

### ТУРЦИЯ. НЕОБХОДИМОСТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ СТРАХОВОГО ПОКРЫТИЯ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ СЫРУЮ НЕФТЬ ЧЕРЕЗ ТУРЕЦКИЕ ПРОЛИВЫ

P&I корреспонденты Ингосстраха в Турции Kalimbassieris Maritime Ltd сообщают о том, что Генеральное управление по Морским Дела́м (далее – Генеральное управление) при содействии Министерства транспорта и Культуры (далее- Министерство) 17 ноября 2022 года опубликовало циркуляр о судах, перевозящих сырую нефть и проходящих через Турецкие проливы.

Главное управление обратило внимание на тот факт, что суда с грузом размером в более 300 тонн, проходящие транзитом или заходящие в турецкие воды, должны иметь действующее покрытие P&I. Для справки, данное требование в Турции относится к судам, перевозящим опасные грузы и проходящим транзитом через проливы в соответствии со статьей 13 Директивы о регулировании морского движения в Турецких проливах.

Генеральное управление в своем циркуляре заявляет, что приняло к сведению недавние публикации P&I клубов, предупреждающие о том, что страховое покрытие не распространяется на убытки, возникшие в результате незаконных или не соответствующих запретам и санкциям действий, даже если судно имеет действующий полис страхования Ответственности Судовладельцев. В связи с этим, Управление считает необходимым запрашивать подтверждение, что страхование по выданным P&I полисам действительно на время прохождения грузовыми судами проливов, особенно в отношении судов, перевозящих сырую нефть, которые могут привести к катастрофическим последствиям в случае, если какое-либо происшествие произойдет во время транзита через проливы.

В свете вышеизложенного, с 01 декабря 2022 года судам, проходящим через Турецкие проливы с грузом сырой нефти на борту, необходимо будет предоставлять письмо P&I клуба, содержащее конкретную информацию о судне, грузе и рейсе, и прямо указывающее, что страхование P&I будет полным и действительным в отношении застрахованных рисков связанных с судном, рейсом и грузом на время, когда судно будет проходить через турецкие проливы. Это письмо необходимо будет направлять судовым агентам и прикладывать в качестве приложения к документу “Планирование рейса-1” (“SP-1”), и, кроме того, это же письмо также должно быть отправлено по электронной почте на адрес [istcan.gth@kiyiemniyeti.gov.tr](mailto:istcan.gth@kiyiemniyeti.gov.tr) как можно раньше, чтобы предотвратить потерю времени и не задерживать проход судна.

## БИМКО ОПУБЛИКОВАЛО ОБНОВЛЕННУЮ ВЕРСИЮ ПРОФОРМЫ GENCON

Доводим до сведения Судовладельцев, что в ответ на изменения в области регулирования и безопасности судоходства, БИМКО обновил проформу чартера GENCON 1994, в целях отражения актуальных коммерческих и юридических требований в современной практике судоходства. Типовая форма рейсового чартера, зачастую используемого при торговле и перевозке навалочных грузов, в последний раз обновлялась в 1994 году, и новая версия, посредством дополнительных оговорок, раскрывает все положения и условия, которые коммерческие стороны договора должны включать в договор. Это поможет компаниям, в составе которых, возможно, нет собственного юридического отдела/юристов для анализа положений договора.

Стоит отметить, что для обеспечения правильного баланса в отношении прав и обязанностей обеих сторон, в редакционной группе, подготовившей новую версию GENCON 2022, состояли как представители сектора фрахтования, так и сектора судовладельцев. Обновление 2022 года знаменует собой 100-летие с момента издания первой проформы GENCON БИМКО в 1922 году.