|  |  |
| --- | --- |
| **AGREEMENT No. МВК-00\_\_**  **for Grain accumulation and transshipment services**  v. Vyzyrka 2022  **LIMITED LIABILITY COMPANY “M.V. CARGO”**, hereinafter referred to as “**the Contractor**”, represented by the Director Sikorsky Anatoly, acting on the basis of the Charter, on the one part and  **Cargill International S.A.** with a mailing address: Esplanade De Pont-Rouge 4 – Grand Lancy, p.o. box 1415, 1211 Geneva 26, Switzerland, hereinafter referred to as “**the Customer”**, represented by the signatory of this Agreement, being duly registered at the Geneva register of commerce with an individual signing right, on the other part, jointly referred to as “**the Parties**” and individually “**the Party**”, hereby enter into this Agreement No. МВК-00\_\_ for Grain Accumulation and Transshipment Services (hereinafter referred to as “**Agreement**”) on the following:  **1. DEFINITIONS**  **“Terminal”** means universal property complex, situated at the address: Morskaya street, 1 and 1a, v. Vyzyrka, Odesa district, Odesa region, which includes the grain storage, berth 25, reloading equipment and mechanisms used by the Contractor for transshipment of grain, as well as separate access railway tracks of "TIS" LLC.  **“Grain”** and/or **“Cargo”** means grain of Ukrainian origin (such as feed and milling wheat, barley, corn), pulses, oilseed, sunflower pellets meal, coordinated to transshipment by the Parties. The possibility and conditions of transshipment of other сrops and cargoes shall be considered by the Parties additionally and formalized in additional agreements.    “**Port”** – State Enterprise Sea Trade Port “Pivdennyi” (Yuzhny).  **“USPA”** – Ukrainian Sea Ports Administration.  **Сompletion of loading operations** – the loading is considered as completed from the moment the Contractor has loaded Grain on the Customer’s vessel or trucks in the amount determined by Сontractor’s verified scales as per Customer’s relevant nomination.  **“****Marketing year”** – the calendar period from «\_\_\_» [the date of signing must be specified] 2022, till June, 30, 2023,.  **2.SUBJECT OF THE AGREEMENT**  **2.1.** Under this Agreement, the Contractor undertakes to provide for the remuneration the services of Grain transshipment (acceptance, technological accumulation, storage, shipment) and to perform other services and works specified in this Agreement, and the Customer undertakes to provide Grain delivery for transshipment in agreed quantities timely and to pay for all rendered services/works if they have been agreed upon and performed in accordance with the terms of this Agreement and additional agreements and/or appendixes thereto.  **2.2.** The services are provided without the transfer of the ownership of the Grain to the Contractor.  **2.3.** The Grain shall be accumulated and stored commingled with similar Grain of other owners (no IP storage), unless otherwise agreed by the Parties in separate additional agreement.  **2.4.** **The transshipment services provided by the Contractor to the Customer under this Agreement include:**  **2.4.1.** ensuring receipt of the consent of the consignee regarding the acceptance of Grain in railway cars and trucks in accordance with clauses 4.1-4.4 of this Agreement.  **2.4.2.** 100%weighing of Grain on railway/truck scales at acceptance of Grain;  **2.4.3.** shunting operations (delivery of the railway cars from R/W station Chernomorska to the sampling point, delivery from the sampling point to unloading station, delivery from unloading station to the R/W station Chernomorska after discharging); unloading of railway cars and trucks, processing of necessary accompanying transport documents in accordance with applicable legislation of Ukraine;  **2.4.4.** performance of preliminary visual and laboratory control and drawing of representative samples of Grain for further quality determination according to the quality parameters specified in clause 6.1.3 of this Agreement;  **2.4.5.** drawing of representative samples of Grain for further testing at the relevant regulatory authorities (including SSUFSCP) for the issuance of the necessary documents in accordance with applicable Ukrainian legislation;  **2.4.6.** conducting operative recording of quantity and quality of the Grain, which is accepted and shipped, and reporting to the Customer in accordance with clause 4.7 of this Agreement;  **2.4.7.** accumulation and storage of Grain with the further loading of the Grain onto a vessel or truck nominated by the Customer.  **2.4.8.** Ensuring the loading of vessels in accordance with written Customer’s instructions subject to customs approval and/or loading into other means of transport provided by the Customer, according to his written instructions;  **2.4.9.** providing of proper documentation regarding storage, acceptance, shipment, movement of Grain, which may be reasonably requested by the Customer;  **2.4.10.** issuing necessary documents confirming the deficiency of or damage to the Grain and/or vehicles found during the receipt of the Grain;  **2.4.11.** Mechanical trimming of Grain in the vessel’s holds (within the technological capabilities of the Terminal’s loading and unloading equipment);  **2.4.12.** Аditional (manual, etc.) trimming of Grain in the holds of the vessel is not executed by the Contractor;  **2.4.13.** Providing the Customer with trucks’ and railway waybills, which were received with the Customer’s Grain, the originals of such documents are sent in accordance with the instructions received from the Customer;  **2.4.14.** Providing the information and documentation on the quantity, quality and condition of the Customer’s Grain in accordance with the Customer’s requirements and/or current Ukrainian legislation during the term of this Agreement;  **2.4.15.** Informing the Customer of the loading scheme of each single vessel in accordance with the instructions received from the Customer and agreed with the vessel’s cargo-plan issued by the Master;  **2.4.16.** Issuing of warehouse receipts (except of double warehouse receipts/certificates) for the Customer’s Grain in accordance with the Customer’s instructions, but in any case, the warehouse receipt shall cover the volume of not less than the daily consignment;.  2.4.17. issuing of certificates on the amount of Grain at the Terminal in terms of exporters (provided that such information is available in the Customer's accompanying and/or other transport documents) when the Grain is shipped to the vessel and before the Customer completes customs clearance of the Grain.  **2.5.** This Agreement regulates the legal relations of the Parties with regard to the transshipment of grain cargoes exclusively through the berth No. 25, located in the water area of the Port.  **2.6.** The Customer guarantees and confirms that he has a right to dispose of the Grain and that the Grain is not subject to pledge, litigation and/or enforcement proceedings, is not under arrest, there are no claims from third parties regarding such Grain, the Grain has not been brought from temporarily occupied and uncontrolled territories of Ukraine. The Сustomer assumes all the risks and consequences of failure to comply with this guarantee clause by compensating to the Contractor all direct losses and expenses incurred due to violation of this guarantee.  **2.7.** The Contractor shall accept and ship the Grain only upon written instructions of the Customer in agreement with the Contractor, and in the absence of debts as per the previous invoices from the Customer’s side, provided the invoices were correctly issued and timely submitted.  **2.8.** The Parties agreed to use the 24-hour timekeeping system.  **3. TERM OF AGREEMENT**  **3.1.** This Agreement shall come into force upon its signing by the Parties and shall be **valid till June 30, 2023.**  **3.2.** This Agreement may be changed or supplemented only by written agreement of the Parties by concluding and signing relevant additional agreement.  **3.3.** Upon the termination of this Agreement, the Parties undertake to make full mutual settlements within 5 (five) banking days from the moment of its termination.  **4. THE CONTRACTOR’S OBLIGATIONS AND RIGHTS:**  **4.1.** The Contractor obliged to cconfirm to the Customer a **monthly Delivery Schedule of Grain** and plan of vessels acceptance or to provide counter-offers on the plan of delivery of Grain and vessels berthing indicating possible periods of acceptance of vessels (laycan) in the corresponding planning month within 3 (three) business day from the date of receipt of such Customer’s plan. The Customer, at his own discretion, has the right to accept or refuse the Contractor’s counter offers, without compensation of any losses to the Contractor.  **4.2.** In accordance with clause 4.2.1 of this Agreement, to confirm acceptance of the Grain by rail in the system of planning of rail transportation (MESPLAN) in accordance with the request of the Customer within the limits previously agreed upon by the Parties of the monthly plan of grain delivery as follows:  - ordered railway cars till 15:00 on a working day, are confirmed till 17:00 the same working day;  - the daily volume of acceptance must be placed till 16:00 the same working day;  - no later than 16:00 of working day, the Contractor is obliged to coordinate by telephone with the Customer setting of the problem stations/volumes and make the necessary adjustments, after 16:30 to 17:00 the Contractor confirms all agreed with the Customer changes.  **4.2.1.** on the Customer request confirm in MESPLAN the monthly volume of the deliveries of the Grain by rail in the amount agreed by the Parties.  **4.3.** to ensure acceptance, shunting work (supply and withdrawal of railway cars) and unloading railway cars and trucks with Customer’s Grain with 100% weighing of Grain on Contractor’s verified scales.  The norms of acceptance and unloading of railway cars and trucks are set by the Parties as per clause 4.9.  The Parties acknowledge and agree that such norms of acceptance and unloading are applicable only for supplying one type and one class of Grain during the day. In case of supplying different types and classes of Grain during the day, the Parties will agree the norms of acceptance and unloading in each case separately.  **4.4.** Document the shortages, surpluses, damage to the Grain and/or railway cars/trucks found during acceptance of grain in railway cars or trucks from the carrier.  By prior agreement with the Customer and at his expense, involve the chamber of commerce and other service providers, if necessary, for the execution of the necessary statements.  **4.5.** Notwithstanding the above-mentioned clauses 4.2, 4.2.1 and 4.3 of this Agreement, taking into account that the capacity of station Khimichna (railways tracks of “TIS” LTD) is limited, the Contractor has the right to establish the norm of simultaneous location of Customer’s empty railway cars, which stand idle on the railway tracks of the Khimichna Station for reasons independent of the Contractor.  Under the standing idle railway cars, the Parties understand the location of railway cars on these railway tracks for more than **36 consecutive hours**.  The registration of the Customer’s railway cars is done at 08:00 a.m. of the current day. In the norm of a simultaneous location all railway cars of the Customer are included that are idle for reasons independent of the Contractor at the station Khimichna – loaded, empty, railway cars under control, in customs clearance, not fully unloaded, and which are under freight operations, etc., except for railway cars, which are the subject of a dispute over quality in accordance with clause 6.9 of this Agreement.  **4.6.** To carry out laboratory testing of samples drawn from each railway car/truck. Details of the quality requirements are indicated in this Agreement and/or Specifications to Agreement.  **4.7.** To provide daily the Customer with a report of accepted and shipped Grain for the previous day.  The report of accepted railway cars/trucks is provided daily in the electronic form before 10:00 a.m. on the day following the acceptance day (except weekends and holidays, reports for which are provided on the first working day following weekends and holidays before 12:00 p.m.).  The report must contain the following information:  - transport unit number;  - date and number of the transport document;  - date of shipment;  - shipment place;  - date of actual receipt of grain;  - Grain acceptance date;  - shipper;  - exporter (if this information is shown in the transport document and it is determined according to the instructions of the Customer);  - type of cargo;  - quantity of cargo (gross, tara, net) and quality according to transport documents;  - the actual quantity (gross, net);  - quality according to the quality certificate;  - actual quality of the accepted Grain.  ().  **4.8.** provide the Customer with the daily information on the location of the railway cars moving to the Contractor at 10:00, and in the case of the completion of accumulation of the vessel consignment – also at 17:00.  **4.9.** To ensure simultaneous storage of the Customer's Grain in quantity agreed by the Parties during app the approval of the monthly Delivery Schedule of Grain to the Terminal but not less than the quantity per clause 4.10 of the Agreement, in conditions and ensuring the preservation of qualitative parameters of such Grain for not less than 60 (sixty) calendar days from the date of acceptance of the Grain on the Terminal.  The confirmation of the norms of simultaneous storage shall take place within the approval of Delivery Schedule of Grain and the schedule of Grain shipment on the vessel (truck) for the month following the current one, on a monthly basis, by the 20th day of the current month as follows:  General storage norm – pro rata Customer’s share in total monthly transshipment volume based on total logistics storage capacity of Terminal 228.000 mt;  Extra storage norm based on total storage capacity of Terminal 280.000 mt – could be provided pro rata Customer’s share in total monthly volume taking into account actual delivery by railway cars and trucks.  4.10. Contractor is to confirm the schedule for rail deliveries for the month following the current one, on a monthly basis, by the 20th day of the current month.  Daily norm of ARM’s depends on Customer’s share in total monthly transshipment volume, confirmed by the Contractor for all clients, and calculates as follow:  Daily ARM norm = (164 \* Customer’s share in total monthly transshipment volume)/100.  4.10.1. The Customer’s truck`s deliveries daily norm is pro rata Customer’s share in total monthly transshipment volume based on total average truck intake capacity of the Terminal 300 trucks per day. This is applicable just in case no additional drying services during truck intake. The Customer’s daily norm for drying services is pro rata Customer’s share in total monthly transshipment volume based on total average drying capacity of the Terminal 1500 mt per day for corn with humidity not more than 19%.  **4.11**. to constantly monitor the grain condition and promptly inform the Customer about the loss or damage to the Grain, including the increase of the temperature of the grain, during 1 (one) working day when it became known about such loss or damage.  **4.12.** To ensure access of the surveyor appointed by the Customer to grain, grain storage, vessels, in order for such surveyor to participate in weighing, drawing samples of grain at the time of acceptance and shipment, and to provide the necessary information/certificates of verification of railway, truck and bunker scales, which are used for weighing of railway cars/trucks and weighing of the grain during loading onto a vessel.  **4.13.** To provide written instructions to the Customer on filling in the documents (waybills and railway bills).  **4.14.** Upon written agreement with the Customer, to provide the performance of additional works not specified in this Agreement for a separate fee which will be agreed by the Parties by concluding relevant additional agreement to this Agreement.  **4.15.** The Contractor shall have the right to refuse to confirm the Delivery Schedule only if the Customer has exceeded the simultaneous storage volume agreed by the Parties or has not settled the undisputed overdue invoices.    **4.16.** The Contractor has the right to refuse, without any responsibility, to accept the Cargo that arrived at the Terminal and do not confirm railcars in rail planning system (in the ARM system) in the following cases:  • non-compliance of the truck with the requirements specified in the Agreement and/or exceeding the permitted maximum mass of the Customer's trucks, specified in the passport data of such a truck and/or in accordance with the requirements of current legislation;  • If the quality as determined by the Contractor’s Laboratory do not correspond to relevant standards, agreed limits or export contract specification;  • if this could lead to deterioration of the quality of the entire batch of grain;  • Arrival of the Cargo beyond the quantity agreed upon for delivery;  • Arrival of the Cargo in violation of the agreed time of delivery;  • Excess of simultaneous storage of the Cargo over the quota provided to the Customer;  • in case of untimely submission by the Customer or Customer’s authorized persons of documents for empty railway cars;  • Arrival of the Cargo which does not correspond to the agreed type of grain;  • Arrival of the Cargo without properly issued set of documents;  • Violations by the drivers of the rules of access control, safety rules, labour protection established in the Terminal or in the Port, requirements of the current legislation on cargo operations, as well as other requirements and rules determined by the Contractor on the basis of local and regulatory acts, customs and border control regulations;  • if there is a documented proof that Grain is attached or otherwise encumbered.  • when **fumigated railway cars** arrive.  **•** in case of delayed payment of the Contractor`s undisputed invoices for more than 10 calendar days.  **4.17.** The Contractor has the right, without any responsibility, to not confirm any nomination and refuse to berth the vessel in case there is less than 80% of the grain declared for transshipment at the moment of nomination.  4.18. The Contractor has the right, without any responsibility, to not transship the Customer`s Cargoes in case of delayed payment of the Contractor`s undisputed invoices for more than 10 calendar days. **4**  **4.19.** The Contractor has a right, at his own discretion, to provide the Customer with discounts to the specified rates, other than agreed in this Agreement, that shall be formalized by the Parties in the relevant additional agreement to this Agreement.  **4.20.** The Contractor undertakes to inform the Customer about any upcoming stops/delays of intake of the Cargo no less **than 36 hours beforehand**. Should the Contractor fail to pass such information to the Customer, the Contractor shall compensate to the Customer any additional documented expenses for railway cars/trucks demurrage/return/redirection incurred by the Customer (does not apply to unplanned/unforeseen, emergency stops, breakdowns, etc.).  **4.21.** The Contractor has the right without any agreement with the Customer and his prior agreement to provide in any form at its discretion information to other Customers on grain storage capacity of the terminal and line-up information with priority determination and time of arrival of vessels for loading on each Client, including the Customer.  **5. CUSTOMER OBLIGATIONS**:  **5.1.** The Customer is obliged to ensure the delivery of grain to the Terminal by rail and/or trucks in the quantity and on terms set in the monthly Delivery Schedule of Grain to the Terminal, as agreed by the Parties and norms of acceptance and unloading railway cars and trucks. The Customer ensures that railway cars are in good condition.  The type of cars – hopper-grain railway car.  **5.2.** The Customer shall provide the Delivery Schedule of Grain to the Contractor and the schedule of Grain shipment on the vessel/trucks for the month following the current one, on a monthly basis, by the 20th day of the current month, for the Contractor’s confirmation, which shall include:  • Quantity, quality and type of the cargo;  • Preliminary schedule of vessels’ nominations;  • Railway cars/trucks shipment schedule.  The shipment/delivery schedule shall meet the following requirements:  • Ensure supply of 80% of the cargo to the Terminal prior to the vessel nomination;  • Ensure supply of 20% of cargo to the Terminal after vessel’s nomination, but in any case before vessel’s berthing;  but in any case, not less the quantity agreed by the Parties.  The request shall be considered as submitted, if it is sent by e-mail [Kostiantyn\_Tarnavskyi@neptune.ua](mailto:Kostiantyn_Tarnavskyi@neptune.ua);  **5.2.1.**  **5.3.** To ensure nominations of vessels as per agreed by Parties dates (laycan) in accordance with clause 10.3 of this Agreement;  **5.4.** To provide timely and correct shipping and accompanying documents as per Contractor’s written wrieparatelystions. instructions.  **5.5.** The Customer informs the Contractor about quality parameters for each consignment of Grain (Cargo) arriving at the Terminal and ensures that each railway/truck is accompanied by the following documents:  • Certificate of quality F-42 (for soybeans – protein content mentioned);  • Protocols of safety parameters (further - SP) and GMO in accordance with Ukrainian standards in force for each crop.  **5.6.** The Customer is obliged to provide nomination of the vessels, not less 7 (seven) calendar days prior to the estimated date of her arrival to the Port, which nomination shall include the following information, but not limited to:  • charter party date, dispatch/demurrage rates under such a charter party, Incoterms, except for cases of FOB/FOB, where the Customer provides such information upon receipt from the buyer;  • vessel’s estimated time of arrival (ЕТА);  • Name, flag and vessel’s particulars (LOA, beam, WLTHC);  • Deadweight, type of vessel, technical characteristics, dimensions of the holds and hatches, IMO number;  • tonnage, type, quality of Grain to be loaded on the vessel.  • Name of destination country/port of discharge;  • Daily load rate;  • during the ice campaign, the Customer informs the Contractor about the ice class of the vessel, the power of the engine, the material of the propeller, supplies of fuel, water, provisions in the work days.  The Contractor has a right to request some additional information about the vessel and/or Cargo and the Customer is obliged to provide such information in volumes and terms indicated by Contractor.  