

ЧАСТЬ II

ДЖЕНКОН (ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ В 1922, 1976 и 1994 гг.)

1.

Согласовано между стороной, упомянутой в боксе 3 в качестве владельцев судна, названном в боксе 5, брутто и нетто вместимости, указанной в боксе 6, и грузоподъемностью приблизительно такого количества метрических тонн общего дедейтного груза по летнюю грузовую марку, которое указано в боксе 7, в настоящее время находящегося в позиции, указанной в боксе 8, с предположительной готовностью к погрузке по данному чартеру к ориентировочной дате, указанной в боксе 9, и стороной, упомянутой в качестве фрахтователей в боксе 4, что, указанное судно, как только его предыдущие обязательства завершены, проследует в порт (порты) или место (места) погрузки, указанное в боксе 10, или так близко к нему, как оно может безопасно подойти и, находясь всегда на плаву, погрузит там полный груз (если согласована отгрузка палубного груза, то она производится на риск фрахтователей и на их ответственность), как указано в боксе 12, который фрахтователи обязуются предоставить, и, будучи таким образом погруженным, судно проследует в порт (порты) или место (места), указанное в боксе 11, согласно приказу, полученному при подписании коносаментов, или так близко к нему, как оно может безопасно подойти и, оставаясь всегда на плаву, выдаст там груз.

2. Ответственность судовладельцев

Судовладельцы несут ответственность за убытки или ущерб грузу или за задержку в доставке груза только в том случае, если убытки, ущерб или задержка были вызваны отсутствием должной заботливости лично со стороны судовладельцев или их управляющего в том, чтобы судно было во всех отношениях мореходно, надлежаще экипировано, оснащено и обеспечено, либо личными действиями или упущениями судовладельцев или их управляющего.

Судовладельцы не отвечают за убытки, ущерб или задержку, возникающие по какой-либо иной причине любого рода, даже вследствие небрежности или упущения со стороны капитана или экипажа или какого-либо другого лица на службе у судовладельцев на борту или на берегу, за действия которых они несли бы ответственность, не будь данной статьи, или вследствие немореходности судна при погрузке или в начале рейса, или в какое бы то ни было время.

3. Девиация

Судно имеет право заходить в любой порт или порты в любой последовательности, с любой целью, плавать без лоцманов, буксировать и/или оказывать помощь судам при любых обстоятельствах, а также отклоняться от пути следования с целью спасания жизни или имущества.

4. Оплата фрахта

(a) Фрахт должен быть уплачен наличными по ставке, указанной в боксе 13, исчисленной по погруженному количеству груза.

(b) Предоплата. Если, согласно боксу 13, фрахт должен быть уплачен после отгрузки, он будет считаться заработанным и безвозвратным, независимо от том, судно и/или груз погибли или нет. Ни судовладельцы, ни их агенты не обязаны подписывать или индоссировать коносаменты с отметкой о предоплате фрахта, если причитающийся судовладельцам фрахт фактически не был выплачен вперед.

(c) Оплата по доставке груза. Если, согласно боксу 13, фрахт (или часть фрахта) должен быть уплачен в порту назначения, он не считается заработанным до тех пор, пока груз не доставлен.

Несмотря на условие подпункта (a), если фрахт или часть фрахта должна быть уплачена по доставке груза, фрахтователи вправе уплатить фрахт по доставленному весу или количеству при условии, что о таком намерении будет объявлено до открытия люков, и что вес или количество груза может быть установлено на официальных весах, посредством совместного замера осадки или посредством тальманского учета.

Наличные деньги для обычных дисбурсментских расходов в порту погрузки авансируются фрахтователями, если требуется, по самому высокому обменному курсу за вычетом двух (2) процентов на покрытие стоимости страхования и других расходов.

5. Погрузка/Выгрузка

(a) Стоимость/Риск.

Груз должен быть доставлен, погружен в трюма, уложен и/или заштитан, пересчитан, занайтован и/или закреплен и выгружен фрахтователями свободно от какого-либо риска, от ответственности и расходов для судовладельцев.

