

## ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПІДГОТОВКИ ТРЮМІВ СУДНА ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

### LEGAL ASPECTS OF PREPARATION OF THE SHIP'S HOLDS FOR THE CARRIAGE OF CARGO

Пашковська Л.І., к.ю.н.,  
доцент кафедри морського та митного права  
Національний університет «Одеська юридична академія»

Стаття присвячена правовим питанням, що виникають під час підготовки трюмів морських суден для перевезення вантажів. Фрахтування суден не регулюється жодною міжнародною конвенцією, тому всі спірні аспекти, що виникають із договору фрахтування судна, вирішуються сторонами шляхом переговорів або в судовому порядку. На підставі судових рішень формується правова практика щодо тлумачення окремих положень договорів фрахтування.

У цій статті детально аналізуються положення договорів фрахтування (чартерів) щодо підготовки вантажних трюмів. Певний вантаж вимагає певної чистоти трюмів. У статті наводиться класифікація стандартів чистоти трюмів – Hospital Clean, Grain Clean, Normal Clean, Shovel Clean та Load on Top. Зазначаються організації, які встановлюють такі стандарти. Аналізуються наслідки недотримання таких стандартів.

Визначається правовий статус незалежного сюрвейєра, адже чартер може містити положення, що оцінка сюрвейєра може бути остаточною та не підлягати оскарженню. Аналізуються періоди часу, коли трюми повинні бути готові – після прибуття в перший порт навантаження (Upon arrival at the first loading port); після прибуття в порт навантаження (On arrival at load port); при подачі (On delivery) або при першому навантаженні (On first loading).

Аналізується обов'язок фрахтувальника провести якомога швидше повторний сюрвейєрський огляд чи інспекцію, бо певні умови, наприклад відсутність вільного причалу, неготовність вантажу, відсутність вантажу та інші, можуть спонукати фрахтувальника до затягування проведення повторного сюрвейєрського огляду. Адже чартер дає право фрахтувальнику не сплачувати фрахт, доки судно не пройде повторну інспекцію.

Під час написання статті використовувалися логічні методи аналізу, синтезу, індукції і дедукції. Отримані результати мають велике практичне значення, адже проведений комплексний аналіз предмету дослідження дозволить зрозуміти комплексність правових питань, що виникають при підготовці трюмів для перевезення вантажів.

**Ключові слова:** фрахтування суден, чартер, перевезення вантажів, морський арбітраж, сюрвейєр, сюрвейєрський огляд.

The article is devoted to legal issues arising in the preparation of holds of seagoing vessels for the carriage of goods. The chartering of vessels is not regulated by any international convention. So all disputes arising from the charter-party of a vessel are resolved by the parties in pre-trial or in a court. The legal practice of interpreting certain provisions of chartering agreements is formed on the basis of court decisions.

This article analyzes in detail the provisions of charter-parties to describe the cleanliness of cargo holds. A certain cargo requires a certain purity of the holds. The article provides a classification of standards of cleanliness of holds – Hospital Clean, Grain Clean, Normal Clean, Shovel Clean and Load on Top. Organizations that set such standards are identified. The consequences of non-compliance with such standards are analyzed.

The legal status of the independent surveyor is determined, as the charter-party may contain a provision that the surveyor's assessment may be final and not subject to appeal. The periods of time when holds must be ready are analyzed – Upon arrival at the first loading port, On arrival at load port, On delivery or On first loading.

The obligation of the charterer to conduct a re-inspection as soon as possible is analyzed, because under certain conditions, such as lack of free berth, unpreparedness of cargo, lack of cargo, etc., may encourage the charterer to delay re-surveying. After all, the charter-party entitles the charterer not to pay the freight until the vessel is re-inspected.

Author used logical methods of analysis, synthesis, induction and deduction in the article. The obtained results are of a great practical importance, because a comprehensive analysis of the subject of the study will help to understand the complexity of the problem of legal issues arising in the preparation of holds for the carriage of goods.

**Key words:** ship chartering, charter-party, cargo transportation, maritime arbitration, surveyor, surveyor inspection.