Not later than 3 working days before the vessel’s estimated time of arrival, the Customer shall provide information regarding nominated superintendents and fumigator. These companies shall obtain a permit to enter the Terminal.  The Customer shall present the vessel for loading only upon receipt of written confirmations of the Contractor, which shall take maximum 1 (one) calendar day, and the USPA, and, if the vessel doesn’t comply with the requirements of the Code of the Seaport, the Harbor Master, for acceptance of the such vessel within the agreed laycan.  The Customer shall ensure, at its own expense, without the Contractor’s involvement, the departure formalities with the port authorities.    **5.6.1.**  **5.6.2.**  **5.7.** The Customer is obliged to pay the Contractor’s invoices in accordance with this Agreement, if the invoices were correctly issued and timely submitted.  **5.8.** Ensures timely and in a right order execution of documents necessary for customs clearance and release of Cargo.  **5.9.** Provides settlement with third parties of the issues related to the non-compliance of the quality, if such non-compliance was detected prior to acceptance of the cargo by the Contractor without the Contractor’s responsibility. At the same time, the Contractor provides the Customer with the maximum possible assistance in resolving the above disputes.  **5.10.** The Customer is obliged to ensure that the vessel is removed from the Contractor’s berths within 5 (five) hours after the сompletion of loading operations, provided good visibility and favorable weather conditions. Including the cases of a break in loading for more than 5 hours regardless of the reasons for such a break.  If the Customer does not remove the vessel from the berth within the specified period of time, the Contractor has the right to carry out independent actions for the removal of the vessel from the Contractor’s berth as per usual practice in the Port, and invoicing the relevant and documented expenses to the Customer.  If a break in loading is the result of the actions or inaction of the Contractor, the removal of the vessel from the berth is carried out with the attribution of all costs to the account of the Contractor and/or the Contractor (at the Contractor`s choice) has the right to carry out independently actions for the removal of the vessel from the berth of the Contractor, in this case costs to the Customer are not reimbursed. The removal is done as per usual practice in the Port.  **5.11.** The Contractor has the right to extend the Customer’s vessel period of staying at the berth, as specified in clause 5.10 of this Agreement, on condition there are no other arriving vessels to the berth where the Customer’s vessel is being loaded.  **5.12.** The Customer ensures the timely delivery of vessels that are fit for loading as per clauses 7 and 8 of this Agreement.  **5.13.** The Customer is required to ensure timely delivery of cargo to the Contractor’s Terminal and the removal of the cargo from the Contractor’s Terminal in time specified by the schedule of Grain shipment on the vessels.  **5.14.** The Customer ensures compliance of the quality of the Grain that arrived at the Contractor’s Terminal within specifications and standards set by this Agreement.  **5.15.** The Customer have to send scan copiesof quality certificateson Contractor`s email address GD\_Laboratoriya@neptune.ua.  **5.16.** In case of rail deliveries, Customer shall pay to the Contractor, at actual cost, all additional expenses of the Contractor, including but not limited to those that may arise in connection with waiting time before discharge of damaged cargo (over consolidated, caked, eparatelssive impurities or residues of poisonous fumigants, wet, etc.), additional maneuvering operations of a single railway car or a group of railway cars, provided such cost are supported by relevant documents.  **5.17.** The Customer is obliged to deliver, during the planned calendar month, the agreed quantity of Grain +/- 10%.  **5.18.** The Customer shall not ask the Contractor to store or handle the Grain in any way that is unsafe or unlawful.  **6. TERMS OF ACCEPTANCE AND SHIPMENT OF GRAIN.**  **6.1.** Control of weight and quality of the grain:  The Parties accept and agree that the permissible norm of lack of grain weight during transportation shall not exceed 0.5% of gross weight of the railway car – for railway transportation and 0.2% gross weight – for trucks.  In case of shortage in weight above the norm of allowed deviations, in case railway car/truck not damaged, the Contractor must notify the Customer within 2 (two) hours, which in his turn is obliged within 4 (four) hours on working days and 24 (twenty four) hours on weekends and holidays to give a written permission to the Contractor regarding the handling of the grain. After expiration of this term, the Party which caused further idle time of the railway cars shall pay/compensate any further expenses related to such idle time of the railway cars according to the documents provided by JSC Ukrainian Railways.  The control weighing must be carried out on serviceable timely verified scales of the Contractor, certified by a document of the appropriate authorized body. The parties agreed that the results of the control (arbitration) weighing are accepted as the final result. If during the control (arbitration) weighing the gross weight confirms the initial weighing, taking into account the technological error of the scales, according to the error of the scales specified in the calibration document, all costs associated with the arbitration weighing, confirmed by relevant documents, are charged to the Customer. Contractor has the right to demand the Customer to reimburse expenses incurred in connection with waiting written permission from Customer more than stated in this clause (means cost of idle stay railway cars and additional manoeuvres with this railway cars confirmed by appropriate documents).  **6.1.2.** Transshipment losses of the Cargo can amount up to 0.2%. They are deducted from Customer’s recorded quantity prior to loading on the vessel. These losses shall be documented, with true and valid calculations.  **6.1.3.** The following quality of the Cargo (grain, oilseeds) shall be established:  **6.1.3.1. Corn** **DSTU 4525:2006**  Moisture – max 14.5%  Foreign matter – max 2.0%  Broken grain – max 5.0%  Damaged grain – max 5.0% (including heat damage 0.1%)  Ambrosia – max 10 pcs/kg.  Other parameters as per requirements of DSTU 4525: 2006 “Corn. Technical terms”. Corn should be in good condition; have a smell characteristic of healthy grain (no smoky, malt, mildew, other foreign smells); the color of a healthy grain of the appropriate type.  **6.1.3.2. Barley DSTU 3769:98**  Moisture – max 14.0%  Foreign matter – max 2.0%  Test weight – min 620 g/l  Other parameters shall meet the requirements of DSTU 3769:98 “Barley. Technical terms”. The barley must be in good condition, have a normal color and smell.  **6.1.3.3.** **Wheat DSTU 3768: 2019**  Class 4  Test weight – min 720 g/l  Moisture – max 14.0%  Foreign matter – max 2.0%  Other parameters shall meet the requirements of DSTU 3768: 2019 “Wheat. Technical terms”. Wheat shall be in good condition, not rotten, without heat damage; of the natural odor of healthy grain (no smoky, malt, mildew, other foreign smells); of the color of a healthy grain.  **6.1.3.4.** **Wheat DSTU 3768: 2019**  Class 3  Test weight – min 750 g/l  Moisture – max 14.0%  Foreign matter – max 2.0%  Protein, on a dry matter – min 11.0%  Wet gluten – min 18.0%  Falling number – min 200 s.  Bug damaged kernels – max 2.0%  Other parameters shall meet the requirements of DSTU 3768:2019 “Wheat. Technical terms”. Wheat shall be in good condition, not rotten, without heat damage; of the natural odor of healthy grain (no smoky, malt, mildew, other foreign smells); of the color of a healthy grain**.**  **6.1.3.5. Wheat DSTU 3768: 2019**  Class 2  Test weight - min 760 g/l  Moisture – max 14.0%  Foreign matter – max 2.0%  Protein, on a dry matter – min 12.5%  Wet gluten – min 23.0%  Falling number – min 230 s  Bug damaged kernels – max 2.0%  Other parameters shall meet the requirements of DSTU 3768:2019 “Wheat. Technical terms”. Wheat shall be in good condition, not rotten, without heat damage; of the natural odor of healthy grain (no smoky, malt, mildew, other foreign smells); of the color of a healthy grain.  **6.1.3.6.** **Soya DSTU 4964:2008**  Moisture – max 12.0%  Protein on dry matter – min 33.0%  Oil content on dry matter – min 18.5%  Foreign matter – max 3.0%  Other parameters shall meet the requirements of DSTU 4964: 2008 “Soya. Technical requirements”.  The soybean seeds must be in good condition, without self-warming and heat damage during drying, have a shape, color and odor of healthy soybeans (without smoky, moldy and foreign smells).  **6.1.3.7**. In case of non-compliance of quality (moisture and foreign matter) of the grain delivered by the Customer to the Terminal, if the Terminal’s technological capabilities allow, the Contractor shall provide drying/cleaning services per separate direct contracts with suppliers.  The quantity of accepted Grain shall be recalculated basis **removed excess moisture and foreign matter.**  **6.1.3.9**. In the absence of the Contractor’s technical capabilities to bring the grain quality to the standard’s requirement, the Contractor shall record its refusal on the Consignment Note with the mark “RETURN” and issue the Return Certificate indicating a quality parameters that exceed the limitations of the Terminal’s technical capabilities.  **6.2.** The weight of accepted Grain shall be determined by the Terminal using its calibrated truck or railway electronic scales for static and dynamic weighing, installed at the Terminal.  **6.3**. In the Customer requests to reissue the documents for the cargo to a third party, the re-issuance of the documents for the Customer’s Cargo at the Terminal for the benefit of a third party shall be possible provided the availability of:  • Original letter requesting the re-issuance of the documents for the cargo for a third party;  • Power of Attorney from the Customer;  • Originals of warehouse documents;  • Trilateral Title Transfer Deed;  • Atranshipment agreement concluded with a third party;  • Obligatory availability at the Customer’s representative and a third Party's representative of a document confirming his/her identity, as well as a document confirming his/her authority.  If these conditions are not met, the Cargo shall not be subject to transfer to third party.  **6.4.** The transfer for the Cargo shall be based on the actual quality in the total batch of grain at the time of transfer, which must be confirmed by the data of the Contractor’s Laboratory.  **6.6.** In case the grain, arriving by railway or by trucks, has visual signs of shortage or unauthorized access to the grain, and/or technical damage to the vehicle, the Contractor informs the Customer **within 4 (four) hours** by phone and in writing at the address [kiev\_grain\_oilseeds@cargill.com](mailto:kiev_grain_oilseeds@cargill.com) , and also sends documents to the station for registration of commercial statements or statements of the general form, for further transfer to the Customer.  