

**РЕДАКЦИИ НОРМАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ  
для перевозки грузов по морю**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТЭД  
при морских перевозках**

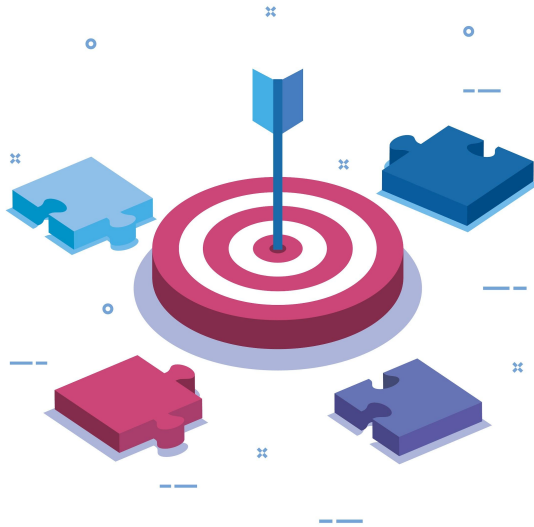
**ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ**

**Людмила ПАШКОВСКАЯ**

Кандидат юридических наук,  
Доцент кафедры морского и таможенного права  
Национального университета «Одесская  
юридическая академия»



## ЗАДАЧИ И ЦЕЛИ:

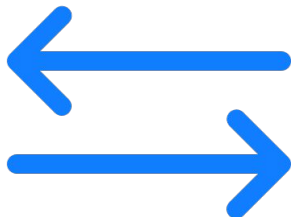


- Определять вид судоходства
- Ориентироваться в факторах, влияющих на выбор формы судоходства при доставке груза
- Анализировать перевозку грузов в тралловом судоходстве путем заключения чартера
- Анализировать перевозку грузов в линейном судоходстве на основе коносамента
- Ориентироваться в международно-правовых режимах морской перевозки грузов
- Ориентироваться в системе международных межправительственных и неправительственных организаций в морской отрасли

## Виды судоходства

|                            | 1.ТРАМПОВОЕ                  | 2.ЛИНЕЙНОЕ                         | 3.ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЕ |
|----------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------|
| Вид грузов                 | массовые                     | генеральные                        | массовые               |
| Количество грузовладельцев | один                         | множество                          | корпорация             |
| Регламент движения         | в любом направлении          | по заранее установленному маршруту | в любом направлении    |
| Способ оплаты              | по фрахтовой ставке          | по тарифу                          | по фрахтовой ставке    |
| Вид договора               | чартер (договор фрахтования) | коносамент                         | чартер, коносамент     |

## Иные формы перевозки грузов



В международных перевозках грузов все более широкое распространение получают так называемые **смешанные перевозки**, в которых участвует несколько видов транспорта (морской, речной, железнодорожный, автомобильный, воздушный), обеспечивающих транспортировку грузов по всей транспортной цепи.

### Смешанные перевозки носят название

комбинированных

интермодальных

**или**

мультимодальных перевозок

## Кто является перевозчиком в мультимодальных перевозках?

**Оператор смешанной перевозки** – перевозчик по договору с грузовладельцем, который не является фактическим перевозчиком какого-либо транспортного средства



### **Общественный перевозчик, не владеющий тоннажем (Non-Vessel-Owner-Common-Carrier — NVOCC)**

– это компании, которые, **не имея собственных** судов, но, обладая арендованными или собственными контейнерами, организуют перевозки грузов «от двери до двери», с участием автомобильных, железнодорожных и морских перевозчиков, выдают сквозной коносамент и принимают на себя ответственность за грузы

## Деятельность перевозчика NVOCC (экспедитора) может включать, но не ограничивается следующим:



- заключение договоров международной перевозки грузов с грузоотправителями в качестве перевозчика;
- получение груза в качестве грузополучателя;
- выдача коносаментов (как правило домашний коносамент) или других транспортных документов;
- взимание платы за фрахт и другие услуги;
- бронирование места и организация перевозки груза с фактическими перевозчиками;
- консолидация и деконсолидация контейнеров на собственной контейнерной станции (Container Freight Station – CFS) или арендованной.

## Выбор способа перевозки груза

| Количество груза        |   | Способ перевозки  |
|-------------------------|---|---|
| Массовые грузы          |  | Перевозка на зафрахтованном судне (договор фрахтования всего судна или его части) |
| Небольшие партии грузов |  | Перевозка на судне морской линии по коносаменту                                   |

## Фрахтование судна

Договор о найме (аренде) судна принято называть **фрахтованием**.

По договору фрахтования судна судовладелец обязуется за **обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю** для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время.

### Сторонами договора фрахтования судна являются:



- фрахтователь
- фрахтовщик (судовладелец)



## Виды договоров фрахтования судов

- Рейсовый чартер
- Тайм-чартер
- Бербоут-чартер (димай чартер)
- Слот-чартер

(димай



## Рейсовый чартер –



Договор морской перевозки груза при условии предоставления под груз всего судна или его определенных помещений.

По этому договору фрахтовщик (судовладелец) **обязуется перевезти конкретный груз на обусловленном судне за один или несколько рейсов.**

Фрахтователь обязуется передать этот груз судовладельцу и уплатить фрахт. Рейсовый чартер фрахтовщик заключает от своего имени. Делает он это или сам, или с помощью услуг посредника – брокера.

Рейсовый чартер и договор судовладельца с брокером представляют собой два юридически самостоятельных договора.

## Тайм-чартер –



Договор, согласно которому одна сторона (судовладелец) обязуется предоставить за вознаграждение (фрахт) другой стороне (фрахтователю) на **определенный срок** судно для обусловленных договором целей.

Судно по тайм-чартеру передается снабженное всеми необходимыми припасами и укомплектованное экипажем.

Срок фрахтования судна в тайм-чартер составляет от одного месяца до нескольких лет.

## Бербоут-чартер –



договор, по которому одна сторона (судовладелец) обязуется предоставить за вознаграждение (фрахт) другой стороне (фрахтователю) на **определенный срок судно** для обусловленных договором целей.

Судно по бербоут-чартеру передается как **техническое сооружение, не снабженное припасами и не укомплектованное экипажем.**

Срок фрахтования судна в бербоут-чартер составляет от одного года и может быть во фрахте до окончания срока эксплуатации судна.