#### 1. Необхідність підготовки вантажних трюмів судна для перевезення вантажу

Підготовка вантажних трюмів судна – важлива операція, яка потребує ретельного планування та виконання або судновласником, або фрахтувальником. Неналежна підготовка трюмів може призвести до позовів про повну або часткову втрату вантажу через забруднення, про стягнення витрат на додатковий сюрвейєрський огляд, а також до позовів про виведення судна із фрахту на час проходження повторного огляду. Тому судновласники, фрахтувальники, капітан і члени екіпажу повинні чітко розуміти, яким чином необхідно підготувати трюми для прийняття вантажу відповідно до конкретного чартеру.

*Сюрвейєрський огляд трюмів* визначається як перевірка готовності трюмів судна до прийому вантажу без небезпеки його забруднення. Схвалений сюрвейєрський огляд трюмів гарантує, що поточний стан трюмів не вплине на вантаж.

Необхідно розрізнити поняття «сюрвейєрський огляд» та «інспектування трюмів». Сюрвейєрський огляд зазвичай проводиться незалежним сюрвейєром, який є приватною організацією. Тоді як інспектування трюмів проводиться

інспекторами державних органів. Проте метою і одних і інших є обстеження трюмів судна і визначення їхньої готовності до прийому вантажу. Сюрвейєрський огляд здійснюється на добровільній основі і не є обов'язковим, тоді як інспектування трюмів є обов'язковим і здійснюється на підставі положень нормативних актів відповідних держав. Так, наприклад, Аргентина встановила суворі фітосанітарні правила щодо якості зерна для експорту та чистоти трюмів суден. Як результат, державна інспекція трюмів є обов'язковою і інспектори повинні оглядати всі судна, що завантажують зерно в Аргентині [1]. Інспектування трюмів здійснюється також в США, Канаді та Австралії.

#### 2. Положення чартерів про чистоту трюмів

Усі вантажі можна умовно розділити на три категорії:

**Чисті вантажі** – вантажі, які повинні перевозитися в ідеально чистих умовах, адже можуть бути пошкоджені будь-яким видом забруднення. Стан трюмів для перевезення таких вантажів повинен відповідати стандарту Hospital Clean. До таких вантажів належать алюміній, хромітова руда, плавиковий шпат, мінеральні піски, сода кальцинована та інші.

**Вантажі від помірно чистих до помірно брудних** – вантажі, які повинні перевозитися в доволі чистих умовах, адже можуть бути забруднені певними видами попередніх вантажів. Стан трюмів для перевезення таких вантажів повинен відповідати стандарту Grain Clean. До таких вантажів належать цемент, добрива, зерно, сіль, макуха з насіння та інші.

**Брудні вантажі** – в силу своїх властивостей не забруднюються маленькими частинками іржі або фарби з металевих частин трюмів та іншими залишками вантажів. Стан трюмів для перевезення таких вантажів може відповідати стандартам Normal Clean, Shovel Clean або Load on Top. До таких вантажів належать боксити, нікелева руда, кокс нафтовий, вугілля, деякі види металобрухту та інші.

Відповідні вимоги про чистоту трюмів для перевезення вантажів знаходяться в договорах фрахтування суден – чартерах. Зазвичай, при укладенні договору фрахтування сторони використовують стандартні проформи чартерів, розроблені BIMCO, але сторони можуть вносити до таких проформ значні поправки з додатковими формулюваннями і пунктами.

На сьогоднішній день підготовка трюмів до прийняття вантажу здійснюється на основі певних стандартів. Категорія вантажу впливає на вибір відповідного стандарту підготовки трюмів. Розрізняють такі стандарти підготовки трюмів до прийняття вантажу:

1. **Stringent clean (Найсуровіша чистота)** або **«Hospital Clean» («Лікарняна чистота»)** – є найбільш суворим стандартом і вимагає, щоб всі поверхні трюмів, включаючи верхню частину бака, всі сходинок і нижня частина люків були чистими і мали 100% неушкоджене лакофарбове покриття. Цей стандарт потрібний для певних вантажів. Зазвичай цей стандарт можуть підтримувати судна, які перевозять виключно чисті вантажі.

