

30 | interlegal
years together

Судноплавство у Чорному морі: сучасні виклики

Тарас Драган, старший юрист Interlegal

ПРАКТИКИ INTERLEGAL

30 | interlegal
years together



Морське
право



Транспорт



Порти та
термінали



Міжнародна
торгівля



ЯХТИНГ



Корпоративне
право



Ведення ЗЕД



Купівля-продаж
бізнесу

Офіси Interlegal

30 | interlegal
years together



Наші та асоційовані офіси

30 | interlegal
years together



6 Чорноморських офісів

1 Кіпрський офіс

60+ Асоційованих офісів

OUR KEY NUMBERS

30 | interlegal
years together

30

років практики

1000

кейсів щороку

60+

експертів у
всьому світі

50+

експертів в
головному офісі

50+

арбітражів
щороку

70%

врегулювання
заперечень

25+

арештів та звільнень
суден щороку

100+

яхт на
обслуговуванні

Судноплавство у Чорному морі: сучасні ВИКЛИКИ

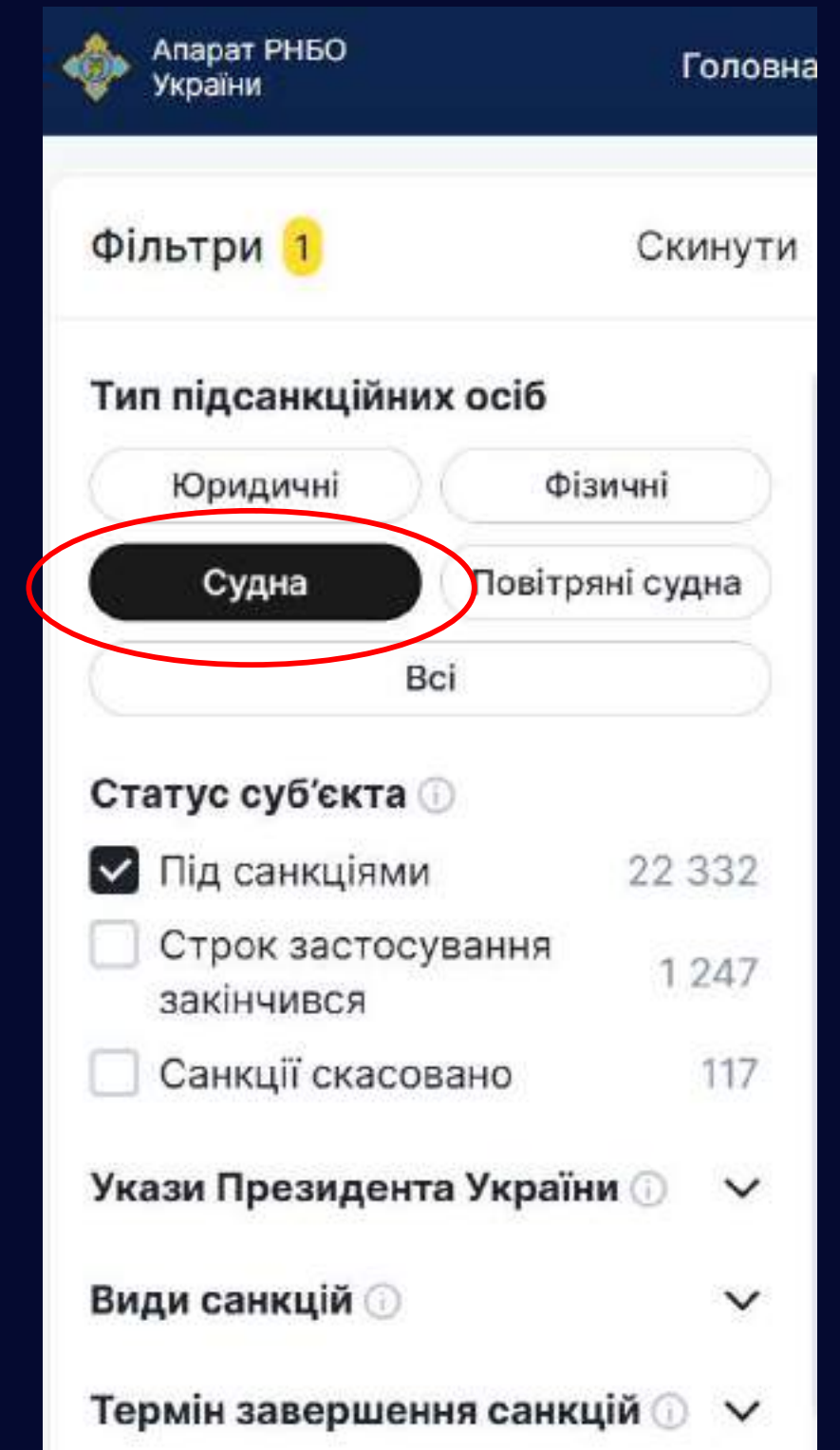
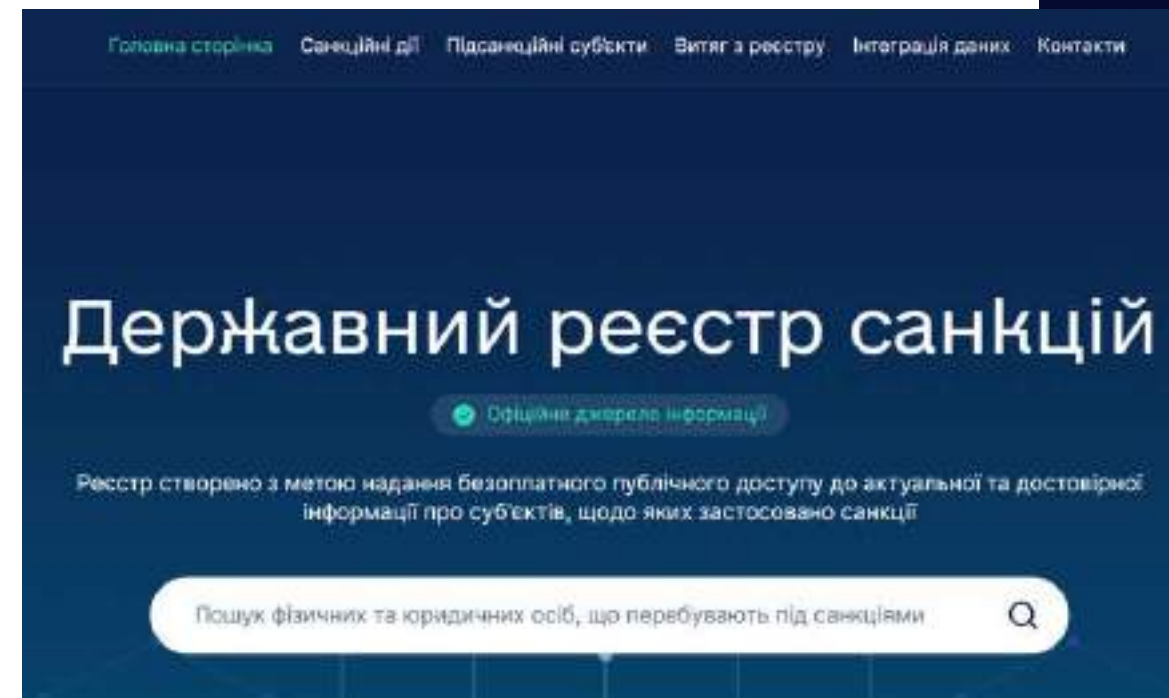
- 01.** Підвищений санкційний контроль
- 02.** Страхування військових ризиків (EWRI)
- 03.** Особливості нарахування демереджу у портах
- 04.** Проблематика Сулінського каналу