## Бербоут-чартер



**Бербоут-чартер** предполагает наделение фрахтователя правом владения судном и осуществления контроля над ним.

Именно **фрахтователь** с точки зрения всех практических целей рассматривается как **владелец судна в течение срока действия чартера**. Капитан и судовой экипаж становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна.

Обязанностью фрахтователя является **обеспечение судна всеми необходимыми запасами потребления, в том числе водой и смазочными материалами**.

Фрахтователь несет все расходы по эксплуатации судна, а также все риски, возникающие в связи с эксплуатацией судна.

## Слот-чартер –



договор, по которому одна сторона (заказчик), за плату **арендует определенное количество контейнеровместимости (слотов)** на контейнеровозе, а другая сторона (перевозчик) обязана предоставить для перевозки грузов в контейнерах место на судне.

Договор носит долгосрочный характер, является консенсуальным и оплатным.

## Фрахтователями слотов являются:

**Крупные океанские линейные перевозчики**, которые не обладают собственными малотоннажными контейнеровозами для фидерного обслуживания аут-портов либо объем перевозок делает экономически нецелесообразным постановку собственного судна для таких перевозок, океанский перевозчик заключает слот-чартерное соглашение с местными линейными операторами на необходимое ему количество вместимости морских линейных судов.

**Примером такого соглашения является слот-чартер, заключенный между Maersk Line и Harap-Lloyd AG ("HLAG").**

**Крупные линейные компании**, которые для эффективной организации линейного судоходства на океанских линиях "обмениваются слотами" путем заключения соглашения о взаимном предоставлении вместимости друг другу на условиях слот-чартера.

**Крупные экспедиторские компании**, концентрирующие значительный контейнеропоток на определенном океанском или морском направлениях – перевозка контейнеров в арендованной по слот-чартеру вместимости значительно дешевле, чем перевозка по обычным линейным тарифам.

**Примером может быть слот-чартер CMA CGM и CP Ships.**

## Проформы чартеров



— это разработанные и отпечатанные типовые формы договоров, содержащие в готовом виде все его постоянные условия. Каждая проформа имеет свое название.

Виды чартеров

*По сфере использования:*

**Специальные** – предназначенные для использования при перевозке определенных видов грузов. Например, руды (универсальный рудный чартер "Дженерекон" General ore Charter Party "Generecon"), зерна (австралийский зерновой чартер "Austwheat"), лесной чартер "Ardason" и т. д.

**Универсальные** – предназначены для использования, если отсутствует специальная проформа. Например, проформа Gencon.



## Проформы чартеров и изменения к ним разрабатывают:



BIMCO

- **Балтийский и международный морской совет**  
BIMCO – Baltic and International Maritime Council



UIA

- **Международная ассоциация судовладельцев**  
INSA, International shipowners association



- **Международная палата судоходства**  
ICS — International Chamber of Shipping



- **Международная ассоциация независимых танкеров**  
INTERTANKO — International Association of Independent Tanker Owners



- **Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов**  
FONASBA — Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents



# GENCON 1994

UNIFORM GENERAL CHARTER PART I

|   |  |
|---|--|
| 1. Shipbroker   | 2. Place and Date  |
| 3. Owners/Place of business (Cl. 1)   | 4. Charterers/Place of business (Cl. 1)  |
| 5. Vessel's name (Cl. 1)  | 6. GT/NT (Cl. 1)<br>/  |
| 7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)   | 8. Present position (Cl. 1)  |
| 9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)  |  |
| 10. Loading port or place (Cl. 1)   | 11. Discharging port or place (Cl. 1)  |
| 12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1) |  |
| 13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)  | 14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)  |
| 15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)   | 16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)<br>(a) Laytime for loading<br>(b) Laytime for discharging<br>(c) Total laytime for loading and discharging |
| 17. Shippers/Place of business (Cl. 6)  |  |
| 18. Agents (loading) (Cl. 6)  |  |
| 19. Agents (discharging) (Cl. 6)  |  |
| 20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)   | 21. Cancelling date (Cl. 9)  |
|   | 22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)   |
| 23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))   | 24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)  |

## Основные условия чартеров

- Название судна.  
Условие о субституте судна (substitute)
- Флаг судна
- Скорость судна
- Вид груза
- Грузовой опцион (cargo option).
- Количество груза
- Фрахт (freight) и сроки его оплаты
- Экстрафрахт (extra freight)
- Мертвый фрахт (dead freight)
- Даты лейдейс и канцелинг (laydays and cancelling date)
- Порты погрузки и выгрузки (port of loading and port of discharge).



## Основные условия чартеров

- Географический опцион (geographical option)
- Географическая ротация (geographical rotation)
- Сталийное время (laytime)
- Контрсталийное время (accumulative hours or days)
- Сверхконтрсталийное время (detention)
- Демередж (demurrage)
- Диспач (dispatch money)
- Реверсибл (reversible, average)
- Палубный груз
- Безопасный порт (safe port, safe place)
- Арбитраж



Have limited access on SHIPNEXT? Upgrade to Premium and get the full access to your seamless workflow. [UPGRADE NOW](#)

**CARGO**  All Cargo

| ACCOUNT REF   | LOADING DISCHARGING                     | CARGO WEIGHT / VOLUME               | TAGS LAYCAN                            | OFFERED INDEX |
|---------------|---|-------------------------------------|--|---------------|
| 0FA-7E5-C0A19 | NIKOLAYEV ISKENDERUN                    | Muriate Of Potash (MOF) 8,765 / --- | No tags 29.10.2021 - 31.10.2021        | ---           |
| 0FA-7E5-C0A1A | NIKOLAYEV ISKENDERUN                    | Muriate Of Potash (MOF) 7,235 / --- | No tags 29.10.2021 - 31.10.2021        | ---           |
| 0FA-7E5-C09A8 | NIKOLAYEV TUNISIA                       | Grains 10,000 / ---                 | No tags 21.10.2021 - 31.10.2021        | ---           |
| 0FA-7E5-C09A9 | NIKOLAYEV TUNISIA                       | Grains 7,000 / ---                  | No tags 21.10.2021 - 31.10.2021        | ---           |
| 0FA-7E5-C0978 | NIKOLAYEV SFAX                          | Corn 8,000 / ---                    | #GRAINS, #AGRI 15.10.2021 - 25.10.2021 | ---           |
| 0FA-7E5-C0919 | BERDYANSK PORT NADOR                    | Wheat 10,000 / ---                  | #GRAINS, #AGRI 15.10.2021 - 31.10.2021 | ---           |
| 0CA-7E5-C0869 | BERDYANSK OR MAR... ADRIATIC OR TUNISIA | Wheat 6,000 / ---                   | #GRAINS, #AGRI 12.10.2021 - 19.10.2021 | ---           |
| 0CA-7E5-C086A | BERDYANSK OR MAR... ADRIATIC OR TUNISIA | Wheat 7,000 / ---                   | #GRAINS, #AGRI 12.10.2021 - 19.10.2021 | ---           |

