

ТАНКЕРНЫЙ РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР/ - TANKER VOYAGE CHARTER-PARTY

№ _____

ПРЕАМБУЛА/ - PREAMBLE

Место/Place

Дата/Date

Сего дня согласовано между / *IT IS THIS DAY AGREED between*

Собственником (далее именуемого «Судовладелец») /
Owner (hereinafter called the "Owner")

(далее именуемого «судовладелец»)
(hereinafter called the "Owner")

ПХ/ТХ

SS/MS _____

(далее именуемое «судно»)

(hereinafter called the "Vessel")

и _____

and

(далее именуемое «фрахтователь»),

(hereinafter called the "Charterer")

что предусмотренная здесь транспортировка будет осуществляться в соответствии с условиями настоящего чартера, включающего эту преамбулу и части I и II. В случае противоречия положениям части I будет отдаваться предпочтение перед положениями, содержащимися в части II, размещённой на официальном сайте www.nayada.biz. / - *that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes this Preamble and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in Part II, posted on official website www.nayada.biz.*

PART I

A. Описание и позиция судна: / - *Description and Position of Vessel:*

Дедвейт: тонн / - *Deadweight: tons*

Осадка в грузу при разрешенном летнем надводном борте ___ м / - *Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard ___ m*

Длина: ___ м, Ширина: ___ м, ГРТ/ НРТ ___: / - *Loa: ___ m Beam: ___ m, Grt/Nrt: ___*

Грузовместимость (98%): ___ куб метров / - *Capacity for cargo (98%): ___ м3*

B. Сталийные дни: / - *Laydays:*

Начало сталии: _____ / - *Commencing: _____*

Канцелинг: _____ / - *Cancelling: _____*

*Дата погрузки: _____ (с уточнением до 2-х суток не позднее чем за 5 суток до погрузки)

**Loading date: _____ (exact dates are given up to 2 days, not later than 5 days before loading)*

C. Порт (ы) или место погрузки: / - *Loading Port(s) or place(s): _____*

Опцион фрахтователя

Charterer's Option

D. Порт (ы) или место выгрузки: / - *Discharging Port(s) or place(s): _____*

Опцион фрахтователя

Charterer's Option

E. Груз: / - *Cargo: _____*

Charterer's Option

F. Ставка фрахта: / - *Freight Rate:*

за одну тонну. / *per ton.*

G. Фрахт подлежит оплате: / - *Freight Payable to:*

H. Полная продолжительность сталийного времени в текущих часах:

Total Laytime in Running Hours:

Общее сталийное время на погрузку и выгрузку в текущих часах, воскресенья и праздники включительно –непрерывных часов. /

Total laytime for load and discharging in running hours, Sundays and holidays inclusive - running hours

I. Ставка демереджа: в сутки и пропорционально. / *Demurrage per day: per day pro rata*

J. ~~ТОВАЛОП: Судовладелец гарантирует что судно является участником системы ТОВАЛОП и такое участие будет поддерживаться во все время действия чартера:~~

~~*Tovalop: Owner warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be so maintained throughout duration of this charter.*~~

Действует Статья BIMCO Standard ISM: / - *BIMCO Standard ISM Clause to apply:*

С даты вступления в силу Международного Кодекса Управления Безопасностью (МКУБ) в отношении судна и далее в период настоящего чартера Судовладелец должен обеспечить выполнение требований (МКУБ) как со стороны судна, так и со стороны “Компании” (как это определено в (МКУБ). Согласно запросу, Судовладелец должен предоставить копию Документа о Соответствия (ДСК) и Свидетельства об Управлении Безопасностью (СвУБ) Фрахтователю. Все убытки, повреждения, расходы или задержки, кроме тех, которые предусмотрены настоящим чартером, случившиеся по вине Владельцев или “Компании” из-за несоблюдения правил МКУБ, должны быть отнесены на счет Судовладельца. / -

From the date of coming into force of the International Safety Management (ISM) Code in relation to the vessel and thereafter during the currency of this Charter Party, the Owners shall procure that both the vessel and 'The Company' (as defined by ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM code. Upon request, the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by the failure on the part of the Owners or 'The Company' to comply with this ISM code shall be for Owners' account.

K. Распределение общей аварии и арбитражное разбирательство споров будет производиться в Лондоне и в соответствии с Английским правом ~~Нью-Йорке~~ (ненужное вычеркнуть) / *The place of General average and arbitration proceeding to be-London and shall be governed by English law ~~New York~~ (strike out one).*

M. Специальные условия / *Special provisions:* Срок действия настоящего танкерного рейсового чартера / *The present Tanker Voyage Charter-Party is valid: до., но не более / by, but not more than.*

В вышеуказанный день и год стороны подписали настоящий чартер, состоящий из преамбулы, част I, в двух экземплярах и части II размещённой на официальном сайте www.nayada.biz. / - *IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I, to be executed in duplicate as of the day and year first above written and Part II, posted on official website www.nayada.biz.*

Удостоверение подписи/Witness the signature of: Удостоверение подписи/Witness the signature of:

<p>ЧАСТЬ II</p> <p>1. ГАРАНТИЯ – РЕЙС – ГРУЗ. Судно, имеющее класс, указанный в части I будет со всей возможной скоростью следовать, как указано, в порт погрузки, номинированный в соответствии с условием 4 настоящего чартера или так близко к нему, как только оно может безопасно подойти (всегда на плаву), будучи мореходным, имея все трубопроводы, насосы и змеевики в хорошем рабочем состоянии и будучи во всех отношениях приспособленным к рейсу, насколько предшествующие условия могут быть достигнуты, путем проявления должной заботливости, исключая опасности и случайности на море и любые другие причины какого угодно характера, находящиеся вне контроля судовладельца и /или капитана, и погрузит (всегда на плаву) по указанию агента фрахтователя полный груз нефти и/или нефтепродуктов наливом, не превышая того, что судно может разумно принять и перевезти сверх своих запасов топлива, продовольствия, котельной, кухонной и питьевой воды, экипажа и личного имущества его членов (в танках должно быть оставлено достаточное пространство на случай расширения груза), и, будучи таким образом погружено, проследует далее, как указано при подписании коносаментов, прямо в порт (ы) выгрузки или так близко, как оно может безопасно подойти (оставаясь всегда на плаву) и доставить назначенный груз. Если фрахтователь требует подогрева груза, судовладелец осуществляет должную заботливость о поддержании требуемой температуры.</p>	<p>PART II</p> <p>1. WARRANTY - VOYAGE - CARGO. The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coils in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Master's control excepted, shall load (always afloat), from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and/or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.</p>
<p>2. ФРАХТ. Фрахт должен производиться по ставке, предусмотренной в Части I, и рассчитываться на основе количества принятого груза (за исключением мертвого груза в соответствии с Пунктом 3), как указано в Свидетельстве инспектора о проверке. Оплата фрахта производится Фрахтователем без скидки при доставке груза в пункт назначения, за вычетом любых выплат или авансов Капитану или агентам судовладельца в портах погрузки и/или выгрузки и стоимости страхования в этих портах. Никаких вычетов из фрахта не будет делаться за воду и/или за осадок, содержащиеся в грузе. Услуги инспектора по нефти будут обеспечены и оплачены фрахтователем, который снабдит судовладельца копией инспекторского сертификата.</p>	<p>2. FREIGHT. Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agents at ports of loading and/or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and/or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.</p>
<p>3. МЕРТВЫЙ ФРАХТ. Если фрахтователь не предоставляет полного груза, судно может по усмотрению капитана и обязано по требованию фрахтователя отправиться в рейс при том условии, что танки, в которые погружен груз, заполнены достаточно, чтобы обеспечивать его мореходное состояние. В этом случае, однако, должен быть уплачен мертвый фрахт по ставке, предусмотренной в части I настоящего чартера, за разницу между принятым количеством и количеством, которое судно перевезло бы, если бы оно было загружено до минимальной допустимой для рейса высоты надводного борта.</p>	<p>3. DEADFREIGHT. Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for the voyage.</p>
<p>4. НОМИНИРОВАНИЕ ПОРТОВ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ.</p> <p>(а) Фрахтователь должен номинировать порт или порты погрузки не менее чем за двадцать четыре (24) часа до готовности судна к отходу из последнего предыдущего порта выгрузки или из порта, где оно принимает бункер для рейса, или при подписании настоящего чартера, если судно уже вышло. Фрахтователь имеет, однако, опцион вызывать в следующие пункты на ордер для дачи указаний по радио:</p> <p>в рейсе на порт или порты регионов:</p> <p>СТ. КИТТС — Карибские порты погрузки или порты погрузки США в Мексиканском заливе;</p> <p>ПОРТ САИД — Восточные Средиземноморские порты погрузки или порты погрузки в Персидском заливе (из портов западнее Порт-Саида).</p> <p>(б) Если это соответствует закону и совместно с частью I и с фрахтователь будет иметь опцион номинировать порт или порты выгрузки, передав капитану по радио указание по прибытии или до прибытия судна в один из следующих пунктов:</p> <p>в рейсе на порт или порты расположенные в:</p> <p>ЛЭНД'з ЭНД — Соединенном Королевстве (на Континенте (рэндж Бордо-Гамбург) или Скандинавии (включая Данию)</p> <p>СУЭЦ — Средиземноморье (из Персидского залива).</p> <p>ГИБРАЛТАР — Средиземноморье (из Западного полушария).</p> <p>(с) Любые жетра расходы, возникшие в связи с переменой порта погрузки или выгрузки (номинированными таким путем);</p>	<p>4. NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.</p> <p>(a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:</p> <p>On a voyage to a port or ports in:</p> <p>ST. KITTS Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)</p> <p>PORT SAID Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s) (from ports west of Port Said.)</p> <p>(b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:</p> <p>Place On a voyage to a port or ports in:</p> <p>LAND'S END United Kingdom/Continent (Bordeaux/Hamburg range) or Scandinavia (including Denmark)</p> <p>SUEZ Mediterranean (from Persian Gulf)</p> <p>GIBRALTAR Mediterranean (from Western Hemisphere).</p> <p>(c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used Laytime.</p>

