка затримка з виплатою чартерної плати дає Судновласникам право на одержання відсотків за ставкою річних відповідно до боксу 22. Якщо ж бокс 22 не заповнений, тоді за існуючою ринковою ставкою тієї країни, де розташована головна контора Судновласників.

11. Застава судна.

*) (a) Судновласники гарантують, що судно не закладене.

*) (b) ~~судно, зафрахтоване за дійсним чартером, фінансується заставою відповідно до Акту (актів) про зобов'язання, доданого до цього чартеру, і відповідно до вказівки в боксі 26. Скріплюючи своїм підписом Акт (акти) про зобов'язання, Фрахтувальники зобов'язуються ознайомитися з усіма постановами, умовами і положеннями згаданого Акту (актів) про зобов'язання. Фрахтувальники зобов'язуються дотримуватися усіх розпоряджень або вказівок у відношенні експлуатації, страхування, ремонту і утримання судна, і т.д., як викладено в Акті (актах) про зобов'язання чи може бути час від часу протягом дії чартеру зазначено заставодержателем (заставодержателями) відповідно до Акту (актів) про зобов'язання.~~

(c) Судновласники гарантують, що вони не віддавали судно в заставу інакше, чим зазначено в боксі 26, і що ніяких інших застав без попередньої згоди Фрахтувальників вони робити не будуть.

*) *(Факультативно. Стаття 11 (a) і 11 (b) є варіантами; указати погоджений варіант у боксі 26).*

12. Страхування і ремонт.

(a) Протягом терміну чартеру судно страхується Фрахтувальниками за їхній рахунок від морських і військових ризиків і від відповідальності перед третіми особами в тій формі, на яку отримана згода Судновласників у письмовій формі, у чому Судновласники не повинні необґрунтовано відмовляти. Такі морські, військові ризики і ризик від відповідальності перед третіми особами повинні бути застраховані Фрахтувальниками для захисту інтересів як Судновласників, так і Фрахтувальників і заставодержателів, якщо такі залучені, і Фрахтувальники мають право захистити таким страхуванням інтереси будь-яких управителів, яких вони можуть призначити. Усі страхові поліси оформляються на спільне ім'я Судновласників і Фрахтувальників відповідно до їх інтересів.

Якщо Фрахтувальники не оформлять і не збережуть кожну зі страховок, передбачених положеннями підпункту (a), описаним у ньому способом, Судновласники повинні повідомити про це Фрахтувальників, після чого Фрахтувальники повинні виправити положення протягом семи послідовних днів, у протилежному випадку Судновласники мають право вивести судно з роботи у

Фрахтувальників без збитку для будь-якої претензії, що Судновласники можуть на інших умовах мати до Фрахтувальників.

Фрахтувальники зобов'язані, одержавши схвалення Судновласників і страховиків, зробити всі застраховані ремонтні роботи і зобов'язані розрахуватися за усіма витратами, зв'язаними з такими ремонтними роботами, а також за страховими зборами, витратами і зобов'язаннями (відшкодування коштів від страховиків гарантується Фрахтувальниками) у межах покриття по страховках, передбаченим цією статтею.

Фрахтувальники також залишаються відповідальними і виконують ремонт і оплачують вартість і витрати, що виникли у відношенні всіх інших ремонтних робіт, не охоплених страхуванням, і/чи не перевищуючих будь-яку можливу франшизу (франшизи) чи відрахування, передбачені страхуванням. Увесь час, що використаний на ремонт відповідно до умов підпункту (а) даної статті, і на ремонт прихованих дефектів відповідно до статті 2, включаючи будь-яке відхилення, вважається часом в чартері і складає частину чартерного терміну.

~~(b) Якщо умови вищезгаданого страхування дозволяють укласти сторонам додаткове страхування, то воно для кожної сторони повинно бути обмеженим сумою, встановленої в боксі 28 і в боксі 29 відповідно. Судновласники чи Фрахтувальники в залежності від обставин повинні негайно надати іншій стороні дані про будь-яке додаткове страхування, включаючи копії будь-яких ковернотів чи полісів і письмову згоду страховиків на будь-яке таке необхідне страхування, у будь-якому випадку, де згода таких страховиків є необхідною.~~

(c) У випадку, коли судно стає дійсною, конструктивною, компромісною чи обумовленою загибеллю за умовами страхування необхідного згідно підпункту (а) статті 12, усе страхове відшкодування за таку загибель повинне бути виплачено заставодержателю, якщо такий існує, у спосіб, описаний в Угоді (угодах) про зобов'язання, який розподілить кошти поміж собою, Судновласниками і Фрахтувальниками відповідно до їхніх відповідних інтересів. Фрахтувальники зобов'язуються сповістити Судновласників і заставодержателя, якщо такий існує, про будь-які події, внаслідок яких судно ймовірно стане повною загибеллю, як це визначено в даній статті.

(d) Якщо судно стає дійсною, конструктивною, компромісною чи обумовленою загибеллю за умовами страхування, погодженого Фрахтувальниками відповідно до підпункту (а) даної статті, дійсний чартер припиняє свою дію з дня такої загибелі.

(e) Судновласники зобов'язані за вимогою Фрахтувальників негайно оформити такі документи, які вимагатимуться, щоб надати можливість Фрахтувальникам відмовитися від судна на користь страховиків і оголосити його конструктивною повною загибеллю.

(f) З метою визначення розміру відповідальності за страхуванням від морських і військових ризиків згідно положень підпункту (а) даної статті, вартість судна складає сума, зазначена в боксі 27.