**SHIPS**  All Positions

| DISP OWNER REF | SHIP IMO / TYPE             | DWT CAPACITY | GEAR RATING  | OPEN DATE                                | MARKET T/C RATE               |
|----------------|-----------------------------|--------------|--------------|--|-------------------------------|
| 198-7E5-V1462  | ARAW 9900306 / MPP          | 17,501       | CR-2-50      | YOKOHAMA 10.11.21 - 20.11.21             | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 1B9-7E5-V3D3A  | ESL AUSTRALIA 9365661 / MPP | 17,300       | ---          | NORTH EUROPEAN C... 20.11.21 - 30.11.21  | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 0FA-7E5-V3A9C  | ESL AMERICA 9347035 / MPP   | 17,500       | ---          | TEMA 15.10.21 - 22.10.21                 | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 149-7E5-V1178  | MIKAWA 9354208 / MPP        | 14,078       | CR-2-50      | NORTH COAST OF SP... 20.10.21 - 23.10.21 | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 0D9-7E5-V5157  | UAL FORTITUDE 9402079 / MPP | 12,744       | CR-2-180     | HOUSTON 07.11.21 - 10.11.21              | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 039-7E5-V2D25  | OCEAN PEACE 8 9325726 / MPP | 10,080       | CR-2-30, ... | MONGLA 22.10.21 - 30.10.21               | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 0FA-7E5-V3A64  | VEGA 9217151 / MPP          | 10,604       | CR-2-80      | TEMA 15.10.21 - 28.10.21                 | --- <a href="#">Add offer</a> |
| 0CA-7E5-V13EA  | HAN HUI 9184550 / MPP       | 10,350       | ---          | COLOMBO 15.11.21 - 17.11.21              | --- <a href="#">Add offer</a> |

## Морские линейные перевозки

**Магистральные** – перевозки между базовыми портами континентов

**Фидерные** – используются для сообщения между портами одного континента



## Перевозка по маршруту Shantou (Китай) – Одесса (Украина):

а) перевозка фидерным судном из порта Шаньтоу в Женьшень (Китай);

б) перевозка океанским судном из Женьшень в Пирейский порт Piraeus (Греция);

в) перевозка фидерным судном из Пирейского порта в Одессу.



## Линейное судоходство

форма организации перевозок грузов, при которой судовладелец (линейный оператор) обеспечивает выполнение **пяти обязательных условий**:



- регулярное движение поименованных судов
- по заранее объявленному расписанию
- между установленными портами
- на основе типового договора морской перевозки — **коносаменты линии**
- с оплатой перевозки по стабильным **тарифам**



## Различают следующие виды линий:

- **односторонние**, эксплуатируемые одним судовладельцем
- **совместные**, обслуживаемые несколькими транспортными компаниями
- **конференциальные**, которые организуются и действуют на основе соглашений конференций (объединений) судовладельческих компаний.



## Морская линия

- это **установленный маршрут, соединяющий определенные порты**, между которыми выполняются морские перевозки **по заранее составленным графикам и тарифам**

- это судоходная компания, обслуживающая маршрут

На **одной и той же линии** (например, из Шанхая в Клайпеду) могут работать **несколько судоходных компаний**.

Например: CMA-CGM, Maersk, MSC, Evergreen, Cosco, Yang Ming, NYK, OOCL, China Shipping и др.



## Кодекс поведения линейных конференций

Разработан в 1974 году Организацией Объединенных Наций (ООН) по которому **линейной конференцией признается группа, состоящая из двух или более судоходных компаний**, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении и имеют соглашения об общих тарифных ставках, правах и обязанностях членов конференции и других условиях.

## Злоупотребление монопольным положением

Федеральный суд Австралии установил, что K Line вступил в картель с другими транспортными компаниями, чтобы установить цены на транспортировку автомобилей, грузовиков и автобусов в Австралию в период **между 2009 и 2012 годами** и **оштрафовал** судоходную компанию K Line **на \$23,5 млн.**

**В США** K Line оштрафована **на \$67,7 млн.**

**В Европе** K Line оштрафована **на \$437,8 млн.**

**В Южной африке** K Line оштрафована **на \$6,8 млн.**

# Судоходные линии Shipping Lines

1. A.P. Moller–Maersk Group - 17,7% рынка
2. Mediterranean Shipping Company (MSC) - 14,5% рынка
3. China Ocean Shipping (Group) Company COSCO - 12,4%
4. CMA CGM Group - 11,6% рынка
5. Harpag-Lloyd - 7,1% рынка
6. Ocean Network Express (ONE) - 6,7% рынка
7. Evergreen Marine Corp. - 5,2% рынка
8. Морская транспортная корпорация Ян Мин (Yang Ming) - 2,8% рынка
9. Тихоокеанская международная линия (PIL) - 1,8% рынка
10. Hyundai MM - 1,8% рынка



<http://www.galaxylogistics.ru/analitika/sudohodnyie-linii-shipping-lines.html>

## Факторы, влияющие на выбор судоходной компании на морской линии для перевозки грузов

- транзитное время
- цены на перевозку
- наличие мест на контейнеровозах
- условия по хранению и пользованию контейнеров (storage/demurrage/detention)
- репутация