01. Підвищений санкційний контроль

- **Посилений санкційний контроль:** державні органи, банки та контрагенти здійснюють більш глибоку перевірку суден, власників і операторів
- **Державний реєстр санкцій:** відкритий реєстр, який містить інформацію про підсанкційні судна, компанії та фізичних осіб
- **Ризик блокування операцій:** можливі затримки платежів, відмова у фінансуванні або обслуговуванні
- **Обмеження на роботу суден:** судна можуть бути не допущені до портів або підпадати під додаткові перевірки
- **Репутаційні ризики:** співпраця з підсанкційними суб'єктами може негативно вплинути на ділову репутацію та партнерські відносини

30 | interlegal
years together



02. Страхування EWRI

30 | interlegal
years together

У зв'язку з наявністю воєнних ризиків у Чорному морі, зростає кількість страхових випадків, пов'язаних із війною.

Це призводить до збільшення спорів щодо обсягу страхового покриття, застосування відповідних умов у чартерах й ускладнює отримання компенсації.



03. Нарахування демереджу

При розрахунку демереджу у портах Великої Одеси необхідна підвищена увага до обліку воєнних обставин (повітряних тривог та обмежень роботи портів), що на практиці часто призводить до спорів і можливих спекуляцій щодо зменшення або виключення часу простою з розрахунку laytime/demurrage.



04. Проблема Сулінського каналу

При проходженні каналу Суліна критичне значення має своєчасність і «дійсність» подачі NOR, NOA, оскільки вони впливають на момент початку відліку laytime. Водночас, погодні умови, черги та навігаційні обмеження часто спричиняють спори щодо правомірності подачі повідомлень і подальшого нарахування демереджу.



