Шипінг в умовах війни: відповіді на найпоширеніші запитання

Після двох років повномасштабної війни в Україні, стикаючись із безліччю викликів та ризиків, попри всі труднощі український бізнес знаходить способи продовжувати працювати у надскладних умовах.

Не є виключенням і морська галузь, яка всупереч всім негативним прогнозам та сценаріям щодо припинення цивільного судноплавства в Україні продовжує розглядати українські чорноморські порти як повноцінний ринок.

Звісно, здійснення судноплавства в чорноморському регіоні в умовах постійних погроз породжує численні запитання, зокрема до фахівців в сфері права, та страхової справи.

Деякі питання лунають частіше за інші, тому Interlegal разом з Павлом Свертиловим, CEO в Svertilov Marine Consulting та кореспондентом P&I клубів в Україні, підготували для вас роз’яснення та відповіді на найпоширеніші з них.

Питання № 1. В якому режимі роботи наразі працюють українські порти? Які існують потенційні ризики і обмеження щодо роботи в порту? У чому проявляється специфіка роботи порту у воєнний період?

3 серпня 2023 р. завдяки зусиллям влади та Збройних сил України запрацював так званий «Український зерновий коридор», завдяки якому відновили роботу порти Великої Одеси, до яких традиційно відносять порти Одеси, Чорноморська та Південного.

Результати відновлення роботи вражаючі: відповідно до даних,

представлених Адміністрацією морських портів України, з початку роботи українського коридору станом на березень 2024 р. було оброблено 1130 суден.

Щодо роботи річкових портів, до портів Дунайського кластера входять порти Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (до складу якого входить також портопункт Кілія).

З початку повномасштабного вторгнення саме ці порти стали осередком діяльності судноплавства в Україні. Тільки за 2023 р. дунайські порти обробили більше 14 000 суден з вантажообігом близько 32 млн тонн. Наразі, у зв’язку із повноцінним відновленням роботи портів Великої Одеси, прогнозують, що обсяги перевалки в цих портах повернуться до рівня, який існував до початку військових дій в Україні.

Порти Миколаїв, Ольвія, Дніпро-Бузький, Очаків та Херсон належать до портів, які знаходяться неподалік від зони бойових дій, однак під контролем України. Захід та вихід суден з цих портів заборонено, здійснюються лише внутрішні портові операції та перевалка вантажів.

Порти, які знаходяться на окупованій території, фактично закриті для судноплавства, оскільки Україна не може гарантувати безпеку суден у разі їх заходу до цих портів. Крім того, у випадку здійснення суднозаходів існує ризик включення таких суден до санкційного списку.

На даний момент окупованими є такі порти як Бердянськ, Маріуполь та Скадовськ – з 2022 року, і порти Криму – Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія – з 2014 року.

Отже, основна діяльність судноплавства зараз зосереджена у портах великої Одеси і портах Дунайського кластера.

Питання № 2. Як функціонує «Зерновий коридор» в Україні? Які захисні заходи вживаються?

«Зерновий коридор», який було створено у липні 2022 році, припинив діяти ще у липні 2023 року і наразі не функціонує з ініціативи рф. Звісно, існувала нагальна необхідність в альтернативному рішенні.

Тому Україна розробила альтернативні шляхи для комерційних суден. Уряд працює над мінімізацією ризиків для судноплавства і розробив спеціальний порядок використання таких альтернативних шляхів:

- Захід судна узгоджується агентом судна з військовою адміністрацією заздалегідь.
- Капітан видає гарантійний лист, яким визнає себе відповідальним за будь-які пошкодження та збитки, що можуть виникнути через воєнні загрози.
- Конвой не супроводжує судно, капітан судна лише отримує координати маршруту, яких необхідно притримуватись.

Безперечно, незважаючи на відновлення роботи портів, війна досі впливає на їх функціонування, а тому було впроваджено деякі захисні заходи:

- Лоцманська служба працює лише у денний час.
- Окрім портів Дунайського кластера, якірна стоянка у портах фактично неможлива. Як виняток, за спеціальним дозволом капітану порту якірну стоянку може бути погоджено на дуже короткий термін
- Виключення суднового світла під час знаходження судна в порту.
- Під час повітряної тривоги вантажні операції припиняються.
- Операції з небезпечними вантажами потребують дозволу військової адміністрації.
- Пропуск сюрвейєра на судно організовується заздалегідь.
- Усі інспекції проводяться з урахуванням комендантської години.

Беззаперечно, існує ризик ракетних атак, плаваючих мін, що

потребує адекватного корегування умов договорів фрахтування. Рекомендовано внести відповідні захисні положення у Договір фрахтування та застрахувати судно від воєнних ризиків.

Непрямі військові ризики, які потрібно брати до уваги сторонам чартеру – це затримка стоянки суден на Дунаї та ймовірні зіткнення у зв’язку з високим трафіком та вузькістю річки.

Питання № 3. Яку гарантію і які заходи безпеки слід надати перед заходом судна в український порт?

В травні 2023 року вперше було введено в дію програму компенсації збитків судновласників, постраждалих в результаті агресії на території України. Програма була передбачена Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії російської федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав» № 548 від 26.05.2023.

В кінці березеня 2024 р. Постановою Кабінету Міністрів України № 361 було прийнято оновлений порядок компенсації відповідно до умов якого відшкодування здійснюється виключно за наявності декількох умов, а саме:

- Наявність валідного страхового чи P&I полісу, умови якого не передбачають
- страхове покриття у зв’язку із шкодою, заподіяною внаслідок збройної агресії рф проти України, або не покривають ризикі на територію бойових дій в Україні.
- Заявка судновласника, яка подана протягом 90 днів з дати завдання шкоди
- Звіт про оцінку пошкодженого майна, рецензований Фондом державного майна.

Право на компенсацію виникає у вичерпних випадках, а саме: повна або конструктивна загибель судна, витрати на ремонт судна, збитки, пов’язані із втратою вантажу, шкода, заподіяна третім особам, витрати, пов’язані з заподіянням шкоди навколишньому середовищу або забрудненням, шкода, спричинена життю та здоров’ю екіпажу судна.

На створення страхового фонду для реалізації передбачених гарантії відшкодування в державний бюджет України на 2024 р. було закладено 2 млрд грн.

Питання № 4. Як здійснюється перевірка щодо включення суден, судновласників до санкційних списків?

Відповідно до українського та міжнародного законодавства під санкцій підпадають судна, які заходили в порти Криму з моменту їх окупації з боку рф.

Деякі P&I клуби та банківські установи категорично сприймають бюлетень Європейського союзу, який дещо розширено трактує поняття окупованих, а відповідно і підсанкційних територій. Так, відповідно до бюлетеню, до підсанкційного списку територій віднесено всю Херсонську, Запорізьку, Донецьку, Луганську області та територію Криму.

Цікавим є те, що судно ризикує потрапити під санкції навіть незважаючи на неодноразовий перепродаж, зміну судновласника та менеджера судна.

Основні підстави та принципи застосування санкцій в Україні закріплені в Законі України «Про санкції», який зокрема передбачає створення та ведення українського реєстру санкцій.

Додатково функціонують та перевіряються відкриті та закриті санкційні реєстри, запроваджені ООН, США та ЄС, а також неофіційні переліки даних щодо суднозаходів, які ведуться недержавними громадськими організаціями, але використовуються

правоохоронними органами України.

Щодо перевірки на предмет санкцій, наприклад, P&I клуби здебільшого мають відділи, які контролюють компанії та фізичних осіб на предмет перебування у санкційних списках, чи їх реєстрацію/проживання на підсанкційних територіях. Перевірка здійснюється фахівцями з використанням спеціально розроблених комп’ютерних програм та з допомогою банківських установ, які співпрацюють з P&I клубами.

Приватний сервіс щодо перевірки історії судна, due diligence судна, зокрема щодо наявності в санкційних списках, ризиків арешту з боку правоохоронних органів України, запроваджений і в Interlegal як невід’ємна частина сервісу супроводження угод з купівлі-продажу суден.