# Бронирование места на судне в линейном судоходстве



## BOOKING CONFIRMATION

|                     |                                       |                    |                             |
|---------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Booking No:         | 963020875                             | Print Date:        | 2017-11-03 05:14 UTC        |
| Booked by Party:    | ASIA SHIPPING STEWARDSHIP TRNGKOK     | Service Mode:      | CFYU                        |
| Contract Name:      | NEWSPY POWER                          | From:              | Manisa, YAMC, HONG KONG     |
| Booked by Ref. No.: | ABRUEGH                               | To:                | Parangagu, Parangagu, Babil |
| Business Contact:   | YASWAL                                | Contract Code:     | Pharmaceutical products     |
| Place Owner:        | ASIA SHIPPING STEWARDSHIP TRNGKOK LTD | Business Unit:     | Manisa, India (Mumbai)      |
| Ref. No.:           |                                       | Original Ref. No.: |                             |

Dear Customer,

Your Booking is processed & please find below important information :

### Cut off Details \*

Week Sailing (Midweek Feeder):  
 EIR Opening / Closing - Fri 14:00 hrs / Mon 18:00 hrs  
 SB Cut off - Mon 18:00 hrs  
 Gate Open / Close - Fri 14:00 hrs / Mon 24:00 hrs  
 Self Sailing (Week end Feeder):  
 EIR Opening / Closing - Tue 14:00 hrs / Thur 18:00 hrs  
 SB Cut off - Thur 18:00 hrs  
 Gate Open / Close - Tue 14:00 hrs / Thur 24:00 hrs

\* Subject to change

Booking and BL amendment should be placed online if you require any type of amendment to the existing booking. With this change you don't have to call or email us for getting your bookings amended or cancelled and your request will be handled much faster. To know how to amend or cancel bookings, click on the following link: <http://www.maersklineonboarding.com> <http://www.maersklineonboarding.com>

Equipment

| Quantity | Plaza/weight | BLN | collapse | Link Equip     | Unit Weight | Pack. Obj/Unit | Cargo Volume |
|----------|--------------|-----|----------|----------------|-------------|----------------|--------------|
| 1        | 40 DRY 1 x   |     |          | 1 1000 200 YRS |             |                |              |

Intended Transport Plan

| From                        | To                          | Vessel            | Voy No. | BLN        |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|---------|------------|
| Eastern Terminal            | South Asia Gateway Terminal | CAKE RENQ         | 1159    | 2017-12-13 |
| South Asia Gateway Terminal | Sabah Terminal              | CHARLOTTE SCHALTE | 1728    | 2017-12-16 |
| Sabah Terminal              | Algeiras - M6 Terminal      | MAERSK HAWTFORD   | 1802    | 2017-12-20 |
| Algeiras - M6 Terminal      | Parangagu Terminal          | CAP SAN HANCO     | 1725    | 2018-01-02 |

\* If you intend to place any other bookings or amend any details, please do not hesitate to contact this office. Thank You.

W/SB Cut off is 2 hours prior to Port Dev. Cut off.

Load Itinerary

| Type              | Location                          | Release Date | From  | To | Return Date | Time | Load Ref. |
|-------------------|-----------------------------------|--------------|-------|----|-------------|------|-----------|
| Equip/Container   | W/SB Container Terminal, Port Ltd | 2017-11-23   | 01:00 |    |             |      |           |
| Equip/Container   | W/SB Container Terminal, Port Ltd |              |       |    |             |      |           |
| Return Equip      | W/SB Container Terminal, Port Ltd |              |       |    |             |      |           |
| Delivery Terminal | W/SB Container Terminal, Port Ltd |              |       |    |             |      |           |

This document is subject to the following conditions:  
 \* This document is subject to the terms and conditions of the contract which are available upon request from the carrier or its representatives and are furthermore accessible on the carrier's website: <http://www.maersklineonboarding.com> under "Service" / "General Business Terms".  
 \* The carrier is not liable for any loss or damage to cargo or equipment unless the carrier is notified in writing.  
 \* The carrier is not liable for any loss or damage to cargo or equipment unless the carrier is notified in writing.  
 \* General: Booking, shipment and transport are subject to the relevant law and port rules without prejudice and subject to change without prior notice.  
 \* All dates, times and prices are approximate and subject to change without prior notice.  
 \* This document is subject to the terms and conditions of the contract which are available upon request from the carrier or its representatives and are furthermore accessible on the carrier's website: <http://www.maersklineonboarding.com> under "Service" / "General Business Terms".  
 \* The carrier is not liable for any loss or damage to cargo or equipment unless the carrier is notified in writing.

**Букинг-нот (заявка о перевозке груза) – ЭТО** предварительная заявка грузовладельца или его агента о бронировании на судне места для определенного груза или определенного количества контейнеров.