Case study

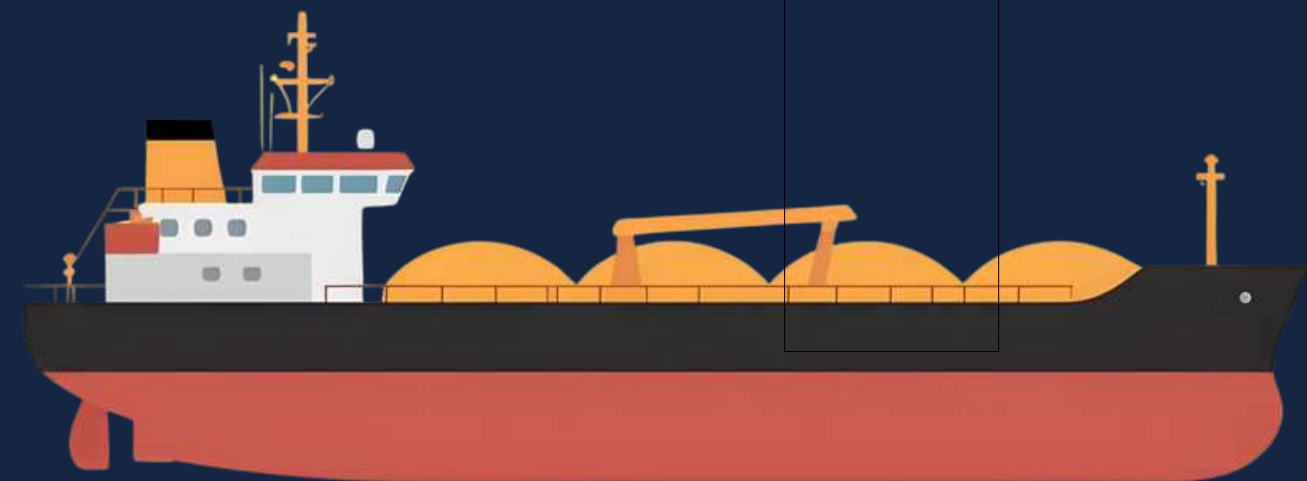
30 | interlegal
years together

Фактичні обставини

- 08.08.2025 між Сторонами було укладено Чартер на перевезення \approx 25000 тн пшениці з України до Сирії
- 17.08.2025 судно подало NOR у Суліні



**Клієнт
(Фрахтувальник)**



**Контрагент
(Судновласник)**

Case study

30 | interlegal
years together



- Проте судно не змогло пройти коридор та було розвернуто військово-морськими силами
- Причинами цього стали технічні проблеми та порушення правил руху через канал



- Попри первинні запевнення контрагента (судновласника), останній зрештою підтвердив неморехідність судна,
- У зв'язку з чим Клієнт розірвав Чартер та зафрахтовав 2 інші судна,
- Ми подали претензію з вимогою відшкодувати різницю у фрахті за альтернативний тоннаж, а у подальшому – звернулися з позовом до арбітражу LMAA.

Порушення Seaworthiness та Warranties

30 | interlegal
years together

01 Судновласник мав забезпечити морехідність судна, його придатність “в усіх відношеннях” та дотримання правил транзиту коридором й заявленої максимальної швидкості 11,5 вузлів.

02 Прохід коридором вимагав виконання інструкцій ВМС та належного технічного стану судна.

03 Судно порушило ці вимоги: рухалося повільніше та здійснило декілька несанкціонованих запинок, відповідно транзит припинили, а судно повернули до Суліни.

04 Технічні проблеми та скасування проходу з конвоем підтверджують порушення гарантій судновласника щодо морехідності судна.



Недійсність NOR



NOR є дійсним за умови подання в робочий час й після фактичної готовності судна.

NOR було подано 17.08.2025 поза встановленим часом, тому він набув чинності 18.08.2025 о 08:00.

На момент подання NOR, судно не було готовим як фізично, так і юридично через повернення до Суліни за наказом ВМС та порушення транзиту.

NOR є недійсним , а у фрахтувальника виникає право на розірвання чартеру й відшкодування збитків.

Збитки та правовий статус Відповідачів

30 | interlegal
years together



- Через порушення з боку Судновласника Клієнт зафрахтував альтернативний тоннаж за вищими ставками фрахту.
- Загальна різниця між ставкою за Чартером та ставками за substitute fixtures становить USD 61,510.12.
- При цьому ми обґрунтували, що як disponent owners, так і registered owners підпадають під поняття “Owners” за чартером та несуть відповідальність у межах арбітражу.

Мирне врегулювання

Після подання Позову до ЛМАА Відповідачі вийшли на конструктивні перемовини та ініціювали врегулювання спору на сприятливих для Клієнта умовах.



30 | interlegal
years together

За результатами перемовин було укладено Settlement Agreement на суму **понесених збитків**



Висновки

- Клієнт отримав реальне відшкодування понесених збитків;
- Було мінімізовано витрати й час на арбітражний розгляд, а сплачений авансом гонорар арбітра - повернуто;
- Ініціювання арбітражу змусило Відповідачів припинити ігнорування претензій та вийти на переговори;
- Кейс продемонстрував ефективність арбітражу як інструменту впливу на недобросовісних контрагентів.

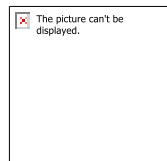
Дякую за увагу!

Тарас Драган

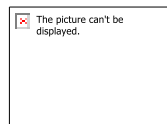
Старший юрист, адвокат

30 | interlegal
years together

Спеціалізація:
Претензії, суд та
арбітраж



[**+380952312574**](tel:+380952312574)



[**dragan@interlegal.com.ua**](mailto:dragan@interlegal.com.ua)