Фрахтователи предоставляют и укладывают весь подстилочный материал, необходимый для надлежащей укладки и защиты груза на борту судна, а судовладельцы позволяют использовать весь подстилочный материал, имеющийся на борту. Фрахтователи несут ответственность и оплачивают стоимость выгрузки своего подстилочного материала после разгрузки по условиям настоящего чартера, при этом стальнойное время считается до окончания выгрузки подстилочного материала.

(b) Грузовые средства.

Если на судне отсутствуют грузовые средства или если согласовано, что грузовые средства судна не должны быть использованы, и это условие внесено в бокс 15, то судовладельцы обязаны в течение всей погрузки или выгрузки предоставлять в бесплатное пользование грузовые средства судна и достаточную электроэнергию для работы всех таких грузовых средств. Все это оборудование должно быть в исправном состоянии.

Не считая случаев проявления небрежности со стороны стивидоров, время, потерянное в результате выхода из строя грузовых средств судна или средств электроснабжения, пропорциональное числу кранов или лебедок, необходимых для погрузки/выгрузки груза по условиям данного чартера, не засчитывается ни в стальнойное, ни в демередж.

По требованию фрахтователей судовладельцы предоставляют бесплатно крановщиков/лебедчиков из числа экипажа для работы на грузовых средствах судна, если местными правилами это не запрещено, в противном случае стоимость береговых рабочих относится за счет фрахтователей. Крановщики/лебедчики относятся на риск и ответственность фрахтователей, а в качестве стивидоров они считаются их служащими, однако они всегда работают под наблюдением капитана.

(c) Повреждения по вине стивидоров.

Фрахтователи несут ответственность за повреждения (не считая обычного износа) любой части судна, нанесенные стивидорами. О таких повреждениях капитан обязан по возможности немедленно извещать фрахтователей или их агентов, а также стивидоров, в противном случае фрахтователи свободны от ответственности. Капитан должен стараться получить от стивидоров письменное подтверждение их ответственности. Фрахтователи обязаны ремонтировать любые повреждения, нанесенные по вине стивидоров до завершения рейса, однако, такие повреждения стивидоров, которые влияют на мореходность судна или класс, они обязаны ремонтировать до выхода судна из порта, в котором такие повреждения причинены или обнаружены. Все понесенные дополнительные расходы относятся за счет фрахтователей, и любое потерянное в результате этого время относится и оплачивается судовладельцами за счет фрахтователей по ставке демереджа.

6. Стальнойное время

* (a) Раздельное стальнойное время на погрузку и выгрузку.

Груз должен быть погружен в пределах числа непрерывных дней и часов, как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни, если они не использованы, в противном случае использованное время засчитывается.

Груз должен быть выгружен в пределах числа непрерывных дней и часов, как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни, если они не использованы, в противном случае использованное время засчитывается.

***(b) Общее сталийное время на погрузку и выгрузку.**

Груз должен быть погружен и выгружен в пределах числа непрерывных дней и часов, как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни, если они не использованы, в противном случае использованное время засчитывается.

(c) Начало сталии (погрузка и выгрузка).

Счет сталии по погрузке и выгрузке начинается с 13.00 час., если нотис о готовности подан до 12.00 час. включительно, и с 06.00 час. следующего рабочего дня, если нотис подан в рабочее время после 12.00 час. Нотис о готовности в порту погрузки подается грузоотправителям, названным в боксе 17, а если они не названы, то \sqrt фрахтователям или их агентам, названным в боксе 18. Нотис о готовности в порту выгрузки подается грузополучателям или, если они не известны, то \sqrt фрахтователям или их агентам, названным в боксе 19.

Если причал погрузки/выгрузки не предоставлен по прибытии судна в порт погрузки/выгрузки или на рейд порта погрузки/выгрузки, судно вправе подавать нотис о готовности в течение обычных рабочих часов по прибытии туда, независимо от того, предоставлено ли ему право свободной практики, и прошло ли оно таможенную очистку. Сталийное время или контрсталийное в таких случаях считается так, как если бы судно находилось у причала и было во всех отношениях готово к погрузке или выгрузке при условии гарантии капитана в том, что оно действительно готово во всех отношениях. Время, использованное для перехода от места ожидания швартовки к причалу погрузки или выгрузки, не засчитывается в сталию.

Если после осмотра судно признано не готовым к погрузке или выгрузке, время, потерянное после том, как оно забраковано, и до того, как оно будет готовым к погрузке или выгрузке, не засчитывается в сталию. Время, использованное до начала сталии, считается сталийным.

* Указать согласованный вариант (a) или (b) в боксе 16.

7. Демередж

Демередж в порту погрузки и выгрузки уплачивается фрахтователям по ставке, указанной в боксе 20, способом, указанным в боксе 20, в сутки или пропорционально за любую часть суток. Демередж подлежит уплате день за днем по получении счета судовладельцев.

В случае неуплаты демереджа в соответствии с вышеизложенным, судовладельцы подают фрахтователям 96-часовой письменный нотис для уплаты демереджа. Если же демередж не уплачивается по истечении этого срока, и если судно находится в порту погрузки, судовладельцы имеют право в любое время прекратить действие чартера и предъявить иск за любые убытки, причиненные вследствие неуплаты демереджа.

8. Залоговое право

Судовладельцы имеют залоговое право на груз и на весь суб-фрахт, уплачиваемый по грузу, в обеспечение уплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа, исков за повреждения и всех иных сумм, причитающихся по настоящему чартеру, включая расходы по их возмещению.

9. Канцелинг

(a) Если судно не готово к погрузке (независимо от того, находится ли оно у причала) в день канцелинга, указанного в боксе 21, фрахтователи имеют право выбора аннулировать настоящий чартер.

(b) Если судовладельцы предвидят, что, вопреки проявлению надлежащей заботливости, судно не будет готово к погрузке к дате канцелинга, они должны незамедлительно известить об этом фрахтователей с указанием предполагаемой даты готовности судна к погрузке и с запросом о намерении фрахтователей использовать их право выбора аннулировать чартер, либо согласиться на новую дату канцелинга.

Такой выбор должен быть заявлен фрахтователями в течение 48 непрерывных часов после получения извещения судовладельцев. Если же судовладельцы не используют свое право выбора аннулировать чартер, то настоящий чартер должен считаться измененным таким образом, что седьмой день после новой даты готовности, заявленной судовладельцами в их извещении, фрахтователям, считается новой датой канцелинга.

Положения подпункта (b) в данном чартере имеют силу лишь один раз, и в случае дальнейшей задержки судна фрахтователи имеют право аннулировать чартер, согласно подпункту (a) данной статьи.

10. Коносаменты

Коносаменты предъявляются и подписываются капитаном в соответствии с проформой "Кондженбилл" издания 1994 г. с отметкой: "Без ущерба для настоящего чартера", или агентами судовладельцев при условии, что агентам судовладельцами выдана письменная доверенность, копия которой представляется фрахтователям.

Фрахтователи гарантируют судовладельцам возмещение убытков от любых последствий или обязательств, которые могут возникнуть от факта подписания коносаментов в том виде, как они представлены, в той мере, в какой условия или содержание таких коносаментов возлагают или влекут за собой возложение более обременительных обязательств на судовладельцев, нежели те обязательства, которые взяты на себя судовладельцами по данному чартеру.

11. О взаимной ответственности при столкновении

Если судно столкнется с другим судном в результате небрежности со стороны этого другого судна и любым действия, небрежности или ошибки капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих судовладельцев в судовождении или в управлении судном, то владельцы перевозимого груза, оплаченные или подлежащие оплате другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцами в той мере, в какой таковые убытки или ответственность представляют убытки или ущерб или какой-либо иск владельцев упомянутого груза, оплаченные или подлежащие оплате другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцами владельцам указанного груза и предъявленные, удержанные или полученные в порядке возмещения другим, не перевозящим груз судном или его владельцами как часть их претензий к перевозящему груз судну или к судовладельцам.

Приведенные условия применяются также и в том случае, если судовладельцы, управляющие или лица, в ведении которых находится любое судно или суда, или другие объекты, не участвовавшие или участвовавшие в столкновении судов или объектов, виновны в обстоятельствах столкновения или касания.

12. Общая авария и Новая оговорка Джейсона

Общая авария регулируется в Лондоне, если иное не согласовано в боксе 22, согласно Йорк-Антверпенским правилам 1994 г. и любой последующей их модификации.

Собственники груза вносят долю груза в расходах по общей аварии, даже если они были вызваны небрежностью или упущением со стороны служащих судовладельцев (см. Статью 2).

Если общая авария регулируется в соответствии с правом и судебной практикой США, то применяется следующая оговорка: "В случае аварии, опасности, повреждения или бедствия, имеющих место до или после начала рейса, и являющихся следствием любой причины, независимо от того, являются ли они следствием небрежности, за которую или за последствия

которой судовладельцы не несут ответственности по закону, контракту или в силу иных оснований, грузоотправители, грузополучатели или грузовладельцы должны нести совместно с судовладельцами свою долю по общей аварии в оплату любых произведенных или понесенных пожертвований, убытков или расходов, носящих характер общей аварии, и оплатить вознаграждение за спасение и особые расходы, понесенные по грузу. Если спасавшее судно принадлежит судовладельцам или эксплуатируется ими, вознаграждение за спасение выплачивается в столь же полной мере, как если бы спасавшее судно или суда принадлежали третьим лицам. Депозит, достаточный, по мнению судовладельцев или их агентов, для покрытия предполагаемой доли грузов в общей аварии, любого вознаграждения за спасение и особых расходов по грузам, должен быть, если потребуется, внесен грузом, грузоотправителями, грузополучателями или грузовладельцами судовладельцам до выдачи груза.

13. Налоги и сборы

(a) По судну.√ Судовладельцы оплачивают все сборы, платежи и налоги, обычно взимаемые по судну, как бы ни были установлены их размеры.

(b) По грузу.√ Фрахтователи оплачивают все сборы, пошлины и налоги, обычно взимаемые по грузу, как бы ни были установлены их размеры.

(c) По фрахту.√ Если иное не согласовано в боксе 23, налоги на фрахт относятся за счет фрахтователей.

14. Агентирование

В каждом случае судовладельцы назначают своих агентов как в порту погрузки, так и в порту выгрузки.

15. Брокерская комиссия

Брокерская комиссия по ставке, указанной в боксе 24, с заработанных сумм фрахта, мертвом фрахта и демереджа причитается стороне, упомянутой в боксе 24.

В случае неисполнения чартера 1/3 часть брокерской комиссии с расчетной суммы фрахта уплачивается стороной ответственной за неисполнение чартера в пользу брокеров в качестве возмещения их расходов и за работу. В случае если предусмотрен ряд рейсов, сумма возмещения подлежит согласованию.

16. Всеобщая забастовка

(a) В случае забастовки или локаута, влияющих на фактическую погрузку всего груза или какой-либо части его в момент, когда судно готово выйти из последнего порта, или в любое время в течение рейса, в порт или порты погрузки, или по прибытии его туда капитан или судовладельцы могут запросить согласие фрахтователей считать стальные дни так, как если бы забастовки или локаута не было. Если фрахтователи не дадут такого согласия в письменной форме (если необходимо, то по телеграфу) в течение 24 часов, то судовладельцы должны иметь право аннулировать настоящий чартер.

Если же часть груза уже погружена, судовладельцы вправе отправить судно в рейс с этим грузом (фрахт при этом оплачивается только за погруженное количество груза), с правом попутной догрузки другим грузом в своих интересах.

(b) Если забастовка или локаут, влияющие на фактическую выгрузку груза, имеют место в момент прибытия или после прибытия судна в порт или на рейд порта выгрузки, и забастовка или локаут не урегулированы в течение 48 часов, фрахтователи вправе держать судно в ожидании окончания забастовки или локаута, выплачивая половину демереджа по истечении времени, предусмотренного на выгрузку, до окончания забастовки или локаута, после чего выплачивая полный демередж до окончания выгрузки, либо направить судно в безопасный порт, где оно сможет безопасно выгрузиться без риска быть задержанным забастовкой или локаутом. Такие указания должны быть даны в течение 48 часов после том, как капитан или судовладельцы известили фрахтователей о том, что

забастовка или локаут препятствуют выгрузке. После сдачи груза в таком порту все условия настоящего чартера и коносаментов остаются в силе, и судно получает такой же фрахт, как если бы оно разгрузилось в первоначальном порту назначения, за исключением случаев, когда расстояние до порта замены превышает 100 морских миль; а фрахт за груз, доставленный в порт замены, увеличивается пропорционально.

(c) Не считая вышеописанных обязательств, ни фрахтователи, ни судовладельцы не несут ответственность за последствия любых забастовок или локаутов, препятствующих или влияющих на фактическую погрузку или выгрузку груза.

17. Военные риски ("Войуор 1993")

(1) В целях данной оговорки выражения:

(a) "Судовладельцы" включает в себя судовладельцев, бербоутных фрахтователей, диспозитивных судовладельцев, управляющих или иных операторов, в ведении которых находится судно, и капитана; и

(b) "Военные риски" включают в себя любую войну (явную или угрозу войны), военные действия, гражданскую войну, боевые акции, революцию, бунт, гражданские волнения, операции военного характера, установку мин (в действительности или по сообщением), пиратство, акты террора, враждебные действия или злостный ущерб, блокаду (введенную против всех судов или избирательно против судов, плавающих под определенным флагом или принадлежащим определенному владельцу, или против определенных грузов или экипажей, или по какому-либо иному поводу), каким-либо лицом, органом, террористом или политической группой или правительством любого государства, которые по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев могут быть опасными или, вероятно, будут опасными или станут опасными для судна, его груза, экипажа или иных лиц на борту судна.

(2) Если в любое время до того, как судно начнет погрузку, оказывается, что, по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, исполнение договора морской перевозки или любой его части может подвергнуть или вероятно подвергнет судно, его груз, экипаж или других лиц на борту судна военным рискам, судовладельцы могут известить фрахтователей об аннулировании настоящего договора морской перевозки или об отказе от исполнения той его части, которая может подвергнуть или вероятно подвергнет судно, его груз, экипаж или других лиц на борту судна военным рискам; при постоянном условии о том, что если данный договор морской перевозки предусматривает, что погрузка или выгрузка должна производиться в пределах ряда портов, и в порту или портах, номинированных фрахтователями, судно, его груз, экипаж или другие лица на борту судна могут быть подвергнуты, или вероятно будут подвергнуты военным рискам, судовладельцы должны сначала потребовать, чтобы фрахтователи номинировали любой другой безопасный порт, расположенный в пределах ренджа погрузки или выгрузки, и могут аннулировать настоящий договор морской перевозки лишь в том случае, если фрахтователи не номинируют такой безопасный порт или порты в течение 48 часов после получения извещения с таким требованием.

(3) Судовладельцы не обязаны продолжать погрузку груза на любой рейс, или подписывать коносаменты на любой порт или место, или указывать судну следовать или продолжать любой рейс или часть рейса, или проходить любым каналом или фарватером, или следовать или оставаться в любом порту или каком-либо месте, в котором оказывается, либо после начала погрузки груза, либо позже, на любой стадии рейса до окончания выгрузки груза, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, судно, его груз (или часть груза), экипаж или другие лица на борту судна (любое лицо или несколько лиц) могут быть или вероятно будут подвергнуты военным рискам. Если это произойдет, судовладельцы могут направить фрахтователям извещение с просьбой номинировать безопасный порт для выгрузки груза или части груза, и если в течение 48 часов после получения такого извещения фрахтователи не номинируют такой порт, судовладельцы могут выгрузить груз в любом безопасном порту по своему выбору (включая порт погрузки) в полном соответствии с договором морской перевозки.

Судовладельцы имеют право на возмещение от фрахтователей дополнительных расходов на такую выгрузку и, если выгрузка имеет место в любом порту, кроме порта погрузки,√право на

получение полной суммы фрахта, как если бы груз был перевезен в порт выгрузки, и если дополнительное расстояние превышает 100 морских миль, то на дополнительный фрахт, который должен составлять такой же процент фрахта по договору, какой дополнительное расстояние составляет по отношению к расстоянию нормального и обычного пути следования; судовладельцы имеют залоговое право на груз в обеспечение таких расходов и фрахта.

(4) Если на любой стадии рейса после начала погрузки груза окажется, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, судно, его груз, экипаж или другие лица на борту судна могут быть или вероятно будут подвергнуты военным рискам на любой части пути (включая любой канал или фарватер), который обычно используется в рейсе, подобном договорному, и если существует другой, более протяженный путь следования в порт выгрузки, судовладельцы должны известить фрахтователей о том, что такой путь следования будет принят. В этом случае судовладельцы имеют право, если общее дополнительное расстояние превышает 100 морских миль, на дополнительный фрахт, сумма которого должна составлять такой же процент от договорной суммы фрахта, какой дополнительное расстояние составляет по отношению к расстоянию нормального и обычного пути следования.

(5) Судно вправе:

(а) выполнять все распоряжения, указания, рекомендации или советы в отношении отхода, прибытия, пути следования, плавания в караване, портов захода, остановок, портов назначения, выгрузки груза, выдачи его или иные распоряжения, исходящие от правительства страны, под флагом которого судно плавает, или от другого правительства, законам которого судовладельцы подчиняются, или любого другого правительства, которое предъявляет такие требования, или любого органа или группы, облеченной властью заставлять исполнять их приказы или указания;

(б) выполнять распоряжения, указания или рекомендации страховщиков, страхующих от любых военных рисков, уполномоченных давать указания или рекомендации по условиям страхования от военных рисков;

(с) выполнять условия любого решения Совета Безопасности Объединенных наций, любые указания Европейского сообщества, действующие распоряжения любого иного наднационального органа, имеющего право издавать и давать указания, а также национальные законы, направленные на приведение в действие указаний, которыми судовладельцы руководствуются, а также исполнять распоряжения и указания лиц, которым поручено приводить их в действие;

(д) выгружать в любом другом порту любой груз или часть груза, который может привести к конфискации судна, как перевозчика контрабандных грузов;

(е) заходить в любой другой порт для смены экипажа или любой его части или других лиц на борту судна, если возникнет повод полагать, что они могут быть подвергнуты интернированию, аресту или иным санкциям;

(ф) если груз не был погружен или был выгружен судовладельцами по положениям данной оговорки с целью погрузки другого груза в собственных интересах судовладельцев и для доставки его в любой другой порт или порты, расположенные в обратном направлении или в направлении пути следования, или в противоположном направлении по сравнению с обыкновенным или обычным путем следования.

(6) Если в ходе исполнения любого из положений подпунктов (2)...(5) настоящей оговорки что-либо выполнено или не выполнено, это не должно рассматриваться как отклонение от обязательств, а как надлежащее исполнение договора морской перевозки.

18. Общая ледовая оговорка

в соответствии с процедурой для мелких претензий Лондонской ассоциации морских арбитров.

Порт погрузки

(а) В случае, если порт погрузки недоступен ввиду ледовой обстановки, когда судно готово следовать из последнего порта, либо в любой период времени в течение рейса, или по прибытии судна, либо если наступят морозы после прибытия судна, капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, вправе покинуть порт без груза; в таком случае настоящий чартер теряет силу.

(б) Если в ходе погрузки капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, сочтет целесообразным покинуть порт, то он вправе покинуть его с тем количеством груза, которое имеется на борту, и проследовать в любой другой порт или порты с правом догрузки в интересах судовладельцев на любой порт или порты, в том числе и на порт выгрузки. Любая часть груза, погруженная таким образом по данному чартеру, должна быть доставлена по назначению за счет судна, но против уплаты фрахта при условии, что фрахтователи не понесут никаких дополнительных расходов, а фрахт оплачивается за сданное количество груза (пропорционально части груза, если при оплате лямпсум), а все остальные условия в соответствии с настоящим чартером.