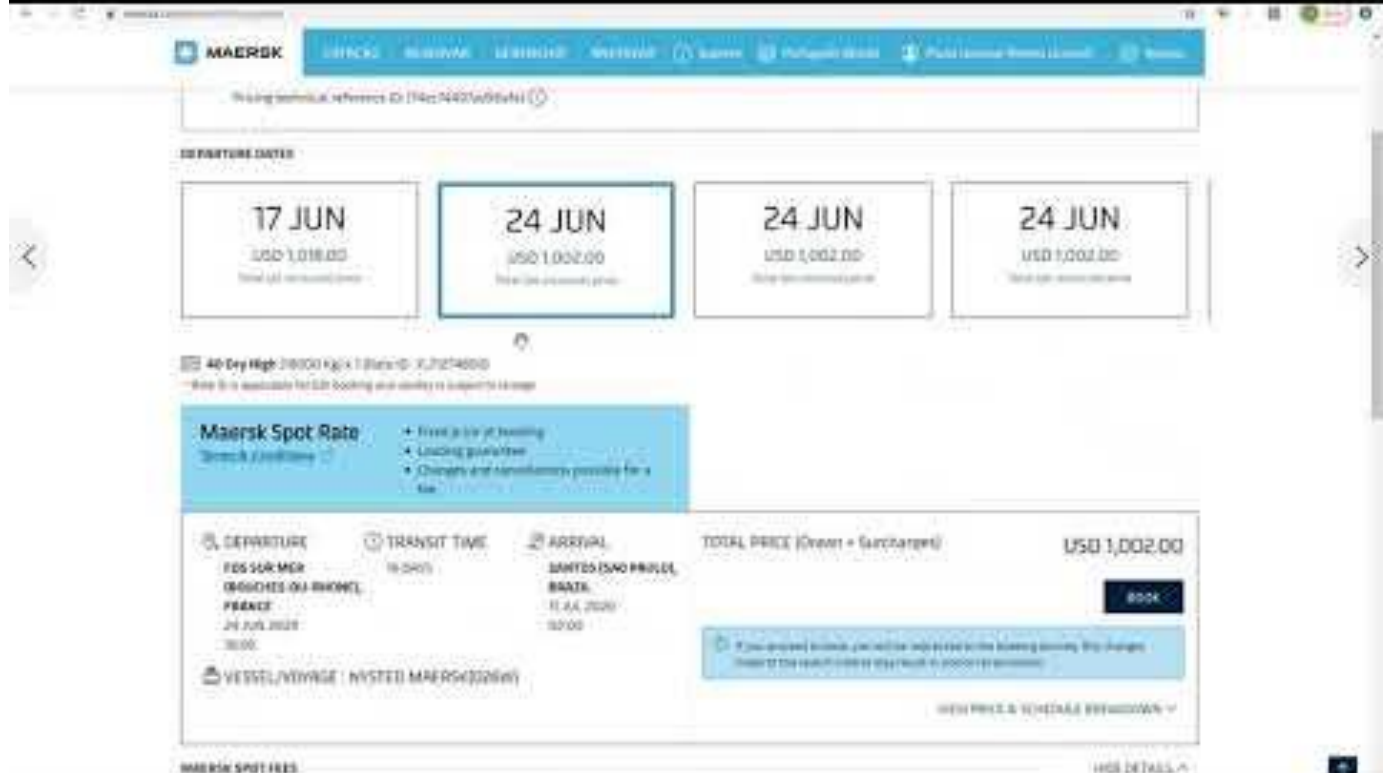
В ней указываются перевозчик, отправитель, порт погрузки, порт выгрузки, наименование, количество мест и масса груза, его маркировка, фрахт.

Букинг-нот используется в линейном судоходстве. Как правило, эта заявка высылается по электронной почте в том виде, в котором требует судоходная компания.

**Бронирование места для  
перевозки грузов на  
примере MAERSK**







**MAERSK** | OFFERS | SERVICES | CONTACT | WEBSITE | Support | My Maersk | Full Service | Contact | Home

Using default reference ID (74c7401a095f4)

**DEPARTURE DATES**

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| 17 JUN<br>USD 1,018.00<br>Total (all currencies) | <b>24 JUN</b><br>USD 1,002.00<br>Total (all currencies) | 24 JUN<br>USD 1,002.00<br>Total (all currencies) | 24 JUN<br>USD 1,002.00<br>Total (all currencies) |
|--|---|--|--|

40 Day High 2000 kg x 1 Rate ID: X7127400

**Maersk Spot Rate**

- Fixed price of loading
- Locking guarantee
- Changes and amendments possible for a fee

|   |                                |  |   |
|---|--------------------------------|--|---|
| <b>DEPARTURE</b><br>FES SAR MER<br>DROCHES OU RHONE<br>FRANCE<br>24 JUN 2020<br>00:00 | <b>TRANSIT TIME</b><br>16 DAYS | <b>ARRIVAL</b><br>SANTES (SVO PRUE)<br>BRETE<br>11 JUL 2020<br>00:00 | <b>TOTAL PRICE (Overs + Surcharges)</b><br>USD 1,002.00 |
|---|--------------------------------|--|---|

VESSEL/VOYAGE | NYSTED MAERSK(0206W)

**BOOK**

VIEW PRICE & SCHEDULE ESTIMATIONS

MARK SPOT FEES | VIEW DETAILS

## Особенность в работе судоходных линий

- **Демередж** - плата, которая взимается тогда, когда импортные контейнеры с грузом остаются под контролем судоходной линии сверх времени, предоставленного для того, что забрать такой контейнер. Демередж в данном случае – это плата за хранение контейнеров в терминале судоходных линий, на железнодорожном терминале, во внутреннем депо или на контейнерной площадке.
- **Детеншен** - плата, которая взимается тогда, когда грузополучатель удерживает контейнер перевозчика за пределами порта, терминала или депо в течение отведенного ему свободного времени.
- Демередж и детеншн могут рассчитываться отдельно, а могут быть объединены одним сроком.
- Демередж и детеншн различают для импорта и для экспорта



- Storage: Maersk is not involved. To be paid to terminals directly.

### Hauled by truck from the terminal

Free, For Merchant Haulage: Free-Day of discharge from vessel and gate-in empty included.

Free, For Carrier Haulage: Free-Day of discharge from vessel and gate-in full included to customer's warehouse.

#### Dry Containers (Combined Demurrage and Detention)

| Days  | Size 20' | Size 40' |
|-------|----------|----------|
| 1-12  | Free     | Free     |
| 13-20 | 25 USD   | 40 USD   |
| 21-30 | 40 USD   | 65 USD   |
| 31+   | 60 USD   | 90 USD   |

#### Reefer Containers (Combined Demurrage and Detention)

| Days  | Size 20' | Size 40' |
|-------|----------|----------|
| 1-5   | Free     | Free     |
| 6-11  | 60 USD   | 60 USD   |
| 12-30 | 120 USD  | 120 USD  |
| 31+   | 220 USD  | 220 USD  |

#### Special Equipment such as Flat Racks, Open Top (Combined Demurrage and Detention)

| Days | Size 20' | Size 40' |
|------|----------|----------|
|------|----------|----------|

## Претензии к судоходной линии

1. Споры в связи с доставкой груза в **надлежащем качестве** в результате порчи, повреждения или утраты;
2. Споры в связи с доставкой груза в **ненадлежащем количестве** вследствие недопоставки, кражи, падения за борт контейнера



## Международно-правовые режимы ответственности при перевозке грузов

- Гаагские правила
- Гаагско-Висбийские правила
- Гамбургские правила
- Роттердамские правила

Law, Legal &  
Agreement



## Гаагские правила

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г.

Действует до настоящего времени. Украина не является ее участником

### Основные положения Гаагских правил:

- ✓ применяются к только коносаментам
- ✓ ответственность Перевозчика с момента «погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения грузов, заботы о них и их выгрузки
- ✓ перевозчик обязан проявить должную заботливость, чтобы сделать судно мореходным, снарядить и снабдить его всем необходимым для сохранной перевозки груза;
- ✓ надлежащим образом укомплектовать экипаж;
- ✓ обеспечить пригодность грузовых помещений для приема, перевозки и сохранности груза.
- ✓ любой пункт, любая статья или условие в договоре морской перевозки груза (коносаменте), освобождающие перевозчика от ответственности за убытки, возникающие вследствие небрежности, вины или упущений последнего либо уменьшающие эту ответственность тем или иным образом, не предусмотренным Гаагскими правилами, считаются недействительными и не имеют юридической силы и правовых последствий.
- ✓ устанавливают пределы ответственности перевозчика
- ✓ срок исковой давности для предъявления претензий – **1 год**

|  <b>BIMCO</b>  |   | <b>CONGENBILL 2016</b><br><small>BILL OF LADING</small><br><small>To be used with charter parties</small><br><small>Page 1</small> |                                    |
|---|---|--|------------------------------------|
| Shipper   | Bill of Lading No.  | Reference No.  |                                    |
| Consignee   | Vessel  |  |                                    |
| Notify address  | Port of loading   |  |                                    |
|   | Port of discharge   |  |                                    |
| Shipper's description of goods  |   | Gross weight   |                                    |
| <small>(of which on deck at shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage to such cargo)</small>   |   |  |                                    |
| Freight payable as per CHARTER PARTY dated:   | <b>SHIPPED</b> at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.<br>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. |  |                                    |
| FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:   | IN WITNESS whereof the Master or Owner or Charterer or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.<br>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE PAGE 2             |  |                                    |
|   | Date shipped on board   | Place and date of issue  | Number of original Bills of Lading |
| Signature.....(Master/Agent/Owner/Charterer)<br>*Delete as appropriate  |   |  |                                    |
| If signed by an Agent indicate with a tick <input checked="" type="checkbox"/> whether for and on behalf of:<br><input type="checkbox"/> Master; or<br><input type="checkbox"/> Owner .....(insert name); or<br><input type="checkbox"/> Charterer .....(insert name)<br>Agent .....(insert name) |   |  |                                    |

**CONGENBILL 2016**  
**BILL OF LADING**  
 To be used with charter parties  
 Page 2

**Conditions of Carriage**

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overlaid, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.
- (2) **General Paramount Clause**  
 The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.  
 When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.  
 The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.  
 The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.
- (3) **General Average**  
 General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 2016 in London, unless another place is agreed in the Charter Party.  
 Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.
- (4) **New 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 Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice or expense of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a sailing vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said sailing vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier's agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the carrier, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.
- (5) **Both-to-Blame Collision Clause**  
 If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel 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 non-carrying vessel or her owners. If the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel, the Carrier.  
 The foregoing provisions shall also apply where the carrier, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision contract.
- (6) **International Group of P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause for bills of lading and other contracts 2014**
- (a) For the purposes of this contract, the term "Servant" shall include the owners, managers, and operators of vessels (other than the Carrier), underlying carriers, stevedores and terminal operators; and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used to perform this contract whether in direct contractual privity with the Carrier or not.
- (b) It is hereby expressly agreed that no Servant shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver, holder, or other party to this contract (hereinafter termed "Merchant") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant's part while acting in the course of or in connection with the performance of this contract.
- (c) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art 1 Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant of the carrier, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.
- (d) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant of the carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and
- (e) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, it will indemnify the carrier against all consequences thereof.
- (f) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(d) of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons mentioned in sub-clause (a) above who are its Servant and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

## **Перевозчик освобождается от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом действия:**

- действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном
- пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика
- рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах
- непреодолимой силы
- военных действий
- действий антиобщественных элементов



- ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста
- карантинных ограничений
- действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя
- забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично
- восстаний или народных волнений
- спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море

- потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов
- недостаточности упаковки
- неполноты или недостатков маркировки
- скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости
- всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности

## Гаагско-Висбийские правила



Протокол 1968 г. к Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г.

Действуют до настоящего времени.

Украина не присоединилась к Конвенции 1924 г. и, соответственно, к Протоколу 1968 г.

## Изменения в Протоколе 1968 г.:



- ✓ была введена дуалистическая система ответственности за ущерб грузу – за **килограмм** и или за **место** груза
- ✓ был повышен предел ответственности перевозчика
- ✓ Была установлена возможность применять Гаагско-Висбийские правила к любым перевозкам грузов по коносаменту

# Протокол 1979 г. к Гаагско-Висбийским правилам

**Установление границ ответственности перевозчика в иных расчетных единицах, то есть в SDR – единицах специальных прав заимствования.**

Речь идет о международных расчетных валютных единицах Международного валютного фонда (МВФ), образованные в результате вступления в силу Ямайского соглашения стран - членов МВФ (с 2016 г. состоит из пяти валют: доллара США, евро, китайский юань, японской иены и фунта стерлингов).

Предел ответственности перевозчика стал:

- 666,67 расчетных единиц за место, или
- 2 расчетные единицы за килограмм

% Бонус от Минфина

## Минфин

☰ Валюта Депозиты Кредиты Банки Страхование Недвижимость Телеком Индексы

Курсы в банках Межбанк НБУ Курс криптовалют Для договоров Visa/Mastercard Форум Валютный аукцион Фор


Сегодня можно купить   по среднему курсу в банках за  [Расширенный ко](#)

Курс СДР на сегодня  
Курс СДР к гривне

📍 Выбрать город

📅 20 октября

ВСЕ ВАЛЮТЫ ДОЛЛАР ЕВРО РУБЛЬ СДР ▼

| КУРС К ГРИВНЕ | Покупка     | Продажа | За неделю   |
|---------------|-------------|---------|---|
| НБУ           | 40.15420000 |         | ▲ +0.25470000  |

# CONGENBILL 2016

## BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page 2

### Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

(2) **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 2016 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) **New 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 consequences of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shipper, consignee or the owners of the cargo

# Гамбургские правила

Международная конвенция о перевозке грузов морем 1978 г.  
Действует до настоящего времени. Украина не является ее участником

## Особенности

- ✓ закрепление в качестве грузов живых животных,
- ✓ закрепляется легальная возможность перевозчика делегировать свои полномочия третьим лицам. основанием для освобождения перевозчика от ответственности является доказанный факт того, что перевозчиком были приняты все меры и проявлена должная заботливость в назначении независимого подрядчика.
- ✓ расширяется зона ответственности перевозчика. Ответственность перевозчика за груз по конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.
- ✓ Предел ответственности перевозчика стал:
  - 835 расчетных единиц за место, или
  - 2,5 расчетные единицы за килограмм
- ✓ исключается перечень оснований для освобождения от ответственности
- ✓ срок исковой давности для предъявления претензий – 2 год



## Роттердамские правила



Международная конвенция о договорах (полностью или частично) морской международной перевозки грузов, которая была подписана в 2008 г. в Роттердаме.