<p>оплачиваются фрахтователем, и все потерянное из-за этого время считается как использованное стальнойное время.</p>	
<p>5. СТАЛИЙНЫЕ ДНИ. Сталийное время не начнется ранее даты, предусмотренной в части I, иначе как с согласия фрахтователя. Если судно не будет готово к погрузке к 4 ч пополудни (местное время) в день, соответствующий дате канцелинга, предусмотренного в части I, фрахтователь будет иметь опцион канцелировать настоящий чартер путем подачи нотиса о таком канцелировании в двадцать четыре (24) часа после такой даты канцелинга; в любом другом случае настоящий чартер будет оставаться в полной силе.</p>	<p>5. LAYDAYS. Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full force and effect.</p>
<p>6. НОТИС О ГОТОВНОСТИ. По прибытии на обычную якорную стоянку в каждом порту погрузки или выгрузки капитан или агент должен подать фрахтователю или его агенту нотис письмом, телеграммой, по радио или телефону о том, что судно готово грузить или выгружать груз, стоит ли оно у причала или нет, и стальнойное время, как предусмотрено ниже, начнет засчитываться по истечении шести (6) часов по получении такого нотиса или по прибытии судна к причалу (т.е. по окончании швартовки, если оно встало к морскому погрузочному или разгрузочному терминалу, или всех операций постановки под погрузку или выгрузку, если оно встало к пристани), какой из этих моментов наступит раньше. Однако если у судна случится какая-либо задержка при движении к причалу после подачи нотиса о готовности по какой-либо причине вне контроля фрахтователя, такая задержка не будет засчитываться как использованное стальнойное время.</p>	<p>6. NOTICE OF READINESS. Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at a sealading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice or readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.</p>
<p>7. ЧАСЫ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ. Количество текущих часов, определяемых как стальнойное время в части I, предоставляется фрахтователю как стальнойное время для погрузки и выгрузки груза; но всякая задержка, обусловленная состоянием судна, аварией или непригодностью судового оборудования для производства погрузки или выгрузки в течение предоставленного времени, не будет засчитываться как использованное стальнойное время. Если правила, установленные судовладельцем или портовыми властями, запрещают погрузку или выгрузку груза ночью, время, потерянное в связи с этим не будет считаться использованным стальнойным временем; если фрахтователь, грузоотправитель или грузополучатель запрещают погрузку или выгрузку ночью, время, потерянное в связи с этим, будет считаться использованным стальнойным временем. Время, затраченное судном на переход с якорной стоянки в порту погрузки или выгрузки к погрузочному или разгрузочному причалу, выгрузку балластной или промывочной воды, не будет считаться как использованное стальнойное время.</p>	<p>7. HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING. The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime.</p>
<p>8. ДЕМЕРЕДЖ. Фрахтователь уплачивает демередж за час эксплуатации и на пропорциональной основе в течение его части по ставке, указанной в I части за все время погрузки и разгрузки и используется стальнойное время так и в других местах, если превышает допустимое стальнойное время везде, где указано в данном документе. Если, однако, простой вызван в портах погрузки и/или разгрузки по причине пожара, взрыва, шторма или забастовки, локаута, прекращении или ограничении работ или по причине поломки машин или оборудования на заводе заказчика, поставщика, грузоотправителя или грузополучателя, ставка демереджа должна быть уменьшена на половину суммы, указанной в I части за час работы или на пропорциональной основе для части часа возникшего демереджа. Фрахтователь не несет ответственности за простой, задержки, вызванные забастовкой, локаутом, прекращением или ограничением работ Капитана, офицеров и экипажа судна, или буксира или лоцмана.</p>	<p>8. DEMURRAGE. Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.</p>
<p>9. БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЧАЛЫ. ПЕРЕШВАРТОВКИ. Судно должно грузиться и выгружаться в любом безопасном месте, или у причала, или у борта судов или лихтеров, имеющихся в наличии к его приходу, которые будут указаны фрахтователем с тем условием, что судно сможет подойти к ним, встать, а затем отойти, оставаясь всегда безопасно на плаву, причем всякая лихтеровка будет за счет, страх и риск фрахтователя. Фрахтователь будет иметь право переставлять судно в портах погрузки и/или выгрузки с одного безопасного причала на другой с оплатой расходов по буксировке и лоцманской проводке для перестановки к следующему причалу, расходов по канатному сбору за приход и отход с этого причала, дополнительному агентскому вознаграждению, сверхурочным и вознаграждения для таможенников, а также любых других дополнительных портовых сборов и портовых экстра-расходов, вызванных использованием более чем одного причала. Время, затраченное в связи с перешвартовкой, считается использованным</p>	<p>9. SAFE BERTHING - SHIFTING. The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and/or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expense, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.</p>

<p>сталийным временем, кроме случаев, специально оговоренных в условии 15.</p>	
<p>10. НАЛИВ И СЛИВ ГРУЗА. Груз будет закачиваться на борт судна за счет, страх и на риск фрахтователя, а выкачиваться с судна за счет судна, но за страх и риск судна лишь в пределах до соединения постоянных шлангов судна с береговой магистралью в тех случаях, когда приемка груза производится фрахтователем или его получателем. По требованию фрахтователя, судно после выгрузки должно очистить береговые магистрали от груза путем прокачки воды, и затраченное на это время присоединяется к предоставленному сталийному времени. Судно предоставляет свои насосы и необходимую энергию, а также необходимые рабочие руки для выгрузки во всех портах. Однако, если в предоставлении такой энергии судну препятствуют правила, запрещающие разведение огня на борту, фрахтователь или грузополучатель предоставляют всю необходимую как для выгрузки, так и для погрузки энергию, но судовладелец платит за энергию, предоставленную судну для других целей. Если погрузка производится с лихтеров, судно предоставляет за счет фрахтователя пар для закачки груза в судно, если фрахтователь этого потребует, если только судно имеет оборудование для выработки пара и разрешается разводить огонь на борту. Все сверхурочное время, проработанное командным составом и командой в связи с погрузкой и/или выгрузкой, будет за счет судна.</p>	<p>10. PUMPING IN AND OUT. The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into its Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.</p>
<p>10. ШЛАНГИ: ШВАРТОВКА К МОРСКИМ ТЕРМИНАЛАМ. Шланги для погрузки и выгрузки предоставляются фрахтователем и присоединяются, и отсоединяются фрахтователем или по усмотрению судовладельца им самим за счет и на риск фрахтователя. Стальной время продолжает течь до момента отсоединения шлангов. При погрузке или выгрузке судна у морского терминала оно должно быть надлежащим образом снаряжено за счет судовладельца для погрузки или выгрузки в таком месте, включая соответствующую оснастку для опускания на грунт, швартовы и оборудования для подачи подводных шлангов.</p>	<p>11. HOSES: MOORING AT SEA TERMINALS. Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.</p>
<p>12. СБОРЫ – НАЛОГИ – ПРИЧАЛЬНЫЙ СБОР. Фрахтователь оплачивает все налоги, сборы и другие расходы по грузу, в том числе, но не исключительно, таможенные сверхурочные за груз, венецуэльский налог на финансирование национальной промышленности, местные налоги в порту Гавр и португальскую морскую торговую пошлину. Фрахтователь оплачивает также налоги на фрахт в портах погрузки и выгрузки и любые необычные налоги, обложения и правительственные сборы, которые в настоящее время еще не взимаются, но могут быть установлены в будущем в отношении судна и фрахта. Судовладелец оплачивает все сборы и другие расходы по судну (хотя бы их размер и определялся исходя из количества груза), в том числе, но не исключительно, французские причальные сборы и испанские чрезвычайные налоги. Судно будет освобождено от оплаты расходов за пользование любой пристанью, доком, якорной стоянкой или швартовными приспособлениями, оборудованными или установленными фрахтователем для погрузки или выгрузки груза, однако судовладелец будет нести расходы за пользование такими причалами или стоянками, если они используются исключительно в интересах судна, например, для ожидания распоряжений судовладельца, очистки танков, и т.п. до, вовремя или после погрузки, или выгрузки.</p>	<p>12. DUES - TAXES - WHARFAGE. The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritime. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc. before, during or after loading or discharging.</p>
<p>13. (a) ПРЕДЕЛЬНОЕ ДАВЛЕНИЕ ПАРОВ В ГРУЗЕ. Запрещается погрузка груза у которого давление паров при ста градусах по Фаренгейту (100 F) , рассчитываемое по методу A.S.T.M. Method (Reid) D-323, превышает тринадцать с половиной фунтов (13,5 фунтов). (b) ТОЧКА ВОЗГОРАНИЯ. Запрещается погрузка с лихтеров груза, имеющего точку возгорания ниже ста пятидесяти градусов по Фаренгейту (115 F) (в замкнутом сосуде) A.S.T.M. методу D-56 , но эта оговорка не распространяется на право фрахтователя производить погрузку и догрузку сырой нефти с судов или барж по одну или другую сторону бара в любом порту, где существуют условия входа и выхода, связанные с прохождением через бар.</p>	<p>13. (a) CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE. Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100 deg F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323. (b) FLASH POINT. Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115 deg F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D-56 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where bar conditions exist.</p>
<p>14. (a) ЛЕДОВАЯ ОГОВОРКА. В случае, если порт погрузки или порт выгрузки делается недоступным из-за льда, судно должно само выбрать направление дальнейшего движения согласно тому, как рассудит капитан, уведомив, если это возможно, по радио или по телеграфу фрахтователя, отправителя или получателя груза, которые в ответ обязаны по радио или по телеграфу дать ему указания следовать в другой порт, свободный ото льда и</p>	<p>14. (a) ICE. In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterers, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until</p>

<p>оборудованный для погрузки или приемки наливных грузов. Все время, истекшее с момента, когда судно вынуждено было изменить направление движения по причине льда, до момента прибытия его в свободный ото льда порт погрузки либо выгрузки оплачивается фрахтователем по ставке демереджа, предусмотренной в части I.</p> <p>(b) Если из-за льда капитан считает опасным вхождение в какой-либо порт погрузки или выгрузки или пребывание в нем, боясь, что судно замерзнет или получит повреждения, капитан обязан связаться по телеграфу или по радио, если это возможно, с фрахтователем, отправителем или получателем груза, которые должны дать указание по телеграфу или радио следовать в другой порт, как предусмотрено в условии 14 (A), где нет ледовой опасности и где есть необходимое оборудование для погрузки или приемки наливного груза, либо оставаться в первоначальном порту на их риск, причем в любом случае фрахтователь платит за время возможной задержки по ставке демереджа, предусмотренной в части I.</p>	<p>her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.</p> <p>(b) If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, and in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.</p>
<p>15. ДВА ИЛИ НЕСКОЛЬКО ПОРТОВ, СЧИТАЮЩИЕСЯ ЗА ОДИН. Поскольку для целей установления ставки фрахта образцовая шкала, если ссылка на нее содержится в пункте F части I настоящего чартера предусматривает особые группировки или сочетания портов, или терминалов, любые два или несколько портов, или терминалов в каждой из таких группировок или в каждом из таких сочетаний считается за один порт, но только для целей калькуляции фрахта и демереджа и при соблюдении следующих условий.</p> <p>(a) Фрахтователь оплачивает фрахт по самой высокой ставке, которая должна оплачиваться в соответствии с пунктом F части I настоящего чартера за рейс между портами погрузки и выгрузки, использованные фрахтователем.</p> <p>(b) Все расходы, нормально вызванные тем, что использовалось более одного причала, оплачиваются фрахтователем, как предусмотрено в условии 9 настоящего чартера.</p> <p>(c) Время, затраченное на передвижение между портами или терминалами, входящими в одну группировку или сочетание, считается как использованное стальнойное время.</p> <p>(d) Время, затраченное на передвижение между причалами в пределах одного порта или терминала из числа входящих в группировку или сочетание, считается как использованное стальнойное время.</p>	<p>15. TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE. To the extent that the freight rate standard of reference specified in Part I F hereof provides for special groupings or combinations of ports or terminals, any two or more ports or terminals within each such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:</p> <p>(a) Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.</p> <p>(b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.</p> <p>(c) Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.</p> <p>(d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.</p>
<p>16. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ГРУЗ. Фрахтователь не имеет права грузить какие-либо тарно-штучные грузы или не жидкие массовые грузы, что бы они собой не представляли; судно должно погрузить согласно настоящего чартера только наливной груз, указанный в оговорке I.</p>	<p>16. GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of liquid bulk cargo as specified in Clause I.</p>
<p>17. (a) КАРАНТИН. Если фрахтователь пошлет судно в какой-либо порт или какое-либо место, где действует карантин, любая задержка, возникшая в связи с этим у судна, будет считаться как использованное стальнойное время; но, если карантин не будет объявлен до момента вхождения судна в такой порт, фрахтователь направил судно к зараженному причалу, в этом последнем случае расходы по фумигации будут за счет фрахтователя.</p> <p>(b) ФУМИГАЦИЯ. Если судно до вступления в силу настоящего чартера или после его вступления в силу стояло или стоит у какого-либо причала, не свободного от крыс или грызунов, оно должно, прежде чем следовать к причалу, свободному от крыс или грызунов, пройти фумигацию, обеспечиваемую судовладельцем за его счет, за исключением случая, если фрахтователь направил судно к зараженному причалу, в этом последнем случае расходы по фумигации будут за счет фрахтователя.</p>	<p>17. (a) QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.</p> <p>(b) FUMIGATION. If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or stegomyia-free, she shall, before proceeding to a rat-free or stegomyia-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.</p>
<p>18. ЗАЧИСТКА. Судовладелец обязан произвести зачистку танков, труб и насосов судна, качество которой удовлетворит сюрвейера, назначенного фрахтователем. Судно не будет отвечать за смешение в случае погрузки двух и более сортов нефти, а также за утечку, загрязнение или ухудшение качества груза, если смешение, утечка, загрязнение или ухудшение качества не будут вызваны: (a) не мореходностью судна в момент погрузки или в начальной стадии рейса, если такая мореходность могла быть обнаружена при проявлении должной заботливости, или (b) ошибкой или виной служащих судовладельца, допущенной при погрузке, выгрузке или осуществлении заботы о грузе.</p>	<p>18. CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.</p>

<p>19. ОБЩЕЕ УСЛОВИЕ ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ. Судно, его капитан и судовладелец, если только в настоящем чартере прямо не предусмотрено иное, не несут ответственности за потери, убытки, задержки или невыполнение обязательств по настоящему договору, если они возникли вследствие: любого действия или упущения или баратрии со стороны капитана, лоцманов, матросов или иных служащих судовладельца судовождении или управлении судном; пожара, если он возник не личному умыслу или неосторожности судовладельца; столкновения, посадки на мель, рисков, опасностей или случайностей на море или иных судоходных водах; спасания или попытки спасти жизни или имущество; объемную или весовую убыль или иные потери или повреждения, обусловленные внутренним пороком, свойством или качеством груза; действия или упущения фрахтователя, собственника груза, его отправителя или получателя, их агентов или представителей, недостаточности упаковки или несоответствия марок, взрыва, разрыва котлов, поломки валов или скрытого дефекта корпуса, оборудования или машин; не мореходности судна, если она не вызвана отсутствием должной заботливости со стороны судовладельца о том, чтобы сделать судно мореходным или укомплектовать его надлежащим экипажем, обеспечить снаряжением и снабжением; или иной причины любого характера, возникшей без действительной вины или причастности судовладельца. Ни судно, ни капитан, ни судовладелец, ни фрахтователь не будут, если в настоящем чартере прямо не предусмотрено иное, нести ответственности за потери, убытки, задержки или невыполнение обязательств по настоящему договору, если они возникли вследствие: непреодолимой силы, военных действий, опасностей на море, враждебных стран, пиратов, грабителей, ареста или ограничений, налагаемых государями, правителями или народами; наложения ареста в связи с судебным процессом, если гарантия с целью освобождения судна или груза предоставлена без промедления; забастовки или локаута или остановки или ограничения работ, по какой бы причине они не происходили, будь то частично или полностью; мятежа или гражданских волнений.</p>	<p>19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel; fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives; insufficiency of packing; insufficiency or inadequacy or marks; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault of privity of the Owner. And neither the Vessel nor Master or owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss of damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:- Act of God; act of war; perils of the seas; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.</p>
<p>20. ВЫДАЧА КОНОСАМЕНТОВ И ИХ УСЛОВИЯ.</p> <p>(a) Капитан должен, если от него требуют, подписать коносаменты нижеприведенной формы на весь погруженный груз, но без ущерба для прав судовладельца или фрахтователя, предусмотренных настоящим чартером. Нельзя требовать от капитана подписания коносаментов на какой-либо порт, в который судно не может войти, или в котором оно не может безопасно находиться, или из которого не может безопасно выйти, оставаясь всегда на плаву, а также на какой-либо заблокированный порт.</p> <p>(b) Перевозка груза по настоящему чартеру и по всем коносаментам, выданным на груз, будет подчиняться всем законодательным и другим нормам, указанным в пунктах от (i) до (vii) настоящего условия, и такие нормы будут должны быть включены дословно или считаться включенными посредством ссылки в любой такой коносамент. В названных подпунктах и в любом из законодательных актов, на котором имеется ссылка, слово "перевозчик" означает собственника и чартерного владельца судна.</p> <p>(i) ОГОВОРКА ПАРАМАУНТ. Настоящий коносамент действителен при соблюдении правил, содержащихся в Законе Соединенных Штатов о морской перевозке грузов, принятом 16 апреля 1936 г., кроме случая, если настоящий коносамент выдан в месте, где какой-либо другой закон, ордонанс или законодательный акт придает юридическую силу Международной конвенции для унификации некоторых правил, относящихся к коносаментам, принятой в Брюсселе в августе 1924 г., в этом случае настоящий коносамент будет иметь действие в соответствии с положениями такого закона, ордонанса или законодательного акта. Подлежащий применению закон, ордонанс или законодательный акт (далее именуемый "закон") будет считаться инкорпорированным в настоящий коносамент, и ничто, содержащееся в настоящем коносаменте, не будет расцениваться как отказ судовладельца от каких-либо из его прав или привилегий, или как расширение его ответственности по закону. Если какое-либо из условий должно считаться ничтожным, но лишь в такой степени и не более.</p> <p>(ii) ОГОВОРКА ДЖЕЙСОНА. В случае какого-либо чрезвычайного происшествия, опасности, ущерба или бедствия до и после начала рейса, от какой бы причины они ни произошли, будь то даже по небрежности, за которую или за последствия которой судовладелец не несет ответственности в силу закона, договора или на иных основаниях, отправители, получатели или собственники груза должны в порядке общей аварии совместно с судовладельцем участвовать в покрытии всяких пожертвований, потерь и расходов,</p>	<p>20. ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING.</p> <p>(a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.</p> <p>(b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.</p> <p>(i) CLAUSE PARAMOUNT. This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to the extent but no further.</p> <p>(ii) JASON CLAUSE. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owner is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay</p>

относящихся к общей аварии, которые могут быть понесены, а также должны будут оплатить спасательное вознаграждение и специальные расходы, понесенные в связи с грузом. Если судно-спасатель принадлежит судовладельцу или эксплуатируется им, спасательное вознаграждение должно быть уплачено в столь же полном размере, как если бы судно-спасатель принадлежало постороннему лицу. Депозит в сумме, которую судовладелец или его агенты сочтут достаточной для покрытия предполагаемого взноса, причитающегося с груза, а также спасательного вознаграждения и специальных расходов по грузу, должен, если требуется, быть предоставлен отправителями, получателями или собственниками груза перевозчику до выдачи груза

(iii) ОБЩАЯ АВАРИЯ. Общая авария будет распределяться в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1950 г., а по вопросам, не предусмотренным этими правилами, - в соответствии с законами и обычаями порта Нью-Йорк или порта Лондон, в зависимости от того, какой из этих портов указан в части I настоящего чартера. Если требуется диспаша, она должна быть составлена в том порту или месте Соединенных Штатов или Соединенного Королевства, в зависимости от того, какая из этих стран указана в части I настоящего чартера, который выберет судовладелец, если нет взаимного соглашения об ином порядке, диспашером, назначенным судовладельцем с одобрения фрахтователя. Этот диспашер примет меры к урегулированию и сбору взносов по общей аварии за обычное вознаграждение. Соглашения об общей аварии и/или аварийные подписки должны быть представлены судовладельцем, и/или фрахтователем и/или получателем груза, если это требуется. Все суммы, выставленные в качестве обеспечения общеаварийных взносов и/или спасательного вознаграждения в виде депозита наличными, должны быть перечислены на имя диспашера, и он должен хранить эти деньги за свой риск на специальном счете должным образом уполномоченный на ведение таких операций банке, расположенном в месте, где составляется диспаша.

(iv) ОБОЮДНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ. Если судно столкнется с другим судном в результате небрежности этого судна и какого-либо действия, упущения или невыполнения каких-либо обязанностей капитаном, матросами, лоцманом или служащими судовладельца в судовождении или управлении судном, то собственники груза, перевозимого на основании настоящего коносамента, отказываются от претензий к судовладельцу в связи с какими бы то ни было потерями или ответственностью перед другим, не перевозившим данный груз судном или его собственниками, в той мере, в какой такие потери или ответственность представляют какие бы то ни было потери, ущерб или ответственность собственников указанного груза, оплаченные или подлежащие оплате другим или взысканные другим, не перевозившим данный груз судном или его собственниками, как часть их претензии к перевозившему груз судну или судовладельцу. Предшествующие положения применяются также и в том случае, если собственники, операторы или иные лица, в ведении которых находятся какие-либо суда или объекты, иные чем столкнувшиеся суда или объекты, или какие-либо суда или объекты наряду со столкнувшимися, виновны в происшедшем столкновении или навале.

(v) ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ. Несмотря ни на какие положения, содержащиеся в настоящем чартере и устанавливающие противное, судовладелец будет пользоваться преимуществами всех ограничений и исключений ответственности, предоставляемых собственникам или тайм-чартерным владельцам судов каким бы то ни было законом или законоположением, находящимся в силе в момент заключения договора.

(vi) ВОЕННЫЕ РИСКИ. (a) Если какой-либо порт погрузки или выгрузки, поименованный в настоящем чартере или в которой судно может быть правомерным образом направлено в соответствии с условиями коносамента, окажется блокированным или

(b) если вследствие войны, боевых действий, операций военного характера, гражданской войны, гражданских волнений, революций или операции по применению международного права (a) вхождение в какой-либо из таких портов погрузки или выгрузки или погрузка или выгрузка груза в каком-либо из таких портов представляется капитану или судовладельцу по их собственному разумению опасными или невозможными, или (b) капитану или судовладельцу по их разумению покажется опасным или невозможным для судна достигнуть какого-либо из таких портов погрузки или выгрузки, то фрахтователь будет иметь право направить груз или ту часть его, которая будет этим затронута, для погрузки или выгрузки в каком-либо ином безопасном порту погрузки или выгрузки в пределах

salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

(iii) GENERAL AVERAGE. General Average shall be adjusted, stated and settled according to York/Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and/or security shall be furnished by Owner and/or Charterer, and/or Owner and/or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) BOTH TO BLAME. If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) LIMITATION OF LIABILITY. Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) WAR RISKS. (a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

(b) If owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not

<p>рэнджа портов погрузки или выгрузки соответственно, установленных по условиям настоящего чартера (с тем, однако, чтобы такой другой порт не был заблокирован и чтобы вхождение в него или погрузка или выгрузка в нем не были по разумению капитана или судовладельца опасны или невозможны). Если в отношении порта выгрузки от фрахтователя не поступит указаний в течение 48 ч с момента получения им или его агентом запроса о номинировании заменяющего порта, судовладелец будет волен выгрузить груз в любом безопасном порту, который он или капитан выберут по своему усмотрению (будь то в пределах рэнджа портов выгрузки, установленного по условиям настоящего чартера или вне этих пределов), и такая выгрузка будет рассматриваться как надлежащее исполнение договора или договоров фрахтования в части, относящейся к грузу, выгруженного таким порядком. В случае погрузки или выгрузки груза в каком-либо из таких заменяющих портов, расположенном в пределах рэнджа портов погрузки или выгрузки соответственно, установленного по условиям настоящего чартера, все положения чартера в отношении фрахта и всех других существенных условий должны применяться, как если бы фактически выполненный рейс точно соответствовал первоначально предусмотренному. Однако в случае, если судно выгрузит груз в порту, находящимся за пределами рэнджа портов выгрузки, установленного по условиям чартера, фрахт должен быть оплачен как за первоначально предусмотренный рейс, и все экстра-расходы, вызванные следованием к фактическому порту выгрузки и выгрузкой там груза должны быть уплачены фрахтователем или собственником груза. В последнем случае судовладелец будет иметь право задержания груза в обеспечении всех таких экстра-расходов.</p> <p>(c) Судно будет вправе руководствоваться указаниями или рекомендациями в отношении отхода, прибытия, маршрутов, портов захода, остановок, направлений, зон, вод, выдачи и любых других вопросов, даваемыми правительством государства, под флагом которого плавает судно, или любого другого правительства или местных властей, включая фактические правительства или местные власти, или любыми лицами или органами, действующими или претендующими на то, что они действуют в качестве или от имени такого правительства или таких властей, или каким-либо комитетом или лицом, у которого судно застраховано от военных рисков и который или которое в качестве страховщика имеет право давать такого рода указания или рекомендации. Если в связи с такими указаниями или рекомендациями, или во исполнение таковых что-либо сделано или не сделано, это не будет рассматриваться как девиация.</p> <p>Если в связи с такими указаниями или рекомендациями или во исполнение таковых судно не следует в порт или порты выгрузки, предусмотренные первоначально или в такие, куда оно могло быть направлено в соответствии с условиями коносаментов, то оно может проследовать в любой безопасный порт выгрузки, который капитан или судовладелец выберут по своему усмотрению, и там выгрузить груз. Такая выгрузка будет рассматриваться как надлежащее исполнение договора или договоров фрахтования, и судовладелец будет иметь право на фрахт, как если бы выгрузка была произведена в порту или в портах, предусмотренных первоначально, или таких, в которые судно могло быть направлено в соответствии с условиями коносаментов. В экстра-расходы, возникшие в связи со следованием в такой порт и выгрузкой там груза, должны быть уплачены фрахтователем и/или собственником груза, и судовладелец будет иметь право задержания груза в обеспечение всех экстра-расходов.</p> <p>(vii) ОГОВОРКА О ДЕВИАЦИИ. Судно имеет заходить в любые порты в любом порядке, следовать с лоцманом или без них, буксировать или идти на буксире, идти на помощь судам, терпящим бедствие, отклоняться от курса с целью спасания жизни или имущества или с целью высадки любого больного или раненого, находящегося на борту, а также заходить за топливом в любой порт или порты, расположенные как на регулярной трассе рейса, так и вне ее. Любое спасательное вознаграждение будет причитаться судовладельцу, и только ему.</p>	<p>blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.</p> <p>(c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.</p> <p>If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.</p> <p>(vii) DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.</p>
<p>21. ПРАВО ЗАДЕРЖАНИЯ ГРУЗА. Судовладелец будет иметь неограниченное право задержания груза в обеспечение всего фрахта, демареджа и расходов, включая адвокатское вознаграждение, уплаченное в связи с взысканием этих денег, причем это право задержания груза будет продолжаться и после выдачи груза во владение фрахтователя или держателей коносаментов, покрывающих этот груз, или владельцев хранилищ.</p>	<p>21. LIEN. The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storageman.</p>

22. АГЕНТЫ. Судовладелец назначает судовых агентов в портах.	22. AGENTS. The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports
23. САНКЦИИ ЗА НАРУШЕНИЕ ДОГОВОРА. Возмещение убытков, причиненных нарушением настоящего чартера, будет включать все доказуемые убытки, а также все судебные издержки и адвокатское вознаграждение, понесенные в связи с любым процессом, возникшим по спору из настоящего договора.	23. BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.
24. АРБИТРАЖ. Любые разногласия и споры, какого бы свойства они не были, возникшие из настоящего чартера, должны разрешаться арбитражем в Нью-Йорке или Лондоне, согласно тому, какое из этих мест предусмотрено в части I настоящего чартера в соответствии с действующим в этом месте законодательством об арбитраже, коллегиальным органом, состоящим из трех человек, в составе одного арбитра, назначенного судовладельцем, одного, назначенного фрахтователем, и одного, назначенного двумя арбитрами, выбранными таким образом. Решение, принятое двумя из этих трех по любому вопросу или вопросам, будет окончательным. Любая из сторон может возбудить такую арбитражную процедуру путем вручения любому ответственному служащему другой стороны, где бы он не находился, письменного уведомления, в котором должны быть указаны фамилия и адрес арбитра, избранного инициатором арбитражной процедуры, а также краткое изложение спора или разногласий, которые такая сторона желает разрешить арбитражным путем. Если другая сторона не назначит своего арбитра в двадцатидневный срок с момента вручения ей уведомления первой стороной путем вручения любому ответственному служащему, то первая сторона будет иметь право без дополнительного уведомления назначить второго арбитра, который должен быть незаинтересованным лицом, со всеми теми же последствиями, как если бы этот второй арбитр был назначен другой стороной. В случае, если двум арбитрам не удастся назначить третьего арбитра в течение двадцати дней со дня назначения второго арбитра, каждый из арбитров может обратиться к судье любого суда, осуществляющего юрисдикцию по морским делам в вышеупомянутом городе, для назначения третьего арбитра, и назначение такого арбитра таким судьей будет иметь в точности те же последствия, как если бы такой арбитр был назначен двумя арбитрами. До момента, когда арбитры окончательно завершат разбирательство, каждая из сторон будет иметь право подачи письменного уведомления арбитрам и любому ответственному служащему другой стороны изложить дополнительные пункты разногласий и спорные вопросы, возникшие из настоящего чартера, для обсуждения и разрешения. Решение, вынесенное с соблюдением требований этого условия, может включать пункт об арбитражных расходах, в том числе предусматривать разумную сумму адвокатского вознаграждения, и по любому решению, вынесенному в соответствии с условиями настоящего чартера, может быть получено определение компетентной инстанции о принудительном исполнении.	24. ARBITRATION. Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city abovementioned for the appointment of a third arbitrator, and the appointment of such arbitrator by such Judge on such application shall have precisely the same force and effect as if such arbitrator had been appointed by the two arbitrators. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this Charter for hearing and determination. Awards made in pursuance to this clause may include costs, including a reasonable allowance for attorney's fees, and judgement may be entered upon any award made hereunder in any Court having jurisdiction in the premises.
25. СУБФРАХТОВАНИЕ. Фрахтователь имеет право уступить судно субфрахтователю. Однако в любом случае фрахтователь останется ответственным за выполнение настоящего чартера в объеме, предусмотренном всеми его условиями.	25. SUBLET. Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.
26. ОГОВОРКА О ЗАГРЯЗНЕНИИ МОРЯ НЕФТЬЮ. Судовладелец соглашается участвовать в мероприятиях фрахтователя по предотвращению загрязнений нефтью. Такие мероприятия включают запрещение слива за борт каких бы то ни было промывочных вод, содержащих нефть, балласта, содержащего нефть, а также нефти в любой устойчивой форме за исключением обстоятельств крайней необходимости, когда судно, груз или жизнь на море подвергаются опасности. По получении судовладельцем уведомления о том, что должны быть проведены мероприятия по предотвращению загрязнения нефтью, судовладелец даст капитану указание не производить слива и оставить на борту все содержащие нефть отходы от промывки танков, грязного балласта и т.п., собрав их в одну емкость после того как отсепарировано максимальное количество воды. Отсепарированная вода сливается за борт. Если фрахтователь требует использования для сепарации воды от нефти оборудования, разделяющего эмульсии, такое оборудование должно быть приобретено судовладельцем и оплачено фрахтователем. Нефтяные остатки должны быть выкачаны на погрузочном или разгрузочном терминале в виде отсепарированной нефти, грязного балласта либо вперемешку с грузом – в зависимости от того, как фрахтователь сумеет организовать раздельность выгрузки. Если окажется необходимым оставить отходы на борту вперемешку с	26. OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby the safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled. Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard. If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil/water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by Charterer. The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminal, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterers to arrange. If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the

<p>грузом или отдельно от груза, который предстоит погрузить, фрахтователь уплатит вызванный этим мертвый фрахт.</p> <p>Если будет решено, что отходы должны быть смешаны или разделены на борту, капитан организует совместно с поставщиками груза замер количества промывочных вод, и запись об определенном количестве делается в судовом журнале нефтяных операций.</p> <p>Фрахтователь соглашается уплачивать фрахт, предусмотренный условиями чартера, за все слитые в одну емкость промывочные воды, грязный балласт и т.п., оставленные на борту по указанию фрахтователя в продолжение части рейса, выполнявшейся с грузом в количестве не свыше 1% полной грузоподъемности судна на данный рейс. Все экстра-расходы, понесенные судном в порту погрузки или выгрузки в связи с выкачкой на берег нефтяных остатков, относятся за счет фрахтователя и затраченное на это дополнительное время, если таковое будет затрачено, будет считаться как использованное стальнойное время.</p>	<p>cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred.</p> <p>The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board under Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extra time, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.</p>
--	---

The "Owner"

The "Charterer"