In the case the grain arriving to the Contractor by railway or by trucks is deteriorated (caked/lumpy, grain with foreign objects/excess impurities, wet damaged grain, etc.), the Contractor shall ensure the issuance of relevant protocols based on which the Customer reimburses the additional costs associated with the discharging, storage and return of such cargo, including demurrage of r/w cars. Rail cars with residual amounts of fumigants will not be accepted and must be redirected by the Customer within 3 (three) days from the moment of notification by the Contractor.  **6.8.** The quality of the accepted Grain is determined by the Contractor’s Authorized Laboratory (further – Laboratory) and in accordance with the terms of this Agreement.  **6.9**If according to the test results of the Terminal’s Laboratory, the discrepancies in the grain quality parameters are detected beyond the normal tolerances against the quality parameters specified in the accompanying quality documents presented by shippers (analysis cards, certificates of quality), , the Contractor shall inform the Customer within **2 (two) hours** by telephone and by e-mail about the non-conformity of the quality, and the transport unit with this cargo is not unloaded before resolving the dispute on quality.  The Customer and/or his authorized representative have to arrive to the Contractor’s Terminal for arbitration sampling **within 36 (thirty-six) hours** from the moment the notice is received from the Contractor.  If the Customer’s representatives do not arrive to the Contractor’s Terminal within 36 (thirty six) hours from the moment the notice is received from the Contractor, the Laboratory results shall be deemed final.  If the arbitration sampling takes place 3 (three) sapmles are drawn. The relevant protocol must be signed by involved parties.  One of arbitration samples is tested by Contractor’s laboratory. If one of the Parties disagrees with the test results of the Contractor’s laboratory, the second sample, duly sealed and signed with the sampling report, shall be sent by disputing Party to SE “Agmintest” or SGS Ukraine (further Arbitration Laboratory) within 1 (one day) from the day from receipt of the test results of the first arbitration sample .  The results of Arbitration Laboratory are final and binding for all parties involved and will not be appealed.  All costs incurred as a result of quality ARBITRATION such as detention, demurrage and usage of railway cars (namely, but not limited, specified in clause 5.16 of this Agreement) and additional shunting of railway cars, are at the Cost of the party that lost the dispute on quality.  **6.10.** Grain weight losses (shrink) during acceptance, storage and shipment will not exceed 0.2% of the total weight of the Customer’s Grain accepted by the Contractor.  The Contractor presents to the Customer an act of wite-off of the specified 0.2% of the Customer’s Grain weight after loading of each individual vessel or, in some cases, another transport.    6.12. The quantity of grain loaded onto a vessel is determined as the weight stated in the relevant bill(s) of lading signed by the Master of the vessel or by the duly authorized marine agent.  The Parties have agreed the weight of the Grain loaded onto the vessel is determined as per calibrated bunker scales and relevant Certificate of Quantity of the Grain loaded issued by the Contractor and presented to the Customer within 2 (two hours) after completion of loading. The weight of bulk cargoes in the bill of lading shall be recorded on the basis of the Certificate of Quantity of the Grain loaded on the vessel and shall be taken as the basis for issuing the final invoice.  6.13. The quantity of transshipped grain in case of shipment onto trucks is determined by Contractor’s verified scales and specified in the Truck waybills and/or Acts of acceptance-transfer of Grain.  The quality of Grain shipped onto trucks and/or railway cars is determined by the Laboratory for each transport unit and is final.  The quality of the entire batch of Grain specified in the Customer's application is determined by the Contractor's laboratory based on the results of the shipment of the entire batch according to the weighted average indicators. The quality must meet the indicators agreed by the Parties in the relevant specification.  **. SPECIFICATIONS OF THE TRANSPORT:**  **7.1. The vessels shall** have no tweendecks with minimal wings of under-deck space, technically fit, suitable for loading, and shall ensure the reliable transport of the Cargo. It is forbidden to present the vessel to the Port with an open flushing system.  **7.2.** At the time of the officially announced ice campaign in the region, the nominated vessel shall have an ice class for its acceptance for piloting as a part of ice convoy. In the absence of an ice class, the vessel may be accepted for piloting only with the written consent of the classification society for navigation in ice conditions.  **7.3. Restrictions for trucks/trailers:**  Acceptance and shipment of Grain is carried out only from or into trucks that meet the following requirements:  - intended for the transportation of grain according to its technical and sanitary characteristics;  - total gross weight no more than 65 tons;  - with dimensions that allow receiving or shipping grain based on the technical characteristics of the weighing platform, namely:  • Trucks with an interaxial base of no more than 11.5 m, when fixed on the back stops up to 65 tons gross weight with rear discharge;  • Trucks with trailers with an interaxial base of no more than 6 m; when fixed on the back stops up to 60 tons gross weight with rear discharge;  • Dump trucks and vehicles with a bottom unloading with the height of no more than 4 metres and gross weight no more than 65tons.   * Trucks with side unloading is not accepted. * Serviceable dump trucks and/or trucks with rear discharge (availability of serviceable hatches), with body height no more than 4,5 meters, the base length of the trailer is no more than 22 meters.   **7.4. Restrictions on the acceptance of railway cars:**  specialized hopper grain carrier or other types of railway cars adapted for the Cargoes transportation (in agreement with the Contractor). The Cargo must be presented for unloading in technically sound railway cars, and freely pour out from the open unloading hatches of a railway car without additional efforts; otherwise, the Contractor will not accept the railway cars with the Cargo for handling and shall not be responsible for the damages of the railway cars and the financial costs due to its handling and demurrage.  **8. REQUIREMENTS FOR VESSELS:**  **8.1.** Restrictions on the berth 25:  • LOA – max 245 m  • Beam – max 43 m  • draught – max 15.27 m.  • WLTHC – max 21 m  • Type of hatch covers – hydraulic folding type;  • Type of hatch covers – rolling type:  a) piggy-back type;  b) side rolling type  **Except for** pontoon type covers.  • Type of the vessel – bulk carrier.    **8.2.** Vessels which technical characteristics exceed the restrictions as specified in this Agreement, may be allowed for loading on an case-by-case basis, with a separate agreement between Contractor and Customer and in case of good weather and or tidal conditions if the required permits and written agreement from the captain/vessel owner have been obtained.  **8.3**. At the time of the officially announced ice campaign in the region, the nominated vessel must have an ice class to accept it for conducting as part of ice caravans. In the absence of an ice class, the vessel may be accepted for sailing in ice conditions only with the written consent of the classification society.  **9. PRICING AND PAYMENT**  **9.1.** The agreed basic complex rate for Grain transshipment services which are stipulated in clause 2.4 of this Agreement is:  • US 15.13 dollars per one metric ton of Grain.  • US 8.50 dollars per one metric ton of Grain for grain crop 2021 in the quantity of 181 000.00 MT.  The agreed rate for the Contractor's services is specified with value added tax (VAT) excluded. The agreed rates for services provided by the Contractor are subject to VAT. VAT is charged according to the legislation.  9.2. .Application of discount to the basic complex rate shall be applied upon the fact of reaching the corresponding quantity of transshipment as follows:  (a) in the case of a committed or take-or-pay commitment, the Volume Discount which applies to the range into which the quantity committed falls shall apply to the entire quantity committed (eg. a take-or-pay commitment of 850,000mt shall have a discount of 6% applied to the total 850,000mt);  (b) in the case of a non-committed or best efforts type commitment, the Volume Discount shall be applied on an incremental basis to the quantity actually shipped (e.g. 850,000mt shipped under a best efforts commitment shall have no discount applied for the first 500,000mt, a discount of 3% applied to the next 250,000mt and a discount of 6% applied to the remaining 100,000mt).  Volume Discount is applied in accordance with the above to the agreed basic complex rate for Grain transshipment services and is calculated by reference to the volume of transshipment at the Terminal on an annual basis as set out below (all figures are in thousands of metric tonnes:  Till 500 – 0%  501-750 – 3 %  751-1.000 – 6%  1.001-1.250 – 9%  1.251- 1.500 – 12%  1.501-1.750 – 13%  1.751-2.000 – 15%  2.001-2.250 – 17%  2.251-2.500 – 18%  Above 2.500 – 20%.  9.1.1.  **9**.  **9.3. The fee for grain storage (technological accumulation)**, from the moment of receipt of each transport unit of the consignment of grain included in this shipload lot, irrespective of which quota the given transport unit received initially, according to the railway or truck waybill, without VAT, is:  • 1-30 days – included in the transshipment rate;  • 31-45 days – USD 0.104 per day per ton;  • 46-60 days – USD 0.208 per day per ton;  • more than 60 days – USD 0.27 per day per ton.  VAT is charged according to the legislation of Ukraine.  No storage fee is payable from the moment the Terminal or the cargoes are destroyed due to the war or warlike actions in Ukraine.  **9.3.1.** The end date of storage of relevant quantity of Grain is the date of Bill of Lading or railway bill or truck waybill іn case of shipment of Grain onto railway cars or trucks, another document certifying the export of Grain from the Terminal..  **9.4.** The final calculation of the cost of the Contractor’s transshipment services and payment is made based on the quantity specified in the bill of lading/consignment note/waybill, within 5 (five) banking days from the moment the Contractor’s proper invoice is submitted to Customer.  **9.5.** Storage (technological accumulation) fees are paid by the Customer per each vessel, as per Contractor’s invoice, statement of service acceptance and corresponding calculations of the storage cost within 5 (five) banking days from the moment the Contractor’s proper invoice is submitted to Customer.  **9.6.** An invoice will be considered as the submitted for payment if signed by the authorized person (in .pdf format) from the e-mail address [sale@mv-cargo.com](mailto:sale@mv-cargo.com) to the Customer’s e-mail address stated in the nomination.  At the same time, a sufficient confirmation of the fact of receipt of the invoice by the Customer will be a notice of its delivery to the Customer’s electronic address specified in this Agreement, which has been formed by the corresponding Contractor’s mail program.  **9.7.** The date of payment is a date of receiving of funds to the account of the Contractor.  **9.8**. Customer’s acceptance of the services rendered and mentioned in this Agreement shall be made by the relevant Certificate of Delivery and Acceptance of Rendered Services (performed work) prepared and issued by the Contractor and signed by both Parties.  The Certificate of Delivery and Acceptance of Rendered Services for transshipment is confirmed by a bill of lading or a mate’s receipt for the shipped consignment, signed by the vessel’s master or authorized marine agents for each vessel’s lot.  In case of shipment of Grain onto the Customer’s trucks, the Contractor’s Certificate of Delivery and Acceptance of Rendered Services is confirmed by the truck waybills and/or the Act of acceptance-transfer of Grain for the shipped consignment.  During 5 (five) business days the Customer has the right to provide motivated comments on the services/documents provided by the Contractor.  The Contractor must take actions to correct as per Customer’s comments within the period specified by the Customer. If Contractor take remedies to Customer’s satisfaction, the Customer is obliged to sign the corrected Contractor’s Certificate of Delivery and Acceptance of Rendered Services the within 1 (one) business day and to pay for the services within 5 (five) business days.  In case Customer has not signed the Contractor’s Certificate of Delivery and Acceptance of Rendered Services updated to Customer’s satisfaction, during 1 (one) business day, such Certificate is considered signed and accepted by the Customer and is the basis for the settlements between the Parties.  **9.9.** In the case of the transfer of Grain on the Contractor’s Terminal to a third party, the Customer pays the cost of storage, in accordance with the terms and rates specified in this Agreement, from the moment the Grain has been received by the Contractor until the Grain is transferred to a third party (date of signing of the acceptance-transfer certificate of cargo).  In the case of receiving Grain at the Contractor’s Terminal from a third party, the Customer pays the cost of storage according to the period of storage of the Grain at the Terminal from the moment of its receipt from a third party. The storage free for the cargo from the date of its delivery to the Terminal until the date preceding its transfer to the Customer’s name shall be paid by the previous cargo owner.  The calculation of the cost of the storage of the Cargo, loaded onto the vessel or transferred on the Terminal, shall be made without any reference to the exporter(s), regardless of the actual date of arrival/departure of the certain parcel of the Cargo, as per the calendar order of arrival of the Cargo (FIFO method).  **9.10.** Payment is made in US dollars by direct bank transfer to the Contractor’s bank account mentioned in this Agreement as per the rates specified in this Agreement.  **9.11.** Payment of additional Contractor’s services/works not included in the basic complex rate, but prior agreed with the Customer, shall be made by the Customer in US dollars, by direct bank transfer to the Contractor’s bank account mentioned in this Agreement within 5 (five) business days as per invoice and Contractor’s Certificate of Delivery and Acceptance of Rendered Services signed by the authorized representatives of the parties.  **9.12**. The Contractor is a resident of Ukraine and a taxpayer for profit on a general basis and is a taxpayer of VAT.  **9.13.** The Customer is a resident of Switzerland and a taxpayer on a general basis.  **9.14.** In case of changes in prices for energy carriers, fuels and lubricants, increase the cost of services of subcontractors and another material resources, necessary for the providing Services, the parties undertake to revise the rates and agree on new ones within 10 working days since the moment of receipt of the relevant notification from the Contractor.  The rates set forth in this Agreement may be reviewed only upon Parties’ mutual consent in writing.  **10. VESSELS’ LOADING**  **10.1.** In case of Contractor’s confirmation of the laycan of the Customer’s vessel at the planed dates (laycans) of arrival of the other vessel of another customers, the removal of the vessel from the berth and re-berthing, re-mooring/shifting of the Customer’s vessel after loading of another vessel is at the the Contractor’s expense. The time from the moment when the vessel is removed from the berth to the re-berthing of the vessel is counted as laytime of the Contractor.  In case arriving of the Customer’s vessel outside of the agreed laycan (earlier or later), the acceptance of the Vessel will be by the “Line up” principle in accordance with clause 10.3 of this Agreement.  **10.2.** The Customer or marine agents shall inform the Contractor of the estimated time of arrival of each vessel: the estimated time of arrival (ETA) of the vessel (6 days prior to ETA, 72, 48, 24, 12 and 6 hours prior to ETA) within the monthly schedule agreed by the Parties in accordance with clause 4.1. and 5.2. of this Agreement.  **10.3.** **“Line up” principle.**  **10.3.1**. In case the Customer’s vessel arrives earlier the agreed period (laycan), her loading before the agreed laycan starts only after the Contractor’s confirmation, if the berth is free in general queue of other vessels, arrived in agreed period (line up).  **10.3.2**. In case the Customer’s vessel arrives later than the agreed period (laycan), her berthing and loading starts only after the Contractor’s confirmation, if the berth is free in general queue of other vessels, arrived in agreed period (line up).  **10.3.3.** In case several vessels arrive in the same agreed period (laycan) сonfirmed by the Contractor, the loading of such vessels will be managed on a “first-come-first-served” basis as per “Line up” principle in general queue of other vessels which arrived in agreed period (laycans). However, the priority in berthing shall have that vessel, for which has the cargo load ready, given other conditions are equal.  **10.4. Nomination:**  The Customer nominates the vessel for loading the grain not later than within 7 (seven calendar days before the estimated time of arrival of such vessel to the Port.  The Customer has the right at any time until the end of the laycan substitute the nominated vessel with a vessel of similar class.  **10.5.** The Contractor shall provide the Customer with his written confirmation of acceptance of the nominated vessel for loading **during one (1) business day** from the date of nomination receipt and if the technical characteristics of the vessel are compliant to the terms of this Agreement.  **10.6.** The Contractor is obliged to start cargo operations immediately after completion of the mandatory formalities (including customs clearance of the cargo), on condition there are no restrictions or prohibitions by the state authorities, institutions or other persons authorized by the State regarding Grain, and the vessel is fully suitable for loading, but in any case not earlier than the readiness of the vessel’s cargo holds are confirmed by Customer’s superintendent and the customs’ office approval.  **10.7.** The fact of the vessel’s readiness for loading is confirmed by report of the superintendent appointed by the Customer at his expense.  **10.8.** If the Customer simultaneously nominates two vessels, arriving at the same time, the Customer and the Contractor have to agree which cargo and which vessel shall be the first to load and if there is sufficient free space at the berth.  In this case, the Contractor is not responsible for the demurrage of the second vessel, provided that the Contractor carries out cargo operations on the first vessel within the laytime according to the terms of this Agreement (by dividing the vessel’s consingment in MT by the load rate in MT/wwd, subject to the simultaneous readiness of all cargo holds of subject vessel).  The second vessel of the Customer must be berthed within the agreed laycan.  **10.9..** The norm of vessels’ processing for loading in accordance with this Agreement is one vessel at the berth, irrespective of another berth.  The possibility of simultaneous loading of two vessels is determined by the Contractor based on its capabilities.  In case of simultaneous loading of 2 (two) Customer’s vessels, the loading rates stipulated in this Agreement do not apply and should be agreed upon by the Parties in writing.  **10.10.** **The Contractor shall ensure the norm of loading of grain on the Vessel in the quantity:**  • Vessels with deadweight up to 5,000.00 MT – 3,000.00 MT/wwd;  • Vessels with deadweight from 5,001.00 MT to 10,000.00 MT – 5,000.00 MT/wwd;  • Vessels with deadweight from 10,001.00 to 20,000.00 MT – 7,000.00 MT/wwd;  • Vessels with deadweight from 20,001.00 to 40,000.00 MT – 10,000.00 MT/wwd;  • Vessels with deadweight of more than 40,001.00 MT – 17,000.00 MT/wwd;  in a 24-hour weather working day.  SSHEX EIU (Saturday, Sunday, holidays and weekends in accordance with the IMO Rules not to count even if used), time from 17:00 on a Friday or the day before the weekend or the holidays till 8:00. on Monday or day, which follows the weekend or the holidays is excluded from laytime.  Loading rates may be changed by mutual agreement of the Parties. Such change shall be confirmed by concluding additional agreement hereto.  **10.11.** Stowing /trimming in the holds shall be provided within the technological capacity of the loading equipment of the Terminal, without a manual trimming.  **10.12.** Loading of the vessel starts only if the Contractor is provider with the original Shipping Order properly prepared by cargo Forwarding Agents, with the personal number stamp of an inspector of the Odesa Customs office.  **10.13.** Warping/shifting of the vessel (alongside the berth or from one berth to another) is at the expense of the Party that initiated the warping/shifting.  **10.14.** The Contractor is not responsible for the demurrage and not receive dispatch when handling Grain.  **10.15.** Laytime starts to count from the moment the valid Notice of readiness (further NOR) was accepted by the Contractor, but in any case not earlier than the vessel was berthed and the readiness of all cargo holds was confirmed by Customer’s superintendent and not earlier than customs approval for cargo loading obtained.  If any of the afore said confirmation is missing, loading may commence only after Customer’s written confirmation.  NOR shall be tendered during official business hours on Monday 08:00. through Friday 17:00 .  **10.16.1.** If the NOR is rendered and accepted by the Contractor on a business day before12:00, laytime starts to count at 14:00. of the same business day, regardless of the actual time when loading starts.  **10.16.2.** If NOR is rendered and accepted by the Contractor after 12:00 on a business day, laytime starts to at 08:00 of the next business day, regardless of the actual time when loading starts.  Time from Friday 17:00 . to Monday 08:00 and time from 17:00 on the day before the official holiday/weekend until 08:00 on the next business day, is not to count as laytime.  If NOR is tendered prior to the agreed laycan, the Contractor accepts NOR on the first day of the laycan in accordance with clause 10.16 of this Agreement. The laytime starts to count as per clauses 10.16.1, 10.16.2 of this Agreement.  **10.17.** The time spent on passage from roads to the load berth, mentioned in this Agreement, and the time spent on the swarping/mooring to other berths, unless such swarping/ mooring to other berths occurs due to Contractor’s fault, shall not count as laytime.  The calculation of the laytime for Contractor shall be made by dividing the vessel’s consingment in MT by the load rate in MT/wwd, in accordance with this Agreement.  **10.18.** Any time lost during a loading shall not count as laytime:  • time used for passage of the vessel from the anchorage to the terminal’s berth;  • ballast operations, differentiation, trimming, distribution of the cargo in the holds according to the verbal/written instructions of the Master;  • draft survey readings before, during, after the completion of loading;  Opening and closing of holds;  • Time lost due to prohibition to load by government authorities or by superintendents;  • Vessel’s unreadiness for load according to the rates agreed by the Parties;  • any stoppages if instructed by Master, superintendents or authorized state officials of Ukraine;  • Lack of cargo delivered by the Customer;  • absence or delay of the Customer’s documentary instructions;  • fumigation or disinfection of the vessel, cargo holds and/or the cargo;  • bad weather periods (rain, snow, mist, high humidity 90% and above, strong wind more than 15 m/sec).  The Contractor is not responsible for demurrage in the above cases.  **10.19.** Laytime stops to count at the time when loading completed as per SOF (statement of facts).  Three hours are allowed for signing B/Ls at the berth.  The Customer may object Contractor’s remarks on SOF and put its own to reflect correct information.  **11. LIABILITY OF THE PARTIES.**  **11.1. RESPONSIBILITY OF THE CONTRACTOR**.  11.1.1. The Сontractor is responsible for actions or inactions of the third parties involved by the Contractor in execution of this Agreement, in full as for their own and undertakes to compensate the Customer all direct damages caused by such actions or inactions, subject to documentary confirmation of the size and fact of such losses incurred by the Customer.  **11.3.2.**  **11.1.2.**Damage caused to the Customer due to loss, lack, or damage of the Grain due to the Contractor’s fault or fault of the third parties involved by the Contractor, shall be reimbursed by the Contractor, over deduction of natural loss only, as follows:  (i) for loss or lack of the Cargo: in the amount of average market value of the lost or missing cargo on the date of detection of a loss/lack of Cargo by the Customer, and if the Contractor avoids compensation of losses – on the date of actual recovery of such losses.  For the purposes of this sub-clause (i) “market value of the cargo” is defined as the price of one ton of cargo on the terms of “FOB Pivdennyi”.  (ii) for damage to the cargo, lack of its quality – in the amount by which its value has decreased. The amount of the reduction in the value of the Cargo is calculated as the difference between the market value of the Cargo on the date when the Customer became aware of the damage/lack of the Cargo, and if the Contractor avoids compensation of losses – on the date of actual recovery of such losses, and the market value on the date when the Cargo was actually sold.  For the purposes of this sub-clause (ii) the “market value of cargo” is defined as the price of one ton of cargo on the terms of “FOB Pivdennyi”.  (iii)The market value of the Cargo is provided by the Customer and is confirmed by the certificate/statement of the State Enterprise “Derzhzovnishinform”; in the case there is a range of prices in such a confirmatory document, the average price is taken for the purpose of determining the “market value of the goods”.  The Customer’s claim shall be paid within 15 (fifteen) business days or the Contractor provides his objections within the same period.  **11.1.3.** The Contractor shall be liable to the Customer for preservation of Cargo quantity (with deduction of natural loss and normative losses 0,2%) from the delivery of the Cargo to the Terminal or its transfer to Customer’s name at the Terminal till its offloading into the means of transport provided by the Customer or transfer to third party at the Terminal.  The Contractor shall be liable to the Customer for preservation of Cargo quality for 60 (sixty) calendar days from the delivery of the Cargo to the Terminal, after the lapse of 60-day period - in case such deterioration is caused by willful or negligent actions or omissions of the Contracto only.  If the Contractor finds it necessary, in order to maintain the quality parameters of the Cargo being accumulated in the Terminal, to make its treatment and/or dry it, these operations shall be carried out upon written agreement of the Parties and at the Customer’s expense.  **11.1.4.**The Contractor shall not be liable for the consequences caused by the failure to fulfil and/or improper fulfilment by the Customer of requirements for the issuance of shipping and other documents specified herein.  **11.1.5.** The Contractor is not responsible for the weight and quality of the grain identified in the port of destination during unloading.  **11.1.6.**  Contractor shall be responsible for loading rates specified in this Agreement. The demurrage vessel rate should be indicated in the nomination of each vessel.  In the case of actual payment by the Customer of the demurrage to the carrier/owner/broker/buyer, the Contractor shall compensate the Customer liquidated damages in the amount of the such demurrage, if:  • in the case of the vessel arriving in the port in terms confirmed by the Contractor (Laycan) and are ready for the loading in all respects;  • in the case the loading is impossible due to Contractor’s fault (exept of emergency situations, force majeure cercumctances), action or omission of Contractor or third parties involved by Contractor;  • in the case the Contractor doesn’t render loading services as per load rates stipulated by this Agreement.  In this case demurrage is calculated as the least of the two values:  • the demurrage rate is indicated in the vessel’s nomination per charter party or  • the market value of the demurrage rate for carriage by vessels of similar size and in similar directions, as determined by an independent broker.  **11.1.7.**  **11.1.8.**In case of demurrage for railway cars at the Terminal is more than 3 (three) саlendar days from the date of arrival at the Terminal due to Contractor’s fault, the Contractor will pay to the Customer the penalty in amount of USD 200.00 per railway car per day of such waiting. **11.1.9.** The Contractor will not, in connection with any activities under or related to this Agreement, directly or indirectly:  (a) violate any applicable law prohibiting or penalizing bribery;  (b) offer, pay, promise to pay, give, or authorize to pay or give anything of value (including money) to any Government Official (as defined below), official of a political party, candidate for political office, or a political party to influence any act or decision of this person in their official capacity, induce this person to do or not do any act in violation of their lawful duty, or to secure any other improper advantage; or  c) offer, pay, promise to pay, give, or authorize to pay or give anything of value (including money) to any private (i.e. non-government) person to influence any act or decision of this person or to secure any other improper advantage.  None of the Contractor’s owners, officers, directors, principals, managers or employees is a Government Official, official of a political party, or a candidate for political office.  Neither Contractor nor its employees, managers, officers, or directors has been involved in any lawsuits, enforcement actions or government investigations related to bribery, corruption, or violations of laws prohibiting bribery.  The Contractor is responsible for ensuring that any permitted subcontractors performing services under this Agreement do so in full compliance with the terms of this Agreement.  The Contractor agrees that Cargill has the right to periodically require the Contractor to certify in writing its compliance with this Clause; and  The Contractor agrees to defend and indemnify Cargill from and against any and all claims, losses and expenses suffered or incurred by Cargill caused by Contractor (or any its subcontractors) breach of this Clause.  “Government Official” means (i) an officer or employee of the government, including any department, agency, or other entity owned or controlled by the government, or (ii) an officer or employee of a public international organization (for example the World Bank or International Monetary Fund); or (iii) any person acting in an official capacity for or on behalf of any of the above.  Notwithstanding anything in this Agreement to the contrary, if at any time Cargill believes in good faith that the Contractor has breached this Clause, Cargill may terminate this Agreement with immediate effect and without any further liability or obligation to the Contractor.  **11.1.10.** Contractor agrees to follow Cargill’s Supplier Code of Conduct, found at [www.cargill.com/supplier-code](http://www.cargill.com/supplier-code).  **11.2. RESPONSIBILITY OF THE CUSTOMER**  **11.2.1.** In the case of Customer’s cargo arrival to the Terminal ahead of the schedule before vessel’s arrival in the quantity that exceeds the amount that the Contractor has confirmed to accept in accordance with this Agreement, railway cars`s idle due to to the Contractorexercise of the right provided for in clause 4.16 of the Agreement, and/or in case it is impossible to start vessel loading at the agreed time for reasons beyond the Contractor’s and third parties involved by Contractor for the fulfilment of this Agreement, including, but not limited to, delay in the vessel’s arrival, cancellation of the vessel and the vessel’s unreadiness for loading, except for events described in part A of Article 121 of the Charter of Railways of Ukraine, in all other cases the idling of railway cars is not due to the fault of the Contractor (persons engaged by him),the Customer is obliged to compensate the Contractor for documented expenses incurred as a result of excessive demurrage of railway cars which are arriving at Contractor’s Terminal for transshipment under this Agreement in full within five banking days from the moment of invoicing of the relevant Invoice by the Contractor.  The allowed time for location of railway cars is the time from the moment of commercial acceptance by the Contractor of railway cars to the transfer of such railway cars of Ukrzaliznytsya PJSC, but not more than 24 hours from the moment of acceptance of railway cars by the Contractor in commercial terms.  The calculation is made based on current tariffs and rates of PJSC Ukrzaliznytsia accumulated under the following items:  - payment for the usage of railway cars;  - payment for the storage of cargo in railway cars (in case of usage of railway cars of PJSC Ukrzaliznytsia and on the tracks of Ukrzaliznytsia);  - other supportive services or works.  The basis for calculations is an Act with calculations in accordance with the current rules, tariffs and rates of PJSC Ukrzaliznytsya, “Code of ruls for the use railway cars and containers” and “Code of tariffs for transportation of goods by rail within Ukraine and related services”.  **11.2.2**. In case fumigants are detected in railway cars, the Customer is obliged to pay the Contractor liquidated damages in the amount of USD 300.00 per railway car per day within 5 (five) banking days from the date of relevant invoice. All costs for rejection, degassing, simple cars for degassing - at the expense of the Customer.  **11.2.3.** The Customer is obliged to dispose of the damaged Cargo within 3 (three) days from the moment of Contractor’s notification. In case the Customer fails to dispose of the damaged cargo, the Customer will pay liquidated damages in amount of USD 50.00 per day per railway car from the moment of notification and until removal of the cargo.  11.2.4. The Customer is responsible for all additional documented costs and damages incurred by the Contractor when providing the agreed services (exept for those arising from actions or omissions of the Contractor) and which are not provided by this Agreement, damage caused to the Contractor due to delictual obligations of third parties, in the case, as a result of the actions or the inaction of the Customer or other persons, the Contractor suffered losses, the Customer undertakes to reimburse them to the Contractor in full within five banking days from the moment of invoicing of the relevant Invoice by the Contractor.  **11.2.5.** If the Customer delays payment for the services, the Customer shall pay interest to the Contractor at NY prime rate plus 2.5% per annum from the amount of the outstanding balance.No interest is charged on prepayment.  **11.2.6.** The Customer ensures the vessel’s removal from the berth or the payment of liquidated damages in amount **US 500.00 dollars per hour** forstoppage of the Terminal, at the Contractor’s discretion, if:  • documented stoppage of the Terminal’s operations, due to breakage, failure or for some other reasons associated with the fault of the Customer, shipowners, charterers, carriers, buyers, cargo owner (if it is not the Customer), and any other entities with whom the Customer has legal relationships for the cargo during loading (or immediately prior to loading or immediately after loading, when the Customer’s vessel is still at the Terminal’s berth) with the exception of any delays or stoppages caused by damage to the Terminal/its equipment not by Customer's fault;  • for stoppage of the Terminal, for any reasons not related to the Contractor's direct fault, including, but not exclusively, due to the failure of the port master to provide the permission to leave the vessel from the port, detention or arrest of the vessel and /or cargo, expectation of the vessel for issuing permits or certification documents or procedures, individual regulatory acts, and in each of the above cases, in condition of the absence of substantiated and documented requirements from the persons providing to the Contractor, which are specified in this paragraph of the Agreement, that caused detention of the Terminal.  .  **11.2.7.** The clause 2/6/ is applicable in the case of the vessel occupiying the berth(s) above 5 (five) hours as clauses 5.10 and 5.11, due to the fault of the Customer.  **11.2.8.** arrival technically unsound/unfit/defective transport unit for unloading/loading of grain or not in accordance with other requirements due to this Agreement, the possibility and procedure for unloading/ loading is additionally agreed upon by the Parties.  The extra cost of unloading/loading or redirection of grain shall be at the Customer’s expense.  **11.2.9.** In the case of non-fulfillment and/or improper fulfillment of shipping documents for the arriving grain in Customer’s quota, the issuance of which is the direct Customer’s responsibility, the Customer shall be responsible for the demurrage of railway cars/trucks.  **11.2.10..** The Customer shall be liable for any delays associated with their failure to fulfil their obligations related to the fumigation of the Cargo.  The Customer shall be responsible for vessel’s readiness for loading.  **11.2.11.** The Customer shall be liable in the amount of documented direct losses to the Contractor (lost profit excluded), if Customer’s actions/omissions or actions/omissions of the third parties retained by the Customer caused:  • Destruction of or damage to the technological equipment or other Contractor’s property arising during acceptance, storage or shipment of the Customer’s Cargo;  In above-mentioned cases, the authorized representatives of the the Contractor and the Customer shall investigate and condclude the Loss Statement, which is presented to the Customer along with a Claim on indemnification hereunder which should contain the information about:  • Persons at fault of causing damage (individuals and legal entities);  • Property that was damaged as a result of actions by these persons/entities;  • Amount of the losses incurred  The Customer’s authorized representative is obliged to arrive at the Terminal not later than 5 (five) hours from the date of receipt of the relevant notice of the Contractor’s notification.  To the "Loss Statement" the "Claim" is attached, photo and/or video materials, documents confirming the justification of the amount of loss (the offer of a third-party organization for the performance of repair works on the facility that is damaged), the Contractor's invoice for payment shall be attached to the "Claim".  If the Customer acknowledges the claim, it within fifteen (15) calendar days from the date of the acknowledgment of the Claim shall pay the Contractor’s invoice for the losses incurred.  **11.2.12.** The Customer shall be liable for the vessel’s demurrage at the Terminal berth and/or on the roads due to the absence of the entire volume of the Customer’s Cargo required to load the vessel to its full capacity at the Terminal.  Demurrage, deadfreight, as well as all other expenses, shall be paid in this case at’the Customer's expense.  If of the Contractor's Terminal standing idle without cargo operations, due to the absence of the entire volume of the Cargo at the Terminal and the Customer’s vessel is waiting for the cargo at berth due to Customer’s fault, the Customer upon Contractor’s request shall pay penalty at rate of **US 500.00 US dollars per hour** of idle time.  **13.** **FORCE-MAJEURE CIRCUMSTANCES**.  **13.1**. Neither Party hereto shall be liable for the total or partial failure to fulfil its obligations assumed hereunder, if this failure has become a consequence of force majeure.  According to the terms and conditions hereunder, force majeure mean any extraordinary events of an external nature with respect to the Parties that arose after the conclusion of the Contract, through no fault of the Parties, against the will of the Parties, which cannot be predicted or prevented, subject to taking ordinary measures, and which directly affected fulfilment of its respective obligations, including but not limited to:   * Acts of god (flood, fire, earthquake, hurricane or other natural disasters); * Disasters of biological, anthropogenic and man-induced origin; * Circumstances of social life (wars, armed conflicts, military operations, blockades, terrorist acts, embargoes, lockout, etc.); * Issuance of prohibitive or restrictive regulations of state authorities or local governments that restrict the export of the Cargo from Ukraine, in part or otherailwayise, including but not limited to; * Introduction of export licenses or export quotas, other prohibitive measures in relation to export operations with the Cargo.   **13.2.** Proof of force majeure circumstances is a document issued by the Chamber of Commerce or the regional branch authorized by it, or another competent government authority which has the legal right to confirm the existence of certain circumstances in the state in which such circumstances arose.  **13.3.** A party that intends to refer to the force majeure circumstances shall promptly, taking into account the capabilities of the technical means of urgent communication and the nature of the existing obstacles, but no later than 10 working days, notify the other Party of force majeure circumstances and their impact on the performance of this Contract, providing the relevant opinion of the authorized body.  **13.4.** Force majeure circumstances shall automatically extend the performance of this Contract for the period of their duration.  In the event that the force majeure lasts for more than one month, and there is no Customer’s cargo in the custody of the Contractor, each Party shall have the right to terminate this Contract without resort to court and shall not be liable for such termination, provided that it notifies the other Party no later than seven (7) business days prior to the date of termination.  **13.5.** The occurrence of force majeure circumstances shall not release the Customer from payment of the cost of works performed by the Contractor (services rendered) under this Contract before its termination.  **13.7.** Neither party shall be released from liability for delay in the performance of obligations assumed prior to the commencement of force majeure.  **14.** **OTHER CONDITIONS**  **14.1.** This Agreement is concluded with the full understanding by the Parties of its terms and terminology in the Ukrainian and English languages (in case of disputes the English version prevails) in two original copies having the same legal force, one of which is located at the Customer’s, the other – at the Contractor’s.  Copies of any documents related to the Contract (including the Contract itself) transferred by e-mail or fax are effective as originals before Party exchange the originals of such documents.  **14.2.** The Parties confirm that at the time of conclusion of the Agreement, in no way, by a legal act, by a court decision, or in any other way, neither of the Parties is restricted in the right to conclude and enforce this Agreement or similar agreements. Representatives of the Parties confirm that they have all the necessary powers to undertake actions for signing the Agreement on behalf and in the interests of the Parties.  **14.3.** Any changes and additions to this Agreement, including its termination (dissolution) or prolongation, will be valid if they are concluded in writing, signed by the authorized representatives of the Parties and stamped by the Parties (if any).  **14.4.** This Agreement, all Additional Agreements to it, and correspondence thereto between the Parties transmitted to each other by e-mail, are valid and legally binding.  **14.5.** Neither Party has the right to transfer its rights and obligations under this Agreement to third parties without the prior written consent of the other Party.  **14.6.** The Parties are fully responsible for the correctness of the details specified by them in this Agreement and undertake to inform in written the other Party about their change not later than five days after any of these changes.  **14.7.** Invalidity (for any reason) of certain provisions of this Agreement does not affect the validity of any other provisions of this Agreement or the Agreement as a whole. In this case, the Parties shall negotiate without delay with a view to changing the invalid provision in such a way that after the change of the new provision is valid and reflects as much as possible the intentions of the Parties at the conclusion of this Agreement.  **14.8.** The Parties warrant compliance with Trade Restrictions in all respects related directly or indirectly to the performance of this Agreement. This warranty refers particularly, but not exclusively, to any transport employed in association with this Agreement (inclusive of whoever may own, control, operate or have chartered such transport), to documentary instructions, to any intervening banks, and in general to any other person or entity associated with the performance of this Agreement.  **15. Arbitration clause**  Any dispute arising out of or under this Agreement shall be settled by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules No. 125, in the edition current at the date of this contract, such Rules forming part of this contract and of which both parties hereto shall be deemed to be cognizant. The arbitration shall take place in London, be subject to English procedural law and be conducted in English.  Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them shall bring any action or other legal proceedings against the other in respect of any such dispute, or claim until such dispute or claim shall first have been heard and determined by the arbitrator(s) or a board of appeal, as the case may be, in accordance with the Arbitration Rules and it is expressly agreed and declared that the obtaining of an award from the arbitrator(s) or board of appeal, as the case may be, shall be a condition precedent to the right of either party hereto or of any persons claiming under either of them to bring any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute or claim.  Nothing contained under this Arbitration Clause shall prevent the parties from seeking to obtain security in respect of their claim or counterclaim via legal proceedings in any jurisdiction, provided such legal proceedings shall be limited to applying for and/or obtaining security for a claim or counterclaim, it being understood and agreed that the substantive merits of any dispute or claim shall be determined solely by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125.  The Parties further acknowledge and agree that this Agreement constitutes a written consent to arbitration under the Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (“New York Convention”), and any other relevant law, treaty or regulation, and as such the resulting awards are fully enforceable in any jurisdiction party to the New York Convention. Further, each party expressly represents and agrees that it will not contest the enforceability of any such Award on the basis of the absence of a written contract or agreement and waives any right to do so.  This Agreement is governed and construed by the laws of England and Wales. | ДОГОВІР № МВК-00\_\_  з надання послуг з накопичування та перевантаження Зерна  c. Визирка 2022 р.  ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ “М.В. КАРГО”, іменоване надалі “Виконавець”, в особі Директoра  Сікорського Анатолія, який діє на підставі Статуту, з однієї сторони,  та  компанія Cargill International S.A. з поштовою адресою: Esplanade De Pont-Rouge h - Grand Lanzi, p.o. boh 1415, 1211 Anger 26, Швейцарія, іменоване надалі “Замовник”, в особі підписанта цього Договору, належним чином зареєстрованого в Женевському торговому реєстрі з індивідуальним правом підпису, з іншої сторони, разом надалі пойменовані “Сторони”, а кожний окремо –“Сторона”, уклали цей Договір № МВК-00\_\_ з надання послуг з накопичування та перевантаження зерна (надалі за текстом “Договір”) про наступне:  1. ВИЗНАЧЕННЯ  “Термінал” означає єдиний майновий комплекс, розташований за адресою: вул. Морська, 1 та 1а, с. Визирка, Одеського району Одеської області, що включає в себе зерносховища, причал № 25, перевантажувальне обладнання та механізми, що використовуються Виконавцем для перевантаження зерна, а також окремі під'їзні залізничні шляхи ТОВ “ТІС”.  “Зерно” та/або «Вантаж» - означає зерно українського походження (таке як фуражна та продовольча пшениця, ячмінь, кукурудза), бобові, олійне насіння, соняшниковий пелетний шрот, погоджені до перевантаження Сторонами. Можливість та умови перевантаження інших культур і вантажів розглядаються Сторонами додатково та оформляються додатковими угодами.  “Порт” - Державне підприємство «Морський Торговельний порт «Південний» (Южний).  “АМПУ” – Адміністрація морських портів України.  Закінчення навантажувальних робіт - навантажувальні роботи вважаються завершеними з моменту завантаження Виконавцем на судно або автомобільний транспорт Замовника Зерна в кількості, визначеній сторонами як судова партія, згідно показників ваг Виконавця.  “Маркетинговий рік” – календарний період з «\_\_»\_\_[повинна бути зазначена дата підписання договору] 2022 року по 30 червня 2023 року.  2.ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ  2.1. За цим Договором Виконавець зобов'язується надати за винагороду послуги перевантаження (приймання, технологічне накопичення, зберігання, відвантаження) Зерна і виконати інші визначені цим Договором послуги та роботи, а Замовник зобов'язується забезпечити своєчасне надання Зерна у погодженій кількості до перевантаження та здійснити оплату за всі попередньо письмово узгоджені Сторонами і надані послуги та виконані роботи відповідно до умов цього Договору та додаткових угод та/або додатків до нього.  2.2. Надання послуг здійснюється без переходу права власності на Зерно до Виконавця.  2.3. Накопичування та зберігання Зерна здійснюється знеособлено, якщо інше не узгоджено Сторонами окремою Додатковою угодою.  2.4. До послуг перевантаження, що надаються Виконавцем Замовнику за цим Договором, належать:  2.4.1. забезпечення отримання згоди вантажоодержувача про приймання Зерна в залізничних вагонах та вантажних автомобілях згідно з пунктами 4.1 - 4.4 цього Договору.  2.4.2. 100% зважування Зерна на залізничних/автомобільних вагах при прийманні Зерна;  2.4.3. маневрові роботи (подача вагонів зі станції Чорноморська до місця візирування, подача на станцію розвантаження, подача порожніх вагонів на станцію Чорноморська після розвантаження); розвантаження транспортних засобів, обробка необхідних супровідних транспортних документів відповідно до чинного законодавства України;  2.4.4. виконання попереднього візуального, а також лабораторного контролю та відбір зразків Зерна для подальшого визначення якості за показниками, вказаними в п. 6.1.3 цього Договору;  2.4.5. відбір репрезентативних зразків Зерна для подальшого тестування у відповідних контролюючих органах (в т.ч. в Держрспродспоживслужба) для видачі необхідних документів відповідно до вимог чинного законодавства України;  2.4.6. ведення оперативного обліку кількості та якості Зерна, що приймається та відвантажується, з наданням звітів Замовнику згідно з п. 4.7 цього Договору;  2.4.7. накопичення та зберігання зерна з подальшим перевантаженням зерна на морське судно або автомобільний транспорт номіновані Замовником;  2.4.8. забезпечення навантаження суден згідно письмових інструкцій Замовника за наявності погодження митниці та/або завантаження у автомобільний транспорт наданий Замовником, згідно до його письмових інструкцій;  2.4.9. забезпечення ведення належної документації, що стосується зберігання, приймання, відвантаження, переміщення Зерна, яка може обґрунтовано вимагатися Замовником та/або представниками влади відповідно до чинного законодавства України;  2.4.10. складання необхідних документів, що підтверджують нестачу чи пошкодження Зерна та/або транспортних засобів, які виявленні під час приймання Зерна;  2.4.11. Mеханічний тріммінг Зерна в судових трюмах (в межах технологічних можливостей вантажно-розвантажувального обладнання Терміналу).  2.4.12. Додатковий (ручний, тощо) тріммінг Зерна в трюмах судна Виконавцем не здійснюється;  2.4.13. Передання Замовнику товарно-транспортних та залізничних накладних, отриманих із зерном на квоту Замовника, оригiнали документів надсилаються згідно інструкцій Замовника;  2.4.14. Надання інформації та документації про кількість, якість та стан Зерна Замовника відповідно до вимог Замовника та/або чинного українського законодавства, протягом терміну дії цього Договору;  2.4.15. Iнформування Замовника про схему завантаження кожного окремого судна згідно з отриманими від Замовника інструкціями та погодженого з капітаном судна карго-плану;  2.4.16. Видача складських квитанцій (за виключенням подвійних складських квитанцій/свідоцтв) на Зерно, що належить Замовнику згідно інструкцій Замовника, але у будь- якому разі складська квитанція має покривати об’єм вантажу, прийнятого Виконавцем протягом не менше добової партії вантажу;  2.4.17. надання довідок про кількість Зерна на Терміналі в розрізі експортерів (за умови наявності такої інформації в товаро-супровідних та /або інших транспортних документах Замовника) при відвантаженні Зерна на судно та до проходження Замовником митного оформлення Зерна.  2.5. Даний Договір регулює правовідносини Сторін стосовно перевантаження зернових вантажів виключно через причал №25, розташований в акваторії Порту.  2.6. Замовник гарантує та підтверджує, що йому належить право розпорядження Зерном та що Зерно не є предметом застави, позовного та/або виконавчого провадження, не знаходиться під арештом, відносно нього відсутні претензії з боку третіх осіб, воно не завезено з тимчасово окупованих та непідконтрольних територій України. Замовник приймає на себе всі ризики та наслідки невиконання наданої цим пунктом Договору гарантії шляхом відшкодування Виконавцю всіх понесених через порушення цієї гарантії збитків та витрат.  2.7. Прийом та відвантаження Зерна здійснюється лише за письмовими інструкціями Замовника за погодженням з Виконавцем, та при відсутності заборгованості Замовника за попередні рахунки, за умови що такі рахунки правильно та своєчасно виставлені.  2.8. Сторони погодили використовувати 24-часову систему відліку часу.  3. ТЕРМІН ДІЇ ДОГОВОРУ  3.1. Цей договір набуває чинності з моменту його підписання Сторонами і діє до 30 червня 2023.  3.2. Цей Договір може бути змінений або доповнений тільки за письмовою згодою Сторін шляхом укладення та підписання Сторонами відповідної додаткової угоди. .  3.3. По закінченні дії цього Договору Сторони зобов'язуються зробити повний взаєморозрахунок протягом 5 (п'яти) банківських днів з моменту його закінчення.  4. ЗОБОВ’ЯЗАННЯ ТА ПРАВА ВИКОНАВЦЯ:  4.1. Виконавець зобов’язаний підтвердити Замовнику місячний план завезення Зерна та постановки суден або надати зустрічні пропозиції щодо плану постановки суден із зазначенням можливих періодів приймання суден (lаусаn) та завезення Зерна у відповідному плановому місяці протягом 3 (трьох) робочих днів з дати отримання такого плану від Замовника. Замовник, на власний розсуд, має право або прийняти зустрічні пропозиції Виконавця, або відмовитись від них, без відшкодування будь-яких збитків Виконавцю.  4.2. відповідно до п. 4.2.1 цього Договору підтвердити приймання Зерна залізничним транспортом в системі планування залізничних перевезень (МЕСПЛАН) відповідно до заявки Замовника в межах раніше погодженого Сторонами місячного плану завезення Зерна наступним чином:  - вагони, замовлені до 15:00 робочого дня, підтверджуються до 17:00 того ж самого робочого дня;  - щоденний обсяг приймання повинен бути проставлений до 16:00 того ж робочого дня;  - не пізніше 16:00 у робочий день Виконавець зобов’язаний в телефонному режимі узгодити з Замовником проставляння проблемних станцій/обсягів та ввести необхідні корективи, після 16:30 до 17:00 Виконавець підтверджує всі узгоджені з Замовником зміни.  4.2.1. за заявою Замовника щомісячно підтверджувати у МЕСПЛАН узгоджений з Виконавцем місячний обсяг завозу зерна залізничним транспортом у погодженому Сторонами обсязі.  4.3. забезпечити приймання, маневрові роботи (подачу та забирання вагонів) і розвантаження вагонів та вантажних автомобілів з зерном Замовника при 100% зважуванні зерна на вагах Виконавця.  Норми приймання і розвантаження вагонів та вантажних автомобілів встановлюються Сторонами при узгодженні щомісячного Плану завозