**Танкерный ТАЙМ-ЧАРТЕР
Кодовое название <ЛУКОЙЛ-Неватайм-05>
Издан в сентябре 2005 года в г. Санкт-Петербурге**

СЕГО ЧИСЛА \_\_\_\_\_\_ СОГЛАСОВАНО между <> (в дальнейшем именуемыми судовладельцами), являющимися владельцами исправного судна с действующими Регистровыми документами под названием <>, (в дальнейшем именуемого <судном>), описанного в ст.1 данного чартера, и <> (в дальнейшем именуемыми <фрахтователями>):

1. Описание и состояние судна. Канцелинг.
1.1. На дату передачи судна в тайм-чартер основные технические характеристики судна должны быть следующими:
Флаг судна:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Порт приписки:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Класс:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Год постройки\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Дедвейт:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_метрических/длинных тонн\_\_\_\_\_\_\_\_\_
На осадку в соленой воде по летнюю грузовую марку\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Полная грузовместимость танков (100%)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_м/куб. фут
Наибольшая длина\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_м/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_фут.\_\_\_\_\_\_\_\_\_ дюймов
Максимальная ширина\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_м/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_фут.\_\_\_\_\_\_\_\_\_дюймов
Система подогрева груза: Судно должно быть оснащено системой подогрева груза, способной поддерживать груз при температуре, достаточной для проведения грузовых и бункеровочных операций для перевозки груза, в соответствии с условиями настоящего чартера.
Судно должно быть оборудовано топливными насосами проведения грузовых и бункеровочных операций \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Количество\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Производительность\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Средняя скорость судна должна быть не менее \_\_\_\_\_\_ узлов в грузу и\_\_\_\_\_\_\_ узлов в балласте на момент сдачи судна в тайм-чартер.
Расход топлива согласно доп. №1, являющемуся неотъемлемой частью настоящего чартера.
Количество грузовых систем\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Объем грузовых танков, оборудованных подогревом\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
При передаче судна стороны должны согласовать в акте приема-передачи судна срок очередного докования в соответствии с требованиями Регистра РФ.
1.2. Арендуемое судно должно быть полностью оборудовано для перевозки нефтепродуктов и бункеровочных операций;
а.) оно должно быть водонепроницаемым, прочным и крепким, в пол?ной исправности, в хорошем состоянии и во всех отношениях подготов?ленным к эксплуатации; механизмы, котлы, корпус и другое оборудование судна, включая радар, должны быть в исправном и работоспособном состоянии;
(б.) танки судна, вентиля, запорные и предохранительные клапана и клинкеты, нефтетрубопроводы должны быть нефтенепроницаемы;
(с.) судно должно быть снабжено достаточным количеством грузовых шлангов, счетчиков принятого/выданного груза, сертифицированных мерных линеек, пробоотборников для хранения взятых проб в соответствии с приложением 6 к конвенции МАРПОЛ 73/78, переходников под международные фланцы и т.д. в соответствии с письменными рекомендациями фрахтователей;
(д.) оно должно быть во всех отношениях приспособлено для работы на следующих видах топлива: (см. доп. №1);
(е.) oно должно иметь на борту все свидетельства и документы, необходимые, согласно требованиям действующего законодательства, для бесперебойного выполнения условий настоящего чартера.
1.3. Вся вместимость судна, грузоподъемность, все палубы и любые пассажирские помещения (в т.ч. каюта судовладельцев), радар и радиотехническое оборудование, отчетность по рейсам предоставляются в распоряжение фрахтователей, за исключением надлежащих и достаточных помещений для капитана, командного состава и команды, снаряжения, такелажа, оснастки, провизии и запасов.
1.4. Судно не передается фрахтователям ранее перехода в п. \_\_\_\_ и фрахтователи имеют право по своему выбору канцелировать настоящий чартер, если судно не будет предоставлено в их распоряжение к \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ г.
1.5. Судовладельцы обязуются на протяжении всего срока эксплуатации, поддерживать техническое состояние судна в соответствии с данными указанными в ст.1.1. и 1.2. настоящего чартера.

2. Экипаж судна.
2.1. На период действия настоящего чартера судно должно быть полностью укомплектовано квалифицированным экипажем, состоящим из капитана, командного состава и команды. Количество членов экипажа судна должно соответствовать требованиям о минимальном составе экипажа судна, которые установлены нормами международного права и законами государства флага судна. Каждый член экипажа должен быть профессионально обучен работе на судне и его механизмах. Ответственность за соблюдение экипажем техники безопасности несет судовладелец.
2.2. Судовладельцы обязаны обеспечить, чтобы все члены экипажа имели дипломы, квалификационные свидетельства и иные документы, требуемые законами РФ, необходимые и достаточные для осуществления ими своих обязанностей в период действия настоящего чартера. Если такие документы отсутствуют или не соответствуют требованиям законодательства РФ, то судовладельцы обязаны устранить указанные нарушения.
2.3. Судовладельцы гарантируют, что в течение всего срока действия чартера капитан, командный состав судна и команда, если фрахтователи не потребуют иного, будут совершать рейсы со скоростью, которая согласована сторонами в ст.1.1. чартера, оказывать обычное содействие; грузить и выгружать груз как можно быстрее, а если этого требуют фрахтователи или их агенты, днем или ночью, однако, всегда в соответствии с законами места погрузки или выгрузки, в зависимости от обстоятельств, и, в любом случае, - в соответствии с любыми действующими законами государства флага судна.
2.4. Судовладельцы несут ответственность за поведение экипажа во время срока действия настоящего чартера и обязаны расследовать любую жалобу фрахтователей в течение 5 дней. При обоснованном требовании фрахтователей судовладельцы обязаны произвести замену такого члена экипажа.

3. Обязанности экипажа по уходу и обслуживанию.
3.1. B течение всего периода действия чартера судовладельцы обязаны: всякий раз, когда износ или иное событие требует принятия мер по уходу или восстановлению состояния судна, предусмотренного в статьях 1.1 и 1.2 настоящего чартера, проявлять надлежащее старание по такому уходу или восстановлению состояния судна. Если в то время, когда судно находится в аренде по настоящему чар?теру, оно не выполняет требования разделов 1, 2 настоящего чартера, арендная плата снижается на такую ве?личину, какая необходима для возмещения фрахтователям таких убытков. В случае, если такое нарушение чартера повлияло на время, затраченное судном на выполнение каких-либо работ, по настоящему чартеру, арендная плата снижается на величину, равную рассчитанной на основе арендной ставки стоимости потерянного времени.
3.2. Снижение арендной платы не исключает другие способы защиты фрахтователями своих интересов в рамках действующего в РФ законодательства.
3.3. Если судовладельцы нарушают свои обязательства по данному разделу, фрахтователи могут сообщить об этом судовладельцам в письменном виде, и если по истечении 10 дней с момента получения судовладельца?ми такого сообщения последние не сделают всего возможного, исходя из обычаев хорошей морской практики для устранения данных нарушений, судно выводится из аренды, и дальнейшая арендная плата не выплачивается до тех пор, пока судовладельцы не устранят выявленные нарушения.
3.4. В любое время, пока судно выведено из аренды по условиям настоящего раздела 3, фрахтователи вправе, путем подачи письменного нотиса, прекратить действие настоящего чартера со дня получения такого нотиса о канцелинге судовладельцами, или с любой более поздней даты, указанной в таком нотисе. Данный подпункт не должен наносить ущерба каким-либо правам фрахтователей или обязательствам судовладельцев по настоящему чартеру или иным правам (в том числе без каких-нибудь ограничений правам фрахтователей в соответствии с разделом 15 данного чартера).

4. Срок чартера.
4.1. Судовладельцы согласны сдать в течение 14 дней со дня подписания данного чартера, а фрахтователи согласны принять в аренду судно на срок 11 месяцев с возможностью продления данного чартера по взаимному согласию сторон для перевозки законных грузов, включая в частности (см. доп.№1) по указанию фрахтователей. Несмотря на вышесказанное, но согласно разделу 11 фрахтователи могут направить судно в закрытые льдом воды для работы в районах плавания согласно регистровым документам, техническим возможно?стям судна. Срок действия настоящего чартера - с момента передачи судна во владение фрахтователям.
4.2. Фрахтователи должны проявлять должную заботливость о том, чтобы судно эксплуатировалось лишь между безопасными местами и в безопасных местах (под ними в данном чартере подразумеваются порты, причалы, пристани, доки, якорные места, подводные трубопроводы, борта судов или лихтеров, и прочие месторасположения, включая места в море), где оно может безопасно находиться всегда на плаву.
4.3. Судно должно проводить грузовые операции по указанию фрахтователей в тех местах, где фрахтователи проявляют надлежащее старание для обеспечения соответствия любых бункеровочных и грузовых операций действующему законодательству.
4.4. Время начала аренды и выплаты арендной платы после прихода судна в п. Санкт-Петербург и составления акта приема-передачи судна. Расходы и риски на перегон судна из п. \_\_\_\_\_\_ в п. Санкт-Петербург несет судовладелец. По окончании чартерного периода судно сдается судовладельцу в п. Санкт-Петербург.

5. Обязанности судовладельцев.
5.1. Судовладельцы обязуются обеспечить найм экипажа, оплачивать его заработную плату и все другие расходы капитана и командного состава и экипажа судна, провизию, питьевую воду для экипажа, масло для главных и вспомогательных двигателей, дегазацию танков судна, расходы по фумигации и дератизации судна, а также по собственному усмотрению решать вопрос страхования судна и ответственности перед третьими лицами, оплатить получение соответствующих разрешений на право плавания судна в портах, перечисленных в разделе 12 настоящего чартера, а также оплатить палубное снабжение согласно требованиям Регистра, оплатить ЗИП для восстановительного ремонта, связанного с ликвидаци?ей последствий скрытых дефектов.
5.2. Судовладельцы обязуются оплатить текущий и капитальный ремонт судна.
5.3. В определении любого повреждения судна в том числе скрытого дефекта должны участвовать специалисты судовладельца или с ним согласовываться, при этом командировочные расходы относятся на счет судовладельца.
5.4. Судовладельцы оплачивают и обеспечивают получение соответствующих разрешений на право плавания портах, перечисленных в разделе 12 настоящего чартера и разрешений штурманам на безлоцманское обслуживание в портах, указанных в разделе 12 настоящего чартера.
5.5. В соответствии с условиями настоящего раздела судовладельцы оплачивают все таможенные и импортные пошлины, которые могут быть наложены в период действия настоящего чартера на личные вещи капитана, членов командного состава и экипажа, а также на запасы, провизию и материалы, которые судовладельцы обязаны обеспечить/оплатить.
5.6. В период действия настоящего чартера судовладельцы несут расходы по оплате топлива, израсходованного в связи с подготовкой к докованию, пребыванием в сухом доке, а также ремонтом судна.

6. Обязанности фрахтователей.
6.1. Фрахтователи обязуются обеспечить и оплатить все топливо, необходимое для осуществления рейсов судна (дизельное, флотский мазут Ф-5), портовые сборы, комиссионные, расходы по стоянке, погрузке и выгрузке грузов, канальные и причальные сборы, и др.
6.2. Для выполнения бункеровочных операций фрахтователи имеют право назначить донкермана для контроля и учета операций на борту судна.
6.3. Фрахтователи по своему усмотрению решают вопросы, связанные со страхованием груза.

7. Арендные ставки.
7.1. С учетом предусмотренных в настоящем чартере условий, фрахтователи оплачивают аренду судна по ставке\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ долларов США, в т.ч. НДС.
7.2. Оплата производится в рублях по курсу ЦБ РФ на день оплаты не позднее 10 числа месяца, следующего за отчетным.

8. Порядок оплаты фрахта.
8.1. Оплата фрахта производится путем перечисления денежных средств на счет судовладельца, указанный в резолютивной части данного чартера. Стороны вправе осуществлять расчеты и иным способом, разрешенным действующим законодательством.
8.2. Фрахтователи не несут ответственности за какую-либо задержку или ошибку со стороны банка судовладельцев при поступлении денежных средств на счета судовладельцев, при условии, что фрахтователи производят пла?тежи должным образом и своевременно.
8.3. Фрахтователи могут вычесть суммы, причитающиеся или обоснованно предполагаемые к перечислению им за дисбурсментские расходы, произведенные им от имени судовладельцев или иные платежи за счет судовладельцев согласно какому-либо положению настоящего чартера, и сразу после возвращения судна любая переплата подлежит возврату судовладельцем, а любая недоплата возмещается фрахтователями в те?чение 15 календарных дней.

9. Распоряжения капитану, судовой журнал и коносаменты.
9.1. Фрахтователи дают капитану необходимые распоряжения и указания по выполнению рейса, а капитан ведет в полной мере и в соответствии с установленными правилами ведения, судовой журнал рейса или рейсов, который фрахтователи или их агенты могут проверять когда потребуется. Капитан по требованию фрахтователей выдает фрахтователям или их агентам верную копию записи журнала и должным образом заполненные ведомости по погрузке и выгрузке, рейсовые донесения по каждому рейсу и другие отчетные сведения. Фрахтователи имеют право снимать копии с любых иных документов, которые капитаном не предоставляются за свой счет.
9.2. Капитан (несмотря на то, что он назначается судовладельцами) подчиняется распоряжениям и указаниям фрахтователей в отношении вопросов коммерческой эксплуатации судна, агентирования и другим распоряжениям, подписывает бункеровочные расписки по указанию фрахтователей или их агентов с соблюдением разделов 11, 20 с отмет?кой: <Без ущерба для настоящего чартера>.
9.3. Капитан обеспечивает ведение полных и правильных палубных и машинных журналов в рейсе или рейсах, выдает фрахтователям должным образом составленные таймшиты по портам погрузки или выгрузки.

10. Наем лоцманов, буксиров, стивидоров.
10.1. По условиям настоящего чартера судовладельцы возмещают фрахтователям, их служащим и агентам все убытки и освобождают их от ответственности и обязательств, возникающих так или иначе от факта найма лоцманов или буксиров (если это обусловлено техническим состоянием судна или слабой профессиональной подготовкой экипажа), стивидоров, которые хотя и нанимаются фрахтователями считаются служащими судовладельцев и работают по их указаниям.
10.2. Размер такого возмещения не должен превышать суммы, до которой судовладельцы имели бы право ограничить их ответственность, если бы они сами нанимали этих лоцманов или буксиры.

11. Военные риски.
11.1. Без получения предварительного согласия судовладельцев судно не должно быть направлено и не должно продолжать следовать в любой порт или место или в какой-либо рейс и не должно быть использовано для каких-либо целей, из-за которых судно попадет в зону, являющуюся опасной в результате какого-либо военного действия, явного или грозящего стать таким, в результате войны, боевых действий, операций военного характера, пиратства (враждебных действий, умышленного вреда данному или любому другому судну или его грузу, нанесенного каким-либо лицом, органом или государством), переворотом, гражданской войной, гражданскими волнениями или в результате акций по международному праву, а также не должно быть подвергнуто, так или иначе, каким-либо рискам или неустойкам вследствие введения санкций.
11.2. В случае возникновения войны объявленной или не объявленной между любыми из стран\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ или в случае если страна, под флагом которой судно плавает становится вовлеченным в войну объявленную или не объявленную, фрахтователи могут прекратить действие настоящего чартера, после чего фрахтователи должны возвратить судно судовладельцам.
11.3. Если государство флага судна оказывается вовлеченным в боевые действия, в результате которых фрахтователи считают эксплуатацию судна коммерчески невыполнимой, о чем они извещают судовладельцев письменным нотисом, то со дня получения судовладельцами такого нотиса и до устранения причин такой коммерческой невыполнимости, судно выводится из аренды, и судовладельцы имеют право использовать: его в своих интересах.

12. Район плавания.
12.1. Судно совершает грузоперевозки между российскими портами Финского залива, Белого моря, портами - Cанкт-Петербург, Мурманск, Калининград при условии соблюдения районов плавания, установленных Российским Морским (Речным) Регистром Судоходства.

13. Последний рейс.
13.1. Если в то время, когда предстоит выплата арендной платы по настоящему чартеру, фрахтователи обоснованно решат возвратить судно из аренды до наступления следующей выплаты арендной платы, таковая определяется фрахтователями на базе обоснованного расчета времени, необходимого для завершения программы фрахтователей вплоть до возвращения судна;
13.2. Если в то время, когда срок настоящего чартера при иных обстоятельствах уже истек бы в соответствии с разделом 4, судно следует в балласте в порт вывода из аренды или совершает рейс в грузу, фрахто?ватели продолжают эксплуатировать судно за такую же плату и на таких же условиях, какие предусмотрены в данном чартере в течение всего времени, необходимого для заверше?ния балластного рейса или для завершения рейса в грузу и возвращения в порт вывода из аренды, как обусловлено настоящим чартером, в зависимости от обстоятельств.

14. Гибель судна.
14.1. В случае гибели судна настоящий чартер теряет силу и исчисление арендной платы прекращается в полдень в день его гибели; в случае пропажи судна настоящий чартер теряет силу и исчисление арендной платы прекращается в полдень, в день, в который от судна было получено последнее известие.
14.2. Любая арендная плата, произведенная авансом, но не заработанная, подлежит возврату фрахтователям, и судовладельцы должны возместить фрахтователям стоимость предполагаемого количества топлива на борту на момент прекращения действия чартера по цене, уплаченной фрахтователями в последнем бункеровочном порту.

15. Вне аренды.
15.1. В любом и каждом случае потери времени (независимо от того, явилось ли это в результате перерыва в эксплуатации судна или в результате снижения производительности, или по иной причине) вследствие:
а.) недостаточности ремонта, дегазации в целях ремонта, простоя в ожидании входа в сухой док для ремонта; выхода из строя (полного или частичного) механизмов, котлов или других частей судна или оборудования (в том числе без ограничения внутреннего по?крытия грузовых танков), ревизии механизмов, ухода или освидетельст?вования; столкновения судов, посадки на мель, аварии или повреждения судна; или какой-либо иной подобной причине, мешающей производительной работе судна, и когда такая потеря времени длится более шести непрерывных часов (если она вызвана задержками в эксплуатации судна);
б.) или вследствие забастовки или c целью получения медицинской помощи, или с целью высадки на берег больного или раненого или с целью выгрузки на берег тела умершего (кроме представителя фрахтователей), и если такая задержка длится более трех непрерывных часов, или несоблюдения местных законов капитаном, членом командного состава или команды;
в.) вследствие задержания судна властями в своей стране или за границей под предлогом судебного иска против судна, или нарушения правил судном или судовладельцами (если это не вызвано действием или упущением фрахтователей);
Тогда без ущерба для прав фрахтователей по условиям раздела 3 или по иным соглашениям, судно выводится из аренды с момента возникновения такой потери времени и до тех пор, пока оно вновь будет готово фактически возобновить свою работу с позиции; не менее благоприятной для фрахтователей, чем та, при которой такая потеря времени возникла.
15.2. Если судно не будет выполнять рейс с гарантированной скоростью: в соответствии со статьей 1.1, либо это явится следствием, какой-либо из причин, изложенных в статье 15.1, данный период времени, следует считать периодом вне аренды.
15.3. В случае вынужденного захода судна в какой-либо порт или на якорную стоянку по причине непогоды, арендная плата не прерывается и выплачивается за любое потерянное по такой причине время.

16. Периодическое докование.
16.1. Судовладельцы имеют право и обязаны регулярно ставить судно в сухой док согласно требованиям Регистра РФ.
16.2. Фрахтователи передают судно без груза в распоряжение судовладельцам по получении месячного нотиса от судовладельцев.
16.3. Потеря времени и все расходы на дегазацию и ремонт судна относятся на счет судовладельцев в соответствии с разделом 5 данного чартера.

17. Инспекция судна.
17.1. Фрахтователи вправе в любое время в течение чартерного периода проводить такую инспекторскую проверку судна, какую считают необходимой. Это право можно осуществлять так часто и с такими интервалами, как это будет определено по согласованию сторон.

18. Спасание.
18.1. Согласно положениям раздела 15 настоящего чартера все потерянное время и все расходы, (исключая ущерб или утрату судна, или ответственность за правонарушение по отношению третьим лицам), возникающие при спасании или попытке спасания жизни, или при успешных или безуспешных попытках спасания, должны в равных долях нести судовладельцы и фрахтователи, при условии, что фрахтователи не обязаны вносить свою долю в любые расходы по спасанию, оплачиваемые судовладельцами, которые возникают в любом случае при оказании услуг по данной статье.
18.2. Все вознаграждение за спасание и весь доход от продажи покинутого имущества распределяется поровну между судовладельцами и фрахтова?телями после вычета доли капитана, командного состава и команды.

19. Применимое право.
19.1. Настоящий чартер подчиняется российскому праву.
19.2. Все споры по настоящему чартеру решаются путем переговоров, а в дальнейшем в арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

20. Ледовая оговорка.
20.1. Судно обязано совершать рейс в соответствии с ледовым классом, установленным регистровыми документами.

21. Общая авария.
21.1. Общая авария распределяется в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1994 года, в Москве при торгово-промышленной палате.

22. Субчартер.
22.1 Фрахтователи могут сдавать судно в субчартер, оставаясь при этом ответственными за надлежащее состояние настоящего чартера.

23. Топливо.
23.1. Фрахтователи в порту сдачи судна в тайм-чартер, а судовладельцы в порту его возврата его из тайм-чартера должны принять и оплатить все твердое и жидкое топливо, оставшееся в бункерах судна, по согласованным Сторонами ценам.
23.2. Судно должно быть возвращено из тайм-чартера с запасом не менее чем в \_\_\_\_\_\_\_.

Судовладелец: Фрахтователь:

**(c) ООО <ЛУКОЙЛ-Нева>
Одобрено и рекомендовано к применению Российской Ассоциацией Морских и Речных Бункеровщиков в июне 2006 года**

|  |
| --- |
|  |