13. Страхування, ремонт і класифікація.

~~(Стаття факультативна; застосовується лише, якщо чітко погоджено і заявлено в блоці 27, і в такому випадку стаття 12 вважається викресленою).~~

~~(a) Протягом терміну чартеру судно страхується Судновласниками за їхній рахунок від морських і військових ризиків за формою, поліса чи полісів, що додається. Судновласники і/чи страховики не мають ніякого права відшкодування чи права регресу проти Фрахтувальників у випадку загибелі судна чи якогось його пошкодження чи пошкодження його механізмів чи оснастки, охоплених згаданим страхуванням, чи в зв'язку з платежами, зробленими з метою припинення позовів проти судна чи Судновласників або виконання його чи їх зобов'язань, охоплених таким страхуванням. Усі страхові поліси складаються на спільне ім'я Судновласників і Фрахтувальників відповідно до їх інтересів.~~

~~(b) Протягом терміну чартеру судно страхується від ризиків відповідальності перед третіми особами в тій формі, на яку існує письмова згода Судновласників, у чому не повинно бути необґрунтовано відмовлено. Якщо Фрахтувальники не оформлять і не збережуть кожну зі страховок, передбачених положеннями підпункту (b), у спосіб, описаний у ньому, Судновласники повинні повідомити про це Фрахтувальників, після чого Фрахтувальники повинні виправити положення протягом семи поєданих днів, у протилежному випадку Судновласники мають право вивести судно з роботи у Фрахтувальників без збитку для будь-якої претензії, що Судновласники з іншого приводу можуть мати до Фрахтувальників.~~

~~(c) У випадку, якщо яка-небудь дія або недбалість Фрахтувальників позбавляє юридичної чинності страхування, передбачене тут, Фрахтувальники зобов'язані оплатити Судновласникам усі збитки і~~

відшкодувати Судновласникам за усі претензії та вимоги, що у протилежному випадку були б покриті таким страхуванням.

(d) Фрахтувальники зобов'язані, одержавши схвалення Судновласників чи їх страховиків, зробити усі застраховані ремонтні роботи і розрахуватися за усіма витратами, понесеними в зв'язку зі згаданим ремонтом, а також за усі застраховані збори, витрати і зобов'язання в межах покриття за умовами страхування, передбаченого положеннями підпункту (a) даної статті. Фрахтувальникам гарантується відшкодування таких витрат за посередництвом страховиків Судновласників за умови подачі рахунків.

(e) Фрахтувальники залишаються відповідальними за ремонт і зобов'язані зробити його і розрахуватися за усіма витратами і затратами, що виникли внаслідок цього у відношенні усіх інших ремонтних робіт, не покритих страхуванням, і/чи не перевищуючих будь-які можливі франшизи чи відрахування, передбачені страхуванням.

(f) Увесь час, що використаний на ремонтні роботи відповідно до умов підпунктів (d) і (e) даної статті і на ремонт прихованих дефектів відповідно до статті 2 вище, включаючи будь-яке відхилення, вважається часом в чартері і складає частину чартерного терміну.

Судновласники не відповідальні за витрати, пов'язані з використанням і експлуатацією судна за час, необхідний для виконання такого ремонту.

(g) Якщо умови вищезгаданого страхування дозволяють сторонам скласти додаткове страхування, то його треба обмежити для кожної сторони сумою, встановленою відповідно в боксах 28 і 29. Судновласники чи Фрахтувальники, у залежності від обставин, повинні негайно надати іншій стороні дані про будь-яке таке додаткове страхування, що укладене, включаючи конії будь-яких ковернотів чи полісів, і письмову згоду страховиків на будь-яке таке необхідне страхування в будь-якому випадку, де згода таких страховиків є необхідною.

(h) У випадку, коли судно стає дійсною, конструктивною, компромісною або обумовленою повною загибеллю за умовами страхування, необхідного відповідно до підпункту (a) дійсної статті, усе страхове відшкодування за таку загибель повинно бути виплачено Судновласникам, що розподілять кошти поміж собою і Фрахтувальниками відповідно до їх відповідних інтересів.

(i) Якщо судно стає дійсною, конструктивною, компромісною чи обумовленою повною загибеллю за умовами страхування, укладеного Судновласниками відповідно до підпункту (a) даної статті, дійсний чартер припиняє свою дію від дня такої загибелі.

(j) Фрахтувальники зобов'язані за вимогою Судновласників негайно оформити такі документи, які вимагатимуться, щоб надати Судновласникам можливість відмовитися від судна на користь страховиків і оголосити судно конструктивною повною загибеллю.

(k) З метою визначення розміру відповідальності за страхуванням від морських і військових ризиків за положеннями підпункту (a) даної статті, вартістю судна є сума, зазначена в боксі 27.

(l) Незважаючи на будь-які положення статті 9 (a), погоджено, що за положеннями статті 13, якщо вона застосовується, Судновласники зобов'язані забезпечити збереження класу судна протягом усього терміну дії чартеру.

14. Повернення судна з чартеру.

Фрахтувальники зобов'язані після закінчення терміну дії чартеру повернути судно в безпечному і вільному від льоду порту чи місці, як зазначено у боксі 16.

Фрахтувальники зобов'язані направити Судновласникам не менш, ніж за 30 днів попередній, і не менш, ніж за 14 днів - остаточний нотіси з вказівкою передбачуваної дати, низки портів повернення судна, чи порт чи місце повернення. Про будь-які наступні зміни місцезнаходження судна треба негайно повідомити Судновласників.

Судно треба повернути Судновласникам у тому ж самому чи в такому ж справному конструктивному стані і з тим же класом, у якому воно було здано в чартер, крім природного зносу, що не впливає на клас судна.

При поверненні з чартеру судно повинно зберігати періодичність оглядів до теперішнього часу і свідчення класу, придатне принаймні на число місяців, погоджених у боксі 12.

15. Невикористання заставного права і звільнення від відповідальності.

Фрахтувальники не повинні допускати чи дозволяти продовження заставного права на судно чи його обтяження з їхньої вини чи з вини їхніх агентів, що може дати перевагу над правом володіння і над інтересами власників судна.

Фрахтувальники також згодні помістити на судні на видному місці і тримати в такий спосіб закріпленим протягом усього терміну чартеру попередження наступного змісту:

"Дане судно є власністю (найменування Судновласників). Судно знаходиться в чартері у (найменування Фрахтувальників), і за умовами чартеру ні Фрахтувальники, ні капітан не мають права і не уповноважені здійснювати чи дозволяти здійснення якого б те не було заставного права на судно".

Фрахтувальники повинні гарантувати Судновласникам відшкодування збитків і забезпечити невикористання заставного права на судно якого б то не було характеру, що виникає протягом терміну чартеру, коли воно знаходиться під контролем Фрахтувальників, і звільнити Судновласників від відповідальності по претензіях, що виникають до Судновласників у зв'язку з експлуатацією судна Фрахтувальниками. Якщо судно буде арештовано в зв'язку з претензіями чи заставним правом, що виникли у процесі експлуатації його Фрахтувальниками, останні повинні за свій рахунок прийняти будь-як розумні міри, що забезпечують звільнення судна в прийнятний термін, і за свій рахунок внести заставу, що гарантує звільнення судна.

16. Заставне право

~~Судновласники мають заставне право на усі вантажі і субфрахти, що належать Фрахтувальникам, і на фрахт за будь-яким коносаментом в повідчення всіх претензій за цим чартером, і Фрахтувальники мають заставне право на судно в рахунок усіх коштів, сплачених авансом, а не зареблених.~~

17. Винагорода за порятунок.

Уся винагорода за порятунок і буксирування, здійснені судном, відноситься на користь Фрахтувальників, а вартість ремонту ушкоджень, понесених у результаті цього, лягає на Фрахтувальників.

18. Видалення затонулого судна.

У випадку, якщо судно затонуло і є перешкодою судноплавству, Фрахтувальники зобов'язані відшкодувати Судновласникам будь-які суми, що Судновласники зобов'язані сплатити, і будуть платити внаслідок того, що затонуло судно стало перешкодою для судноплавства.

19. Загальна аварія.

~~Загальна аварія регулюється відповідно до Йорк-Антверпенських правил 1974 р. чи їхніх наступних модифікацій, що діють у момент виникнення аварії.~~

~~Чартерна плата не приймається в розрахунок при розподілі витрат по загальній аварії.~~

20. Переуступка і суборенда

~~Фрахтувальники не мають права переуступати цей чартер чи здавати судно в суборенду без попередньої письмової згоди Судновласників, у якій не повинно бути необґрунтовано відмовлено, і за умови дотримання таких положень і умов, що будуть схвалені Судновласниками.~~

21. Коносаменти

~~Фрахтувальники зобов'язані сприяти тому, щоб усі коносаменти, які видані для перевезення вантажів за дійсним чартером, містили застереження "парамаунт", що вміщує будь-яке законодавство щодо відповідальності перевізника за вантаж, яке обов'язково застосовується в морських перевезеннях; якщо ж такого законодавства не існує, те коносаменти повинні містити в собі англійський закон про перевезення вантажів морем. Коносаменти повинні також містити переглянуте нове застереження Дрейсона і застереження про взаємну відповідальність при зіткненні.~~

~~Фрахтувальники згодні звільнити Судновласників від усіх наслідків чи від відповідальності, що виникає в результаті підписання коносаментів чи інших документів капітаном, командним складом чи агентами.~~

22. Банківська гарантія.

~~Фрахтувальники зобов'язуються до передачі судна в чартер забезпечити гарантією першокласного банку або грошовим забезпеченням в такій сумі й у такій місці, як це зазначено в боксі 25, як гарантію повного виконання їхніх зобов'язань за дійсним чартером. (Стаття факультативна; застосовується тільки якщо бокс 25 заповнений).~~

23. Реквізиція/відчуження.

(а) У випадку реквізиції судна за орендну плату будь-яким державним чи іншим компетентним органом влади (надалі називаної "реквізицією за оренду") незалежно від дати протягом терміну дії чартеру, коли реквізиція за оренду може відбутися, і незалежно від її тривалості або від того, чи буде

вона на визначений чи обмежений період часу, і незалежно від того, чи може вона залишатися, чи буде залишатися у силі до закінчення терміну дії чартеру, дійсний чартер не повинен вважатися в зв'язку з цим чи внаслідок цього порушенням чи в іншим спосіб припиненим, і Фрахтувальники будуть продовжувати платити обумовлену чартерну плату у спосіб, передбачений дійсним чартером доти, поки його дія не припиниться відповідно до будь-якого його положення, за постійної умови, однак, що у випадку ревізії за оренду, відшкодування за ревізією чи компенсація, отримана Судновласниками чи належна їм, виплачується Фрахтувальникам протягом терміну чартеру, що залишився, чи терміну ревізії за оренду, дивлячись по тому, який з цих термінів коротше.

Чартерну плату за дійсним чартером слід виплачувати Судновласникам від того часу, що й плата за ревізією, яка належить сплаті Фрахтувальникам.

(b) У випадку, якщо Судновласників позбавляють права власності на судно якою-небудь постановою про "обов'язкове відчуження" судна чи про ревізію права володіння майном від імені якого-небудь державного чи іншого компетентного органу влади (надалі іменоване "обов'язкове відчуження"), то незалежно від дати "обов'язкового відчуження" протягом терміну дії чартеру, ця дата повинна вважатися датою закінчення терміну дії чартеру. У цьому випадку чартерна плата вважається заробленою і підлягає виплаті до моменту і дати такого "обов'язкового відчуження".

24. Військове застереження

(a) Без попередньої згоди Судновласників судно не слід спрямовувати і не слід направляти у який-небудь пункт чи рейс і не слід використовувати у який-небудь інший спосіб, якщо в результаті цього воно попаде в зону, небезпечну внаслідок якого-небудь дійсного військового акту чи погрози війни, воєнних дій, ворожих спрямувань, операцій військового характеру, піратства чи навмисного ушкодження даного чи будь-якого іншого судна чи його вантажу будь-якою особою, відомством чи державою, перевороту, громадянської війни, цивільних хвилювань чи дії норм міжнародного права, а також не слід піддавати ні в якому разі ніяким іншим ризикам чи штрафам унаслідок застосування санкцій, і не повинно перевозити які-небудь вантажі, що можуть тим чи іншим шляхом піддати його ризику захоплення, полону, штрафів чи іншому якому б то не було втручанню з боку яких-небудь воюючих держав чи сторін чи будь-якого уряду чи правителя.

(b) Судно має право виконувати будь-які розпорядження чи вказівки щодо відходу, прибуття, напрямку, портів заходу, зупинок, призначенні, доставці вантажу чи будь-які інші які б то не були розпорядження, що йдуть від уряду країни, під прапором якої судно плаває чи якого-небудь іншого уряду чи будь-якої особи (органу), діючого чи виступаючого як діюче по повноваженню такого уряду чи будь-якого комітету чи особи, що має за умовами страхування судна від військових ризиків право давати будь-які такі розпорядження чи вказівки.

(c) У випадку початку війни (незалежно від того, чи була вона оголошена чи ні) між двома чи декількома країнами, зазначеними в боксі 31, як Судновласники, так і Фрахтувальники мають право канцелювати дійсний чартер, після чого Фрахтувальники зобов'язані повернути судно Судновласникам у відповідності зі статтею 14, якщо на борті є вантаж, то після його вивантаження в порту призначення, чи якщо судну відповідно до даної статті заборонено виходити з нього чи входити туди, то в найближчому відкритому і безпечному порту за вказівкою Судновласників, чи ж якщо вантажу на борту немає, то в порту, у якому воно тепер знаходиться, чи якщо воно знаходиться в морі, то в найближчому відкритому і безпечному порту за вказівкою Судновласників. В усіх випадках виплата чартерної плати продовжується у відповідності зі статтею 10 і, крім вищезгаданого, усі інші положення дійсного чартеру повинні застосовуватися до повернення судна.

25. Комісійні.

Судновласники сплачують комісійні за ставкою, зазначеною в боксі 32, брокерам, названим у боксі 32, з будь-якої суми чартерної плати, виплаченої за умовами дійсного чартеру, але в будь-якому випадку не менше, ніж це необхідно для покриття фактичних витрат брокерів і розумної винагороди за їхні послуги. Якщо чартерна плата сплачена не в повному розмірі через порушення чартеру однією із сторін, винна сторона повинна відшкодувати брокерам їхню втрату комісійних.

Якщо чартер анулюється за згодою сторін, Судновласники відшкодовують брокерам будь-яку втрату комісійних, але в цьому випадку комісійні не повинні перевищити суму брокерської комісії з річної чартерної плати.

26. Право й арбітраж.

*) 26.1. Дійсний чартер підкоряється англійському праву і будь-які суперечки, що виникають з положень дійсного чартеру, підлягають розгляду в арбітражі у Лондоні, кожна зі сторін призначає по одному арбітри відповідно до Законів про арбітраж 1950 і 1979 р. чи положень будь-яких внесених у

нього змін чи його нормативних актів, що замінюють, за станом на відповідний період часу. Після одержання однією зі сторін письмового повідомлення про призначення арбітра іншою стороною, перша сторона призначає свого арбітра в межах чотирнадцяти днів, у противному випадку діє рішення, прийняте єдиним арбітром. Якщо два належним чином призначені арбітри не приходять до згоди, вони призначають суперарбітра, рішення якого є остаточним.

*) 26.2. Будь-яка суперечка, що виникає за дійсним чартером, підлягає розгляду трьома арбітрами в Нью-Йорку, один призначається кожною зі сторін дійсного чартеру, а третього призначають обом згаданих арбітра; їхнє рішення чи рішення будь-яких двох з них є остаточним, а з метою посилення будь-якого рішення, такій угоді може бути додана сила постанови суду. Арбітри повинні бути членами Нью-Йоркського Об'єднання морських арбітрів, і слухання справ повинне проводитися відповідно до правил Об'єднання.

*) 26.3. Будь-яка суперечка, що виникає за дійсним чартером, підлягає розгляду в арбітражі у місці, зазначеному в боксі 33, за умови дотримання законодавства і судової процедури, що діють там.

26.4. Якщо бокс 33 у Частині I не заповнений, то застосовується підпункт 26.1 даної статті

*) Підпункти 26.1, 26.2 і 26.3 є варіантами; указати погоджений варіант у боксі 33.

ДОДАТКОВІ СТАТТІ ДО БЕРБОУТНОГО ЧАРТЕРУ
між ДП «Адміністрація річкових портів» і _____

27. Власником судна є Держава Україна, а судновласником ДП «Адміністрація річкових портів». Передача судна в бербоут-чартер не припиняє права власності на це судно; Фрахтувальники лише володіють і користуються судном протягом строку дії цього чартеру. Фрахтувальнику забороняється змінювати прапор та отримувати документи на право плавання під державним прапором інших держав.

Метою фрахтування є отримання Судновласниками прибутку у вигляді чартерної плати, а також здійснення Фрахтувальниками перевезень громадян, згідно визначених меж перевезень відповідно до Класифікаційного Свідоцтва, виданого Регістром судноплавства України але в будь-якому випадку в територіальних водах України.

28. Фрахтувальники оплачують Судновласникам чартерну плату за судно в розмірі _____ (_____) гривень (в т.ч. ПДВ) за кожен календарний рік (12 місяців), як зазначено в боксі 21, починаючи з дати і години здачі Судна Фрахтувальникам.

Виплата чартерної плати здійснюється в наступному порядку:

- перший платіж, протягом 1 місяця з моменту укладання цього чартеру, на підставі виставленого Судновласником рахунку-фактури, розмір якого складається з суми чартерної плати за 2022 рік (з дати укладання цього договору по 31 грудня 2022 року включно);

- наступні платежі, щоквартально, до 10 числа місяця, що передує кварталу, за який здійснюється оплата, на підставі виставленого Судновласником рахунку-фактури.

Чартерна плата сплачується у гривні шляхом перерахування на банківський рахунок Судновласників.

Чартерна плата за перший і останній місяці чартеру, якщо вони складають неповний місяць, розраховується пропорційно числу днів у конкретному календарному місяці.

Оплата чартеру продовжується до дати і години, коли судно повертається Фрахтувальниками Судновласникам.

Фрахтувальники за згодою Судновласників можуть авансом внести чартерну плату за наступні періоди.

Часткова оплата Фрахтувальниками чартерної плати не визнається сторонами належним виконанням зобов'язань за цим чартером.

До 15-го січня кожного року дії цього чартеру (крім першого року дії чартеру), чартерна плата на поточний рік підлягає перегляду (у бік збільшення) шляхом підписати доповнення до цього чартеру, зокрема, але не виключено, шляхом коригування розміру чартерної плати за попередній рік на офіційно встановлений індекс інфляції в Україні за попередній рік дії цього чартеру.

Розмір чартерної плати може бути переглянuto в будь-який час на вимогу однієї із сторін в разі змін централізованих цін і тарифів та в інших випадках, передбачених законодавством.

29. Здача Судна в чартер та повернення Судна з чартеру здійснюється на підставі відповідно Акту здачі та Акту повернення судна із бербоут-чартеру, що підписуються уповноваженими представниками Судновласників та Фрахтувальників.

Судновласники та Фрахтувальники повинні призначити своїх представників та здійснити відповідно задачу або повернення судна із бербоут-чартера протягом 3 (трьох) робочих днів.

Будь-яке зволікання Фрахтувальників з підписанням Акту повернення судна із бербоут-чартеру не є перешкодою для Судновласників прийняти судно у одноосібне використання.

30. Подовження дії відповідних судових документів, ремонт (будь-які види ремонтних робіт), удосконалення конструктивних змін та установка обладнання на судно, на час дії цього чартеру покладається на Фрахтувальників та оплачується Фрахтувальниками без будь-якої компенсації зі сторони Судновласників.

Будь-які види ремонтних робіт, їх об'єми, строки виконання та виконавці (підрядники тощо) попередньо узгоджуються між Фрахтувальниками та Судновласниками в письмовій формі.

31. У випадку припинення дії (розірвання) цього чартеру, здійснені за рахунок власних коштів (з письмового дозволу Судновласників) Фрахтувальниками поліпшення Судна, не компенсуються Судновласниками Фрахтувальникам.

32. Жодна із сторін не буде нести відповідальності за повне чи часткове невиконання її зобов'язань у випадку, якщо таке невиконання виникло внаслідок дій обставин нездоланної сили, які виникли після укладання цього чартеру та виникнення яких сторони не могли передбачити чи запобігти їх виникненню розумними мірами.

До обставин нездоланної сили відносяться: стихійні лиха, страйки, повені, землетруси, війни та військові дії, інтервенції, громадянські заворушення, ембарго, блокада, заборона імпорту чи експорту, інші надзвичайні економічні зміни, акти органів державної влади та управління, що безпосередньо заважають відповідній стороні у виконанні її зобов'язань за цим чартером.

Сторона, для якої створилася неможливість виконання зобов'язань за цим чартером, повинна за умови настання чи зникнення вказаних обставин невідкладно повідомити про це іншу сторону.

У випадку настання обставин нездоланної сили, термін виконання сторонами їх зобов'язань за цим чартером переноситься відповідно до періоду, протягом якого діють такі обставини, за умови, що сторони не домовляться про інше.

Достатнім доказом дії форс-мажорних обставин є документ, виданий Торгово-промисловою палатою України.

33. Судно повинно використовуватись Фрахтувальниками в законних перевезеннях пасажирів, їх багажу та особистих речей, в районах плавання та з урахуванням обмежень згідно Класифікаційного Свідоцтва, виданого Регістром судноплавства України, тільки між надійними та безпечними портами або місцями, в яких воно може безпечно перебувати завжди на плаву, виключно в межах територіальних вод України.

Фрахтувальники також зобов'язуються не використовувати судно чи не допускати його використання в яких-небудь перевезеннях чи у діяльності, заборонених законом чи іншим законодавчим актом, або в перевезенні контрабандних чи заборонених вантажів, чи інших діях, у результаті яких воно може бути притягнуте до відповідальності, вилучене чи конфісковане. Фрахтувальники не мають права використовувати судно всупереч меті фрахтування.

Ризики випадкової втрати або пошкодження Судна переходять від Судновласників до Фрахтувальників з моменту підписання сторонами Акту здачі-приймання Судна в бербоут-чартер, зазначеного у статті 29 цього чартеру.

Вигодонабувачем за договорами страхування Судна, укладеними між Фрахтувальниками та страховими компаніями, є Судновласники.

Фрахтувальники не мають права переуступати цей чартер чи здавати судно в субчартер (суборенду).

34. За порушення умов цього чартеру винна сторона відшкодовує іншій стороні спричинені цим збитки, в тому числі втрачену вигоду, в порядку, передбаченому законодавством.

За прострочення сплати платежів визначених статтею 28 цього чартеру, Фрахтувальники сплачують на користь Судновласників пеню у розмірі подвійної облікової ставки Національного банку України, що діяла у період за який сплачується пеня, від суми несплаченого платежу, за кожний день прострочення платежу.

В разі несвочасної оплати чи не оплати чартерної плати згідно цього чартеру, більш ніж за 2 (два) місяці, Судновласники мають право в односторонньому порядку розірвати цей чартер (відмовитись від виконання цього чартеру). При цьому, вважається що цей чартер втратив силу з моменту отримання Фрахтувальниками листа від Судновласників про одностороннє розірвання (односторонню відмову від виконання) цього чартеру.

Фрахтувальники несуть повну відповідальність за:

- виконання правил експлуатації судна, його обладнання, забезпечення їх зберігання, експлуатації, утримання в належному технічному, санітарному та протипожежному стані, запобігання їх пошкодженню та псуванню;
- виконання вимог безпеки судноплавства;
- виконання вимог пожежної безпеки;
- виконання вимог природоохоронного законодавства;
- виконання вимог з охорони праці та технічної безпеки екіпажу, пасажирів та їх багажу; забезпечення надання медичної допомоги пасажирам, персоналу та членам екіпажу; здійснення повного відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смерті пасажирів та/або члена екіпажу;
- будь-які аварії чи завдані збитки третім особам, довіллю тощо під час експлуатації судна протягом дії цього чартеру.

Спори, що стосуються цього чартеру, вирішуються за взаємною згодою сторін, а у разі недосягнення такої, у встановленому порядку передаються на розгляд до Господарського суду згідно чинного законодавства України.

35. Цей чартер складено у двох оригінальних примірниках, що мають однакову юридичну силу, по одному для кожної із сторін.

Реорганізація або зміна форми власності Судновласників або Фрахтувальників не є підставою для припинення дії цього чартеру.

Зміни і доповнення до цього чартеру вносяться за взаємною згодою сторін у письмовій формі.

Термін дії цього чартеру може бути продовжений виключно за умови погодження з уповноваженим органом управління.

Кожна сторона зобов'язується повідомити іншу сторону протягом 2 (двох) робочих днів про зміну юридичної, поштової адреси, банківських та інших реквізитів, що мають значення для виконання цього чартеру належним чином.

У випадках, не передбачених цим чартером, сторони керуються законодавством України.

С Т О Р О Н И:

Судновласники:

Фрахтувальники:

ДП «Адміністрація річкових портів»

Місцезнаходження:

04119, м. Київ, вул. Юрія Іллєнка, 40

IBANUA143223130000026007000023786 в

ПАТ «Укресімбанк»

Ідентифікаційний код 33404067

ІПН 334040626563

Свід.плат.ПДВ № 100217905

E-mail: office_kiev@arport.com.ua

Директор

_____ **О.В. Козловський**

ЧАСТИНА III
ПОЛОЖЕННЯ, ЗАСТОСОВУВАНІ ТІЛЬКИ ДЛЯ ЩОЙНО СПОРУДЖЕНИХ СУДЕН
(Стаття факультативна: застосовується тільки у випадку, якщо чітко погоджено і відзначено в боксі 35).

Технічні вимоги і будівельний контракт.

(а) Судно повинне бути побудоване відповідно до умов будівельного контракту іменованого надалі "будівельний контракт", прикладеного до дійсного чартеру, і складеного між суднобудівниками і Судновласниками, і відповідно до технічних вимог і креслень, прикладеного до цього документу; такий будівельний контракт, технічні вимоги і креслення, що скріплюються підписами, затверджуються Фрахтувальниками.

(б) Ніякі зміни в будівельному контракті чи в технічних умовах і кресленнях судна, затверджених Фрахтувальниками, про що сказано вище, не допускаються без згоди на те Фрахтувальників.

(в) Фрахтувальники повинні мати право направляти свого представника на суднобудівний верф для еностерезення за будівництвом судна, щоб упевнитися, що будівництво ведеться відповідно до затверджених технічних умов і креслень, згаданих у підпункті (а) даної статті.

(г) Судно слід будувати у відповідності з будівельним контрактом і з описом, передбаченому в ньому, однак, за умови, що Фрахтувальники зобов'язані прийняти судно від Судновласників у день його здачі будівельниками, завершеним і побудованим згідно умов будівельного контракту, і що Фрахтувальники зобов'язуються після прийняття судна не пред'являти яких небудь претензій до Судновласників у відношенні експлуатаційних чи технічних якостей судна чи дефектів, якщо такі будуть з'ясовані, за винятком якого небудь ремонту чи усунення яких небудь дефектів, з'ясованих у плинні перших 12 місяців з моменту здачі. Судновласники повинні зробити все можливе для відшкодування будь-яких витрат, понесених на усунення таких дефектів від суднобудівників, але вони несуть відповідальність перед Фрахтувальниками тільки в межах претензій, що Судновласники можуть мати до суднобудівників за статтею будівельного контракту про гарантію (копія якого є у Фрахтувальників) за умови, що Фрахтувальники зобов'язані прийняти такі суми, які Судновласники зможуть одержати у вигляді відшкодування відповідно до даної статті, і не пред'являти ніяких претензій до Судновласників у відношенні різниці між сумами, отриманими у такий спосіб, і фактичними витратами, понесеними на ремонт чи усунення дефектів чи у відношенні якої небудь втрати часу, пов'язаного з цим.

Час і місце здачі судна.

(а) За умови, що судно пройде ходові іспити в час прийняття, включаючи іспити вантажного устаткування відповідно до вимог суднобудівного контракту і технічних умов до задоволення Фрахтувальників, Судновласники передадуть, а Фрахтувальники приймуть судно на плаву (коли воно буде готове до здачі) на суднобудівній верфі чи в якому небудь іншому безпечному і доступному доці, пристані чи місці, погодженому між сторонами дійсного чартеру і суднобудівниками. Відповідно до суднобудівного контракту суднобудівники визначають, що судно буде готове до здачі Судновласникам як передбачено, але датою здачі судна у світлі дійсного чартеру буде дата фактичної готовності судна до здачі суднобудівниками після закінчення ходових іспитів, чи буде це раніше чи пізніше терміну, зазначеному в будівельному контракті.

Незважаючи на вищевикладене, Фрахтувальники не зобов'язані приймати судно доти, поки йому не буде привласнений клас з оформленням документів, як передбачено в дійсному чартері, і до того, як воно буде вільним щодо передачі під прапор, під яким повинно плавати.

За умови дотримання вищезгаданого Фрахтувальники не мають права відмовитися від прийняття судна в чартер, а після його прийняття Фрахтувальники не мають права висувати які небудь претензії до Судновласників у відношенні яких небудь умов, представлень чи гарантій, чітко виражених чи які маються на увазі, у відношенні мореплавності судна чи у відношенні затримки з передачею судна чи з іншого приводу.

(б) Якщо з якої небудь причини, крім невиконання Судновласниками умов будівельного контракту, суднобудівники будуть мати право не здавати судно Судновласникам, останні повинні направити Фрахтувальникам письмовий нотіс будівельників, що підтверджує їхнє право, який звільняє Судновласників від передачі судна Фрахтувальникам; після одержання Фрахтувальниками згаданого нотісу дійсний чартер втрачає силу.

(в) Якщо з якої небудь причини Судновласники набудуть право, відповідно до будівельного контракту, відмовитися від судна, вони повинні до здійснення цього права відмови порадитися з Фрахтувальниками, після чого

- ~~(i) якщо Фрахтувальники не бажають прийняти судно, вони повинні сповістити про це Судновласників протягом семи (7) днів за допомогою письмового нотісу і після одержання Судновласниками такого нотісу дійсний чартер втрачає силу; чи~~
- ~~(ii) якщо Фрахтувальники бажають прийняти судно, вони можуть за допомогою письмового нотісу протягом сем (7) днів запропонувати Судновласникам домовитися з будівельниками про умови, на яких судно повинне бути здане, і/чи утриматися від використання права на відмовлення; після одержання такого нотісу Судновласники повинні почати переговори і/чи прийняти судно від будівельників і передати його Фрахтувальникам;~~
- ~~(iii) ні при яких обставинах Фрахтувальники не матимуть права відмовитися від судна, якщо Судновласники не можуть відмовитися прийняти судно від суднобудівників;~~
- ~~(iv) якщо відповідно до підпункту (b) чи (c) дійсної статті, чартер припиняє свою дію, Судновласники не несуть відповідальності перед Фрахтувальниками за яку-небудь претензію, що виникла за умовами чартеру чи через його припинення.~~

Гарантійні роботи.

~~Якщо не погоджено інше, Судновласники доручають Фрахтувальникам організувати виконання гарантійних робіт відповідно до умов будівельного контракту, і чартер буде мати чинність протягом усього періоду проведення гарантійних робіт. Фрахтувальники зобов'язані інформувати Судновласників про хід робіт в обов'язі, необхідному Судновласникам.~~

Назва судна.

~~Назву судна треба взаємно погодити поміж Судновласниками і Фрахтувальниками, а фарбування судна, нанесення марки на трубі і право підйому і несення вимпелу фірми зважається Фрахтувальниками.~~

Огляд судна при поверненні з чартеру.