2. **«Grain Clean» («Зернова чистота»)** – стандарт, який вимагає, щоб в трюмах не було комах, стороннього запаху, залишків попереднього вантажу, крипильного матеріалу, значних ділянок пухкої іржі або лусочок фарби і т. і. Перед завантаженням трюми повинні бути підметені, промиті прісною водою, висушені і добре провітрені. Цей стандарт найчастіше використовується в чартерах.

Проте необхідно зазначити, що різні країни тлумачать цей вид стандарту щодо прийнятної кількості пухкої іржі або пухкої фарби по різному. Наприклад, Канада, США та Австралія здійснюють особливо суворі перевірки та встановлюють підвищені вимоги до цього стандарту і не допускають взагалі пухкої іржі або лусочок фарби.

3. **«Normal Clean» («Звичайна чистота»)** – стандарт, який вимагає, щоб трюми були підметені і з трюму були видалені всі залишки попереднього вантажу, промиті і висушені для прийому аналогічного або сумісного вантажу.

4. **«Shovel Clean» («Очищення лопатою»)** – стандарт, який не вимагає мийки прісною водою, а вимагає лише видалення попереднього вантажу механічним підмітанням. Підмітання може розумітися як збір залишків вантажу лопатою або ковшем бульдозера і підметене стивідорами або екіпажем.

5. **«Load on Top» («Навантаження поверх»)** – стандарт, який дозволяє завантажувати новий вантаж поверх існуючих залишків попереднього вантажу. Такий стандарт найбільш доречний в певних довгострокових контрактах, коли судно перевозить один і той самий вантаж.

Ситуація, коли судно перевозить однакові по чистоті вантажі є ідеальною, однак на практиці досить часто судна перевозять різні вантажі за різними чартерами, умови яких вимагають підготовки трюмів за різними стандартами.

Залежно від виду вантажу чартери передбачають різні формулювання щодо підготовки трюмів для прийняття вантажу. Найчастіше чартери містять стандарт «Grain Clean», але цей пункт може бути розширений сторонами. Наприклад: «трюми чисті, вимиті прісною водою, висушені, без солі, іржі та залишків попереднього вантажу».

У зв'язку з цим виникає цілком очевидне запитання – що це за стандарти, ким вони встановлені і ким вони виконуються? Єдиного документа, який встановлює стандарти чистоти трюмів немає. Сюрвейерський огляд трюмів виконується при дотриманні методик і стандартів міжнародних організацій таких як GAFTA, FOSFA, ISO, EU, USDA, GMP +, AMS та інших. Тоді як інспектування трюмів здійснюється на підставі стандартів, затверджених нормативними актами держав.

В результаті кожен із встановлених стандартів може дещо відрізнятись. Наприклад, Директива вантажної інспекції USDA [2] для стандарту «Grain Clean» допускає наявність пухкої іржі або фарби, що відлущується на одній ділянці розміром 25 футів<sup>2</sup> або не більше 100 футів<sup>2</sup> загалом. Тоді як Національне вантажне бюро (NCB, National Cargo Bureau, USA) визначає стандарт «Grain Clean» взагалі без пухкої іржі або фарби, що відлущується. Якщо в першому випадку рихлу іржу необхідно видалити і цього буде достатньо, то в другому випадку в трюмі не повинно залишитися навіть сліду від іржавої плями. Тому судновласник повинен розуміти перед оглядом / інспекцією якому стандарту повинні відповідати трюми, щоб встигнути підготувати їх вчасно.

### 3. Незалежний сюрвейер

Чартери можуть містити положення про те, що огляд робить «сюрвейер фрахтувальника» або «сюрвейер вантажовласника». Це означає, що саме фрахтувальник/вантажовласник призначає сюрвейера і сплачує його послуги. Інші чартери містять положення про те, що огляд повинен проводити «сюрвейер» або «незалежний сюрвейер». Виникає питання – хто є незалежним сюрвейером?