(с) В случае, если погрузка производится в двух и более портах, и один или более из этих портов закрыт льдами, капитан или судовладельцы вправе либо погрузить часть груза в открытый порт и догрузиться в ином месте в интересах судовладельцев, как указано в подпункте (б) или объявить чартер аннулированным, если фрахтователи не согласятся погрузить полный груз в открытом порту.

Порт выгрузки

(а) Если льды мешают судну достичь порта выгрузки фрахтователи вправе задержать судно до возобновления навигации, выплачивая демередж, либо направить судно в безопасный и немедленно доступный порт, где оно сможет безопасно разгрузиться без риска быть задержанным льдами. Такие указания должны быть даны в течение 48 часов после том, как капитан или судовладельцы известили фрахтователей о невозможности достичь порта назначения.

(б) Если в ходе выгрузки капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, сочтет целесообразным покинуть порт, он вправе покинуть его с тем количеством груза, которое имеется на борту и проследовать в ближайший доступный порт, где судно сможет безопасно разгрузиться.

(с) После сдачи груза в таком порту все условия консоамента сохраняют силу, и судно должно получить такой же фрахт, как если бы оно разгрузилось в первоначальном порту назначения, за исключением случая, когда расстояние до порта замены превышает 100 морских миль; в таком случае фрахт по грузу, доставленному в такой порт, подлежит пропорциональному увеличению.

19. Право и арбитраж

* (а) Настоящий чартер подчиняется английскому праву, в соответствии с которым осуществляется его толкование, и любой спор, возникающий по настоящему чартеру, подлежит передаче в арбитраж в Лондоне в соответствии с Законом об арбитраже 1950 и 1979 гг. или любой законодательной модификацией или заменяющим его законодательным актом, действующим в настоящее время.

Если стороны не достигают согласия в назначении единственного арбитра, каждая из сторон назначает по одному арбитру, а третий назначается обоими назначенными арбитрами; решение таким образом учрежденного третейского арбитражного суда или любых двух из арбитров является окончательным. По получении одной из сторон письменного извещения о назначении арбитра другой стороной, та сторона назначает своего арбитра в течение 14 дней, в противном случае решение, принятое единственным арбитром, является окончательным.

По спорам, в которых общая сумма исков каждой стороны не превышает сумму, указанную в боксе 25**, арбитраж проводится

* (б) Настоящий чартер подчиняется Статье 9 Кодекса Соединенных Штатов и Морскому праву Соединенных Штатов, в соответствии с которыми осуществляется его толкование, и если

возникнет какой-либо спор по условиям настоящего чартера, то предмет спора передается трем арбитрам в Нью-Йорке; каждая из сторон назначает по одному арбитру, в третий назначается обоими назначенными; их решение или решение любых двух из них является окончательным, а с целью приведения любого арбитражного решения в действие такому соглашению может быть придана сила постановления суда. Рассмотрение дел проводится в соответствии с правилами Общества морских арбитров.

По спорам, в которых общая сумма исков любой из сторон не превышает сумму, указанную в боксе 25**, арбитраж проводится в соответствии с сокращенной процедурой арбитража Общества морских арбитров.

* (c) Любой спор, возникающий по настоящему чартеру, передается в арбитраж в том месте, которое указано в боксе 25, при условии соблюдения принятой там процедуры арбитража. Настоящий чартер подчиняется законам, действующим в том месте, которое указано в боксе 25.

(d) Если бокс 25 в Части I не заполнен, то применяется подпункт (a) настоящей оговорки.

*Подпункты (a), (b) и (c) являются вариантами; указать согласованный вариант в боксе 25.

**Если в боксе 25 а Части I не проставлены цифры, то лишь это положение не имеет силы, а остальные положения данной оговорки сохраняют полную силу и действие.