~~Судновласники і Фрахтувальники призначають еюрвеєрів для визначення і письмового узгодження стану судна на момент його повернення з чартеру.~~

~~Без збитку для статті 14 (Частина II) Фрахтувальники несуть усі витрати по огляду і усі інші витрати, якщо такі виникають, включаючи вартість докування та виведення з доку, якщо потрібно, а також усі понесені ремонтні витрати.~~

~~Фрахтувальники несуть також збитки від втрати часу в зв'язку з будь-яким докуванням, а також ремонтом, що оплачуються за ставкою чартерної плати за день чи пропорційно за частину дня.~~

ЧАСТИНА IV УГОДА ЧАРТЕРУ/КУПВЛІ

(Стаття факультативна; застосовується тільки, якщо чітко погоджено і заявлено в боксі 39)

~~Після закінчення терміну дії дійсного чартеру і за умови, що Фрахтувальники виконали свої зобов'язання відповідно до частин I й II, якщо застосовується, погоджено, що після оплати чартерного внеску за останній місяць відповідно до статті 10 Фрахтувальники купили це судно з усім його приладдям, і судно вважається цілком сплаченим. Якщо сплата внеску затримується на термін, коротший, ніж 7 поєднованих днів чи через щось, що не залежить від Фрахтувальників, право виводу судна з чартеру, передбачене в статті 10 (c) частини II, не застосовується. Однак, будь-яка затримка виплати належного внеску дає Судновласникам право на відсоток ставки річних, погоджених у боксі 22. Якщо бокс 22 не заповнено, то застосовується ринкова ставка дня в тій країні, де розташована головна контора Судновласника.~~

~~У наступних параграфах Судновласники іменуються продавцями, а Фрахтувальники — покупцями.~~

~~Судно повинне бути передане продавцями і прийняте покупцями після закінчення терміну дії даного чартеру.~~

~~Продавці гарантують, що при передачі судно вільне від усіх обтяжень і морських застав чи яких-небудь інших боргів, крім тих, котрі можуть виникнути в результаті чого-небудь виконаного чи не виконаного покупцями, чи від будь-якої існуючої застави, не сплаченої до моменту передачі судна за згодою. Якщо які-небудь претензії, що виникли до моменту передачі, будуть пред'явлені судну, цим продавці зобов'язуються відшкодувати покупцям усі наслідки таких претензій у тій мірі, у якій може бути доведено, що продавці несуть відповідальність за такі претензії. Будь-які податки, нотаріальні, консульські й інші збори і витрати, пов'язані з покупкою і реєстрацією права нести прапор покупців~~

відносяться за рахунок покупців. Будь-які податки, консульські й інші збори і витрати, пов'язані з виключенням з реєстру продавців, відносяться за рахунок продавців.

В обмін за сплату чартерного внеску за останній місяць продавці зобов'язані забезпечити покупців купчою, належним чином засвідченою і легалізованою, разом зі свідоцтвом із застереженнями про зареєстровані обтяження, якщо такі малися. При передачі судна продавці повинні забезпечити виключення судна із суднового реєстру і вручити свідчення про виключення покупцям.

Продавці зобов'язані в момент передачі вручити покупцям класифікаційні свідчення (стосовно корпусу, двигунів, якорів, ланцюгів і т.д.), а також усі креслення, що можуть знаходитися у продавців.

Радіоустановки і навігаційні прилади, якщо не в оренді, повинні бути включені в продаж без додаткової оплати.

Судно з усім його майном залишається за рахунок і ризик продавців доти, поки воно не буде передано покупцям відповідно до умов дійсного контракту, і судно з усім його майном треба здати і прийняти в тій стані, у якому воно знаходилося в момент передачі, після чого продавці звільняються від відповідальності за можливі помилки чи недоліки в його описі.

Покупці зобов'язуються оплатити повернення капітана, командного складу й інших членів екіпажу, якщо вони найняті продавцями, у порт, де ввійшли в силу умови бербоутного чартеру згідно статті 2 (частина II), чи оплатити еквівалентну вартість їхнього переїзду в будь-яке інше місце.

ЧАСТИНА V

ПОЛОЖЕННЯ ДЛЯ СУДЕН, ВНЕСЕНИХ ДО РЕЄСТРУ БЕРБОУТНИХ ЧАРТЕРІВ

(Стаття факультативне, застосовуються тільки якщо чітко погоджене і зазначене у боксі 40).

Визначення

У цілях даної частини V перераховані нижче терміни мають наступні, встановлені для них значення:

"Реєстр бербоутних чартерів" означає реєстр держави, під прапором якої буде ходити судно й у якій Фрахтувальники зареєстровані в якості бербоутних фрахтувальників на термін дії бербоутного чартеру. "Основний реєстр" означає реєстр держави, у якій власники судна зареєстровані як Судновласники, і до яких юрисдикція й управління судном повертається після виключення з реєстру бербоутних чартерів.

Застава.

Судно, зафрахтоване за дійсним чартером, фінансується заставою з застосуванням положень статті 11 (b) — (Частина II).

Припинення фрахту за несплату.

Якщо судно, зафрахтоване за дійсним чартером, внесено до реєстру бербоутних чартерів, про що зазначено в боксі 41, і якщо Судновласники не внесуть якої-небудь суми, що належить за умовами заставної (заставних), зазначеної у блоці 26, Фрахтувальники зобов'язані, якщо цього вимагає заставодержатель, направити Судновласників на перереєстрацію судна у Головному реєстрі, як зазначено в боксі 42.

У випадку, якщо судно вилучене з реєстру бербоутних чартерів, про що зазначено у боксі 41, у зв'язку з несплатою Судновласниками будь-якої суми, що належить за умовами заставної (заставних), Фрахтувальники мають право припинити дію дійсного чартеру без збитку для якоїсь іншої претензії, що вони можуть мати до судновласника по даному чартеру.