Словник С.І. Ожегова визначає слово «незалежний» як самостійний, що не знаходиться в підпорядкуванні, вільний [3, с. 325]. Тобто незалежний сюрвейер повинен бути самостійною організацією і жодним чином не бути в підпорядкуванні у замовника послуг. Однак, сторона, яка замовляє послугу, оплачує її, тому, бачиться, що виконавець послуг вже налаштований більш лояльно до такого замовника.

В англійській справі Protank Orinoco [4] Комерційний суд розглянув значення поняття «незалежний сюрвейер». У цій справі за умовами чартеру дозволялося проводити відрахування з фрахту. Відповідна сума повинна була «визначатися незалежним сюрвейером, оцінка якого буде остаточною і обов'язковою».

Суддя Томас Дж. на с. 42 рішення стверджував: «значення слова «незалежний» означає, що сюрвейером, про якого йде мова, може бути компанія або організація, яка діяла незалежно від судновласника, фрахтувальника або одержувача вантажу. Але завжди є ймовірність того, що в будь-якому порту розвантаження буде більш одного «незалежного» сюрвейера ... ». Однак включення в чартер слів «... чия оцінка повинна бути остаточною і обов'язковою ...» мала передбачати спільне призначення сюрвейера від імені сторін для винесення остаточного і обов'язкового рішення. Відповідно до цього рішення суду, сторони повинні були спільно призначати незалежного сюрвейера.

Такого ж висновку дійшов Лондонський арбітраж у справі 14/18 [5], який розглянув вимогу про готовність вантажного трюму «що не містить солі» (free of salt).

Так, пункт II остаточного узгодженого варіанту умов чартеру (fixture rescap) між судновласником і фрахтувальником передбачав, що трюми судна повинні бути «... чистими, вимитими / змитими прісною водою і висушеними, без солі, пухкої іржі і попередніх залишків вантажу, що задовольняють незалежного сюрвейера». У цій справі фрахтувальники надали вказівку сюрвейеру перевірити трюми шляхом проведення тесту нітратом срібла. Аналіз поверхні трюмів на присутність солі перед вантаженням вантажу сталі може проводитися для визначення присутності хлоридів на внутрішній поверхні трюмів, адже значний осад солоного конденсату на

поверхню вантажу (сталі) може призвести до пошкодження вантажу і до наступної претензії щодо пошкодження вантажу в порту вивантаження.

У першому порту навантаження у В'єтнамі фрахтувальник провів огляд стану трюмів. За результатами тесту нітратом срібла в трюмах судна були виявлені нібито сліди солі, і фрахтувальники сповістили судовласника про виведення судна із фрахту (off hire). Заявивши, що трюми відповідають умовам чартеру, судовласник все ж організував промивку трюмів прісною водою, щоб мінімізувати затримку, після чого вантаж сталі був завантажений.

У наступному порту навантаження в Кореї фрахтувальники знову ввели судно з фрахту (off hire) на час підготовки трюмів. Після завершення промивки трюми були схвалені для навантаження.

Фрахтувальники утримали фрахт в першому і другому портах вантаження. Однак судовласники не погодилися із цим та звернулися до арбітражу із позовом.

Суд виніс рішення на користь судовласників вважаючи, що фрахтувальники не змогли довести, що перевірка нітратом срібла була звичайною справою. З огляду на надзвичайну чутливість тесту, суд вказав, що було б дивно, якби на морському судні солі дійсно не виявилось б.

Що стосується констатції слів «без солі», суд був переконаний, що не слід буквально тлумачити ці слова. Суд сказав, що було б нереально очікувати, що судно в морському середовищі взагалі не буде містити солі.

На думку суду, більш реалістичне і комерційно розумне тлумачення слів буде «без будь-яких значних слідів солі». Також суд дійшов висновку, що: «тест нітратом срібла проводився виконавцем фрахтувальника, а не призначеним спільно з судовласником виконавцем. Отже, такий сюрвейерський огляд не міг вважатися «незалежним» для цілей пункту 11 остаточного узгодженого варіанту умов (fixture recap). Суд зобов'язав фрахтувальників виплатити повну суму фрахту.

#### **4. Як швидко повинен проводитися повторний сюрвейерський огляд?**

Судовласнику дуже важливо розуміти, коли буде проведений повторний сюрвейерський огляд. Адже на час підготовки судна до повторного огляду, на час очікування проведення повторного огляду і на сам час проведення повторного огляду фрахтувальники мають право виводити судно з фрахту.

Це питання розглядалося в Лондонському арбітражі [6]. Тайм-чартер передбачав, що «трюми судна повинні бути чистими, вимитими і висушеними для прийому вантажів, схвалені незалежним сюрвейером, якщо судно не пройде огляд, судно повинно бути виведено з фрахту з моменту відмови в схваленні сюрвейером і до тих пір, доки судно знову не пройде огляд, і будь-які пов'язані з цим безпосередньо або підтверджені витрати, понесені у зв'язку з цим, будуть оплачуватися за рахунок судовласників».

Коли судно прибуло під навантаження вантажу, сюрвейер відхилив трюми о 16:20 в день прибуття 19 вересня. О 19:00 того ж дня капітан повідомив агентам, що трюми очищені і готові до повторного сюрвейерського огляду. Однак сюрвейер повернувся на судно для огляду тільки об 11:00 наступного дня – 20 вересня, і схвалив трюми тільки о 16:20 того ж дня.

Суд визнав необхідним, щоб в обставинах, подібних цій справі, фрахтувальники несли певний обов'язок діяти розумно, гарантуючи, що їхній сюрвейер не відкладе за часом повторний огляд трюмів. Суд погодився з тим, що сюрвейер не повинен був залишатися на судні до тих пір, доки його трюми будуть готові. Проте суд вирішив, що не було ніяких пояснень, чому сюрвейер прийняв трюми тільки 20 вересня о 16:20. Суд дійшов висновку, що сюрвейер міг прийняти трюми не пізніше 11:30 20 вересня. За рішенням суду фрахтувальники мали право вивести судно з фрахту з 16:20 19 вересня до 11:30 20 вересня.

#### **5. Коли трюми повинні бути чистими?**

Дуже важливим є правове питання: в який момент судовласники повинні забезпечити чистоту трюмів. Типові договірні умови чартерів можуть містити такі положення: «Після прибуття в перший порт навантаження» (Upon arrival at the first loading port); «Після прибуття в порт навантаження» (On arrival at load port); «При подачі» (On delivery) або «При першому навантаженні» (On first loading).

Так, судно Бунга Сага Ліма (Bunga Saga Lima) [7] було зафрахтовано за проформою NYPE 93 з поправками на короткий термін. Чартер містив наступну інформацію:

Рядок 21 – «Судно при подачі (on delivery) має бути готовим до прийому вантажу».

Пункт 46 (з поправками) – «мається на увазі, що в день подачі або прибуття в перший порт навантаження, трюми судна повинні відповідати стандарту чистого зерна («Grain Clean»), схваленого незалежним сюрвейером».

Пункт 13 узгоджених умов – «Судовласники гарантують, що вантажні відсіки судна при подачі або прибутті в порт першого навантаження повинні бути очищені, промиті прісною водою, висушені, без плям іржі, пухкої іржі, без солі і залишків попереднього вантажу в ньому, готові до навантаження і схвалені місцевим сюрвейером. Якщо судно не пройде огляд трюмів, судовласники повинні організувати прибирання за свій рахунок і за свій час, а судно буде виведено з фрахту з моменту непроходження огляду і до тих пір, доки інспекцію не пройдуть всі трюми, будь-які додаткові або безпосередньо пов'язані витрати несе судовласник».

При подачі судна в перший порт навантаження в Сепетібе, Бразилія, трюми судна були забруднені залишками вугілля, який перевозили попереднім рейсом. Однак фрахтувальники завантажили вантаж залізної руди, не вимагаючи видалення вугільних залишків. Вантаж був доставлений в Свіноуйсьце, Польща, де був вивантажений.

Потім фрахтувальники вирішили завантажити рапс насипом в Ростоку, Німеччина, тому залишки вугілля довелося видаляти. Очищення трюмів до стандарту чистого зерна («Grain Clean») привело до затримки судна.

Фрахтувальники стверджували, що судовласники порушили умову чистоти трюмів, передбачену чартером, і тому вони мали право вивести судно з фрахту в Ростоку до тих пір, доки трюми не будуть очищені до стандарту чистого зерна («Grain Clean»).

Суд відхилив вимогу фрахтувальників, через те, що під час подачі в перший порт навантаження і фрахтувальники, і судовласники знали, що трюми не відповідають стандарту чистого зерна («Grain Clean»), проте фрахтувальники прийняли судно і завантажили перший вантаж, а тому вони втратили право вимагати компенсацію за втрату часу і витрат, понесених для очищення трюмів у другому порту відвантаження.

Згідно з узгодженим чартером NYPE, єдине право вивести судно з фрахту в разі забруднених трюмів було у фрахтувальників тільки при подачі або по прибутті в перший порт навантаження, а не після цього. Суд виніс рішення на користь судовласників.

В іншій справі [8] за фактами, аналогічними фактами в справі судна Bunga Saga Lima, судно було зафрахтоване за проформу NYPE з наступними умовами:

Пункт 54 – «Трюми судна після прибуття в перший порт навантаження мають бути вимиті прісною водою, чисті і сухі, без пухкої іржі / фарби і залишків попереднього вантажу, і в усіх відношеннях готові і відповідні для навантаження наміченого фрахтівниками вантажу на судно, схвалені незалежним сюрвейером. Якщо судно буде відхилено незалежним сюрвейером в порту навантаження, судно буде виведено із фрахту до тих пір, поки не пройде огляд ... »

Судно було подано в Халдей, Індія, після вивантаження останнього вантажу (вугілля) відповідно до його попереднього чартеру. Потім воно попрямувало в баласті в Таїланд,

щоб прийняти перший вантаж (сталь) за чартером. Його трюми були очищені екіпажем під час баластного рейсу.

Після прибуття в порт навантаження сюрвейєр фрахтувальника повідомив, що трюми перебувають в хорошому стані (sound condition), але зазначив темні плями на перегородках і бортах, залишені попереднім вантажем вугілля. Фрахтувальники завантажили сталь і судно попрямувало з Таїланду в США.

Судно розвантажило сталь в Каламі, штат Вашингтон. Інспектор Національного вантажного бюро (NCB, National Cargo Bureau) оглянув трюми і затребував видалити вугільні плями. Щоб видалити плями капітан промив трюми хімікатами.

Після завершення вивантаження в Каламі, штат Вашингтон, фрахтувальники направили судно в Ванкувер, штат Вашингтон, США під навантаження зерна. Сюрвейєри USDA (U.S. Department of Agriculture, Міністерство сільського господарства США) і NCB не прийняли трюми, мабуть, через вугільні плями. Після п'ятиденної підготовки трюмів екіпажем і найнятими працівниками, судно пройшло повторну інспекцію.

Фрахтувальники стверджували, що судновласники порушили умови чартеру, оскільки трюми судна при подачі в Халдей, Індія, не перебували в стані, придатному для прийому вантажу зерна в Ванкувері через наявність вугільних плям.

Суд відхилив позов фрахтувальників. У чартері було конкретно вказано, наскільки чистими повинні бути трюми і коли. Трюми повинні були бути досить чистими для навантаження передбачуваного вантажу (сталі) після прибуття в перший порт навантаження.

Судновласники виконали свої зобов'язання за чартером, оскільки екіпаж належним чином очистив трюми під час баластного рейсу в перший порт навантаження. Фрахтувальники прийняли судно, тому судновласники не повинні були нести відповідальність за прибуття судна в наступний порт навантаження не за стандартом чистого зерна («Grain Clean»). Це рішення відповідало рішенням у справі судна Bunga Saga Lima.

Аналогічну справу розглянув Лондонський арбітражний суд у справі 5/08 [9]. Судно було зафрахтовано за формою NYPE. До укладеного чартеру судно перевозило: цемент, нафтовий кокс, вугілля, мідний концентрат і сталь в рулонах. Сталеві рулони були вивантажені в Камдені, США, і судно було обстежено незалежним сюрвейєром (AMS, Accredited Marine Surveyors), призначеним спільно фрахтувальниками, які перевозили сталеві рулони, і які закінчували чартер (off-hire survey) і фрахтувальниками за новим чартером (on-hire survey).

Нові фрахтувальники направили судно в Новий Орлеан під навантаження зерна. Капітан і команда підготували трюми для цього вантажу. Спільна сюрвейєрська інспекція Національним вантажним бюро (NCB) і Міністерством сільського господарства США (USDA) схвалила судно для навантаження зерна.

Потім фрахтувальниками направили судно в Квінлану, Австралія, під навантаження насипного глинозему. Але в порту навантаження судно не пройшло інспекцію. Інспектором були виявлені залишки цементу, а також деякі залишки іржі і мідного концентрату. Підготовка трюмів зайняла більше чотирьох днів, після чого судно пройшло інспекцію. Далі судно направили в Портленд, штат Орегон, США, під навантаження зерна. Судно знов не пройшло інспекцію, на цей раз з тієї причини, що в трюмах був виявлений цементний пил. Підготовка трюмів тривала майже дві доби.

Фрахтувальники вирішили, що судновласники порушили умову про готовність трюмів і утримали фрахт за зазначені обидва періоди. Судновласники, не погодившись з таким утриманням, порушили арбітражний розгляд.

Чартер, укладений між судновласником і фрахтувальником, передбачав, що «Судно при подачі або прибутті в 1-й порт призначення повинно мати ... трюми, які мають бути чистими, сухими, без будь-яких залишків вантажу і/або пухкої іржі ... або будь-яких інших сторонніх матеріалів, що пройшли огляд взаємно призначеним незалежним сюрвейєром ...»

Арбітраж постановив, що трюми відповідали вимогам в першому порту відвантаження. Арбітраж не взяв до уваги аргумент фрахтувальників, що нібито залишки цементу і мідного концентрату були знайдені в Квінлані, Австралія, з огляду на той факт, що судно успішно пройшло інспекцію інспекторів NCB і USDA, а також відсутність претензій одержувачів вантажу при вивантаженні зерна.

Що стосується передбачуваних пухких відкладень іржі і залишків мідного концентрату, суд дійшов висновку, що перших не було в Квінлані, а якщо другі існували, то мова йшла про затверділі залишки на дахах резервуарів – і, отже, не стосувалися справи.

Арбітраж виніс рішення на користь судновласників, зобов'язавши фрахтувальників виплатити повну суму фрахту.

#### **6. Вимога щодо повернення судна з чистими трюмами**

У чартер може включатися умова щодо повернення судна із чистими трюмами або умова про сплату судновласнику компенсації за необхідність підготовки трюмів для наступних перевезень вантажу. Така вимога з боку судновласників є доречною, адже підготовка трюмів може займати певний час і потребувати додаткових витрат.

Так, в арбітражній справі 1/19 [10] судно було зафрахтовано за проформою NYPE 1946 для виконання 2-3 рейсів тривалістю мінімум на 40 днів.

Чартер передбачав, що фрахтувальникам дозволялося завантажувати один брудний вантаж сірки, солі, коксу або концентратів за умови, що такий вантаж не буде останнім при перевезенні. Вугілля взагалі було заборонено приймати як останній вантаж.

Додатковий пункт чартеру надав фрахтувальникам можливість повернути судно з брудними трюмами за умови сплати судновласникам одноразової суми 5 тис. долл. США.

Фрахтувальники повернули судно з брудними трюмами. Через 7 днів після повернення судно було зафрахтовано за новим чартером. Судновласники очистили трюми своїми силами, але зазначили, що вони чистили трюми всі 7 днів з моменту повернення судна і до моменту укладання нового чартеру і подали позов в арбітраж про стягнення за ці 7 днів суму в розмірі 100 тис. долл., розраховану за ставкою фрахту.