Украина не является ее участником

Предел ответственности перевозчика стал:

- 875 расчетных единиц за место, или
- 3 расчетные единицы за килограмм

## Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980

**Положения Конвенции применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:**

место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, или место доставки груза оператором смешанной перевозки находятся в одном из Договаривающихся государств.

Конвенция вступила в силу в 2010 г.  
Действует до настоящего времени.  
Украина не является ее участником

## Единые правила Международного Морского Комитета по использованию морских накладных 1991 г.



Приняты в 1991 г. на Парижской конференции Международного морского комитета.

Применяются в том случае, если в соответствии с договором перевозки выдается морская накладная.

## Виды морских накладных



- ✓ линейные накладные (liner waybills)
- ✓ океанские накладные (ocean waybills)
- ✓ фрахтовые расписки (data freight receipts)
- ✓ морские накладные (sea waybills)

## Морская накладная подходит для отправок

- ✓ между филиалами транснациональных корпораций, когда платеж за товар существует в предельно простой форме - путем регистрации в бухгалтерских проводках;
- ✓ в ходе осуществления которых возможны различные варианты соглашения о платеже;
- ✓ когда отправитель и получатель груза совпадают в одном лице (отправки личных вещей, домашней обстановки и т. п.);
- ✓ с коротким сроком доставки, когда груз прибывает к месту назначения раньше документов, отправленных по почте;
- ✓ своим представителям или в рамках комиссионной торговли.

# Кодекс торгового мореплавания Украины 1995 г.

CODE





Членами являются

# 162

государства

Штаб-квартира  
расположена в  
Лондоне

## ИМО

ИМО образована 6 марта 1948 года в Женеве с принятием Конвенции о межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) (англ. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO).

Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года, и вновь созданная организация приступила к своей практической деятельности.

На 9-й сессии Ассамблеи этой организации (Резолюция А.358(IX)) её название было изменено, и с 22 мая 1982 года действует её нынешнее название.

**ИМО** является **технической** организацией, и большая часть ее работы проводится в нескольких комитетах и подкомитетах. Старейшим из них является Комитет по безопасности на море (КБМ).

В ноябре 1973 года Ассамблея учредила Комитет по защите морской среды (КЗМС). Он отвечает за координацию деятельности Организации по предотвращению загрязнения морской среды с судов и борьбе с ним.

**Имеется несколько подкомитетов, названия которых указывают на вопросы, которыми они занимаются:**

- безопасность мореплавания (NAV);
- радиосвязь и поиск и спасание (COMSAR);
- подготовка моряков и несение вахты (STW);
- перевозка опасных грузов, сухих грузов и контейнеров (DSC);
- проектирование и оборудование судов (DE);
- противопожарная защита (FP);
- остойчивость и грузовая марка и безопасность рыболовных судов (SLF);
- осуществление документов государством флага (FSI);
- перевозка жидкостей и газов наливом (BLG).



# IMO

IMO способствовала принятию:

40

конвенций и протоколов

800 +

кодексов и рекомендаций



безопасность на  
море  
предотвращению  
загрязнения и  
связанным с ЭТИМ  
вопросам

## Конвенции ИМО

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года
- Международная конвенция о грузовой марке 1966 года (обновленный вариант предыдущей конвенции 1930 года);
- Международная конвенция по обмеру судов 1969 года;
- Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС) 1972 года, которая сделала обязательными системы разделения движения, принятые ИМО, и привела к существенному снижению числа столкновений во многих районах;
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года.
- Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года

## Кодексы

- Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ - впервые принят в 1965 г.);
- Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ - 1965 г.);
- Международный свод сигналов (все функции в отношении Свода взяла на себя ИМО в 1965 г.);
- Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс КХ - 1971 г.);
- Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы (1973 г.);
- Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов (1974 г.);
- Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (1975 г.);
- Кодекс безопасности судов с динамическими принципами поддержания (1977 г.);
- Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок (Кодекс ПБУ - 1979 г.);
- Кодекс по уровням шума на судах (1981 г.);
- Кодекс по безопасности ядерных торговых судов (1981 г.)

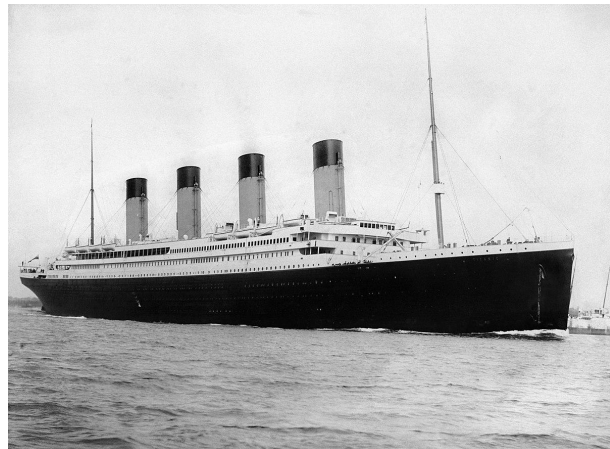
## Кодексы

- Кодекс по безопасности судов специального назначения (1983 г.);
- Международный кодекс по газовозам (Кодекс МКГ - 1983 г.)<sup>2</sup>;
- Международный кодекс по химовозам (Кодекс МКХ - 1983 г.)<sup>3</sup>;
- Кодекс по безопасности водолазных комплексов (1983 г.);
- Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью (Международный кодекс по перевозке зерна - 1991 г.);
- Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ - 1993 г.);
- Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов (Кодекс ВС - 1994 и 2000 гг.);
- Международный кодекс по спасательным средствам (Кодекс КСС -1996 г.);
- Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость (Кодекс МИО 1996 года);
- Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей (Технический кодекс NOx - 1997 год);
- Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС - 2002 год).