Арбітраж повністю відхилив позов судновласників. Судновласники не змогли довести будь-які додаткові витрати, понесені ними або будь-які збитки. За повної відсутності доказів з боку судновласників, арбітраж зробив лише один висновок, а саме те, що фактично не було понесено збитків та додаткових витрат.

Таким чином, договори фрахтування судна є досить складними договорами, конструкції положень яких можуть мати далекосяжні наслідки для сторін. Детальне вивчення окремих положень договору і судової практики дозволить більш усвідомлено розуміти їх значення. Узагальнення спеціалізованої судової практики також є доцільною і доречною з огляду на відсутність нормативного регулювання інституту фрахтування суден.

#### **ЛІТЕРАТУРА**

1. Francisco Venetucci. Insight into holds inspection system. 27 July 2016. The International Law Office (ILO) URL: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Argentina/Venetucci-Asociados/Insight-into-holds-inspection-system> (Дата звернення: 20.06.2021)
2. Directive 9180.48 April 8, 2009. United States Department of Agriculture. Stowage examination services. Веб-сайт URL: [https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/FGISStowageExaminationServices9180\\_48.pdf](https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/FGISStowageExaminationServices9180_48.pdf) (Дата звернення: 20.06.2021)

3. Ожегов С. И. Словарь русского языка: ок. 57 000 слов / Под ред. Чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. 20-е изд., стереотип. М.: Рус. яз. 1988. 750 с.
4. Protank Shipping Inc. против Total Transport Corporation («Protank Orinoco») [1997] 2 Lloyd's Rep. 42 URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149452> (Дата звернення: 20.06.2021)
5. Timon Karamanos. A salty dilemma – clean holds on delivery: how 'free' of salt is 'free of salt'? URL: <https://www.hilldickinson.com/insights/articles/salty-dilemma-clean-holds-delivery-how-free-salt-free-salt> (Дата звернення: 20.06.2021)
6. When cargo holds are rejected, is the vessel offhire on a "Net loss of time" or "period offhire" basis until they are accepted? Is there an implied obligation on the charterer to ensure reinspection as soon as possible? Reed Smith LLP. Shipping bulletin. November, 2010. P. 24 / URL: <https://s3.amazonaws.com/documents.lexology.com/07699f66-6f02-46d3-8455-7d75848e3fed.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAVYILUYJ754JTDY6T&Expires=1624627081&Signature=llphg2uwpbSw3qwOgim3A%2BP9ELg%3D> (Дата звернення: 20.06.2021)
7. Guidance on preparing cargo holds and loading of solid bulk cargoes URL: [https://www.skuld.com/contentassets/e2d486e683a84d7582fa1b867d18f8ac/preparing-cargo-holds\\_loading-solid-bulk-cargoes.pdf](https://www.skuld.com/contentassets/e2d486e683a84d7582fa1b867d18f8ac/preparing-cargo-holds_loading-solid-bulk-cargoes.pdf) P. 12. (Дата звернення: 20.06.2021)
8. London Arbitration 7/10. Reed Smith LLP. Shipping bulletin. May, 2010. URL: <https://www.reedsmith.com/files/fileattachment.PDF>. (Дата звернення: 20.06.2021)
9. London Arbitration 5/08 - 738 LMLN 3. Reed Smith LLP Shipping Bulletin. February, 2008. P. 15-17. URL: <https://s3.amazonaws.com/documents.lexology.com/6fd7d7cb-24f4-49b8-9a19-dc6dfc831c3c.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAVYILUYJ754JTDY6T&Expires=1622621377&Signature=MHnYNzg8QKImOuClgr5JmYPXoyA%3D> (Дата звернення: 20.06.2021)
10. Carlos Vazquez. London Arbitration 1/19. Hold cleaning – Owners' calculation of damages. 29th January 2019. URL: <https://www.themecogroup.co.uk/charterers-liability-insurance/publication/london-arbitration-1-19/> (Дата звернення: 20.06.2021)