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, с англ.— «**SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea**»).

## ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ

Установление минимальных стандартов по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов



Первая версия этого документа была принята в 1914 году после гибели «Титаника».

# Структура Конвенции SOLAS

**Глава I** Общие положения.

**Глава II-1** Конструкция — деление на отсеки и остойчивость, механические и электрические установки.

**Глава II-2** Конструкция — противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара.

**Глава III** Спасательные средства и оборудование.

**Глава IV** Радиосвязь.

**Глава V** Безопасность мореплавания.

**Глава VI** Перевозка грузов.

**Глава VII** Перевозка опасных грузов.

**Глава VIII** Ядерные суда.

**Глава IX** Управление безопасной эксплуатацией.

**Глава X** Меры безопасности на высокоскоростных судах.

**Глава XI-1** Специальные меры по повышению безопасности на море.

**Глава XI-2** Специальные меры по усилению охраны на море.

**Глава XII** Дополнительные меры безопасности для навалочных судов.

**Глава XIII** Проверка соответствия.

**Глава XIV** Меры безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

## Всемирный совет судоходства World Shipping Council WSC



**WORLD SHIPPING, INC.**

[www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)

**WSC** – международная организация, объединяющая крупнейшие линейные судоходные компании мира.

Была создана в 2000 г. по инициативе генеральных директоров крупнейших линейных судоходных компаний мира образован Всемирный совет судоходства (WSC).

**Изначально целью создания Организации было взаимодействие с правительством США от имени международного линейного судоходства.**

## Международная палата судоходства (МПС) ICS — International Chamber of Shipping



International  
Chamber of  
Shipping

[www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

**ICS** – главная международная ассоциация судоходной отрасли, представляющие интересы судовладельцев и операторов по всему миру.



## История создания МПС

**Международная палата судоходства  
основана в 1921 г., судоходными  
компаниями:**

Англии, Австралии, Бельгии,  
Германии, Голландии, Дании, Италии,  
Испании, Норвегии, США, Канады,  
Франции, Швеции, Японии



Судоходная Конференция для решения всех технических, юридических, политических вопросов и проблем трудоустройства, которые могут повлиять на международную перевозку груза.

# Роль и функции МПС

## МИССИЯ МПС

Продвижение интересов судовладельцев и операторов по всем вопросам, связанным с политикой судоходства, судовыми операциями. Разрабатывать лучшие практики и рекомендации, которые используются операторами судов по всему миру.

ICS играет ведущую роль в **разработке, имплементации** и последующих пересмотрах **международных Конвенций**:

- по охране человеческой жизни на море (SOLAS);
- по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL);
- по подготовке и дипломированию моряков и несении вахты (STCW);
- Приложений и Кодексов типа ISM, ISPS связанных с соответствующими Конвенциями;
- практически всех Конвенций, принимаемых Международной морской организацией (ИМО)

**ICS, в качестве социального партнера Международной организации труда (ИЛО), помогла разработать текст Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве.**

**ICS занимает центральное место в координации и представлении интересов мировой судоходной отрасли по большинству вопросов, затрагивающих сферу деятельности судовладельцев и операторов.**

# Международный морской комитет (ММК) CMI – Comité Maritime International



Comité  
Maritime  
International

**CMI** – неправительственная организация, осуществляющая свою деятельность в области морского права и связанной с ним коммерческой практики.

[www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

## История создания ММК

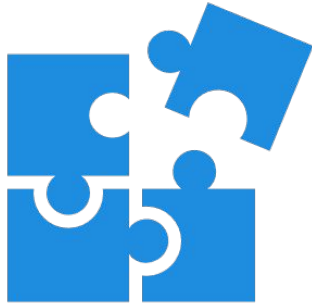
**Международный морской комитет (СМИ)** – старейшая некоммерческая организация в мире, основанная в 1897 г. с целью унификации законов, нормативных документов, практик в области международного морского и коммерческого права.

В 1897 г. взаимосотрудничество между правительством Бельгии и СМІ привело к проведению известной серии **«Брюссельских дипломатических конференций по морскому праву»**, где рассматривались и принимались конвенции, протоколы и нормативные акты. Бельгия являлась депозитарием принятых конвенций.



Межправительственные конференции проводились до создания Юридического комитета Международной морской организации (ИМО) в период с февраля 1905 г. (Конференция по столкновению и спасению) до декабря 1979 г. (Правила и Специальные права заимствования).

## Роль и функции ММК



- разрабатывает проекты конвенций, международных соглашений;
- содействует формированию национальных ассоциаций морского права, обеспечивая структурированную связь между ними;
- взаимодействует с профильными международными организациями;
- изучает и обобщает опыт и практики применения действующих конвенций.

## Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)



UNITED NATIONS  
UNCTAD

[unctad.org](http://unctad.org)

**Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) / UNCTAD — United Nations Conference on Trade and Development**

**1964** - организация создана решением ООН в качестве постоянного органа.

**Цели организации:**

- поощрение международной торговли, в особенности в развивающихся странах для ускорения экономического развития;
- координация действий международных организаций, учреждений ООН, правительств в области международной торговли;
- разработка, внедрение принципов, политики, касающихся международной торговли и проблем экономического развития.

## Деятельность Организации



**В период деятельности ЮНКТАД принимала активное участие в подписании следующих соглашений:**

- ✓ Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций;
- ✓ Конвенция ООН об условиях регистрации морских судов;
- ✓ Конвенция ООН о международных мультимодальных перевозках грузов, Конвенция ООН о перевозке грузов морем, также известная как "Гамбургские правила";
- ✓ При непосредственном участии Конференции ООН по торговле и развитию была разработана и принята Конвенция об условиях регистрации морских судов.



# Ежегодные отчеты ЮНКТАД



2018



2019



2020



# Оптимальных решений в логистике!

**Людмила ПАШКОВСКАЯ**

Доцент кафедры морского и таможенного права  
Национального университета «Одесская  
юридическая академия, к.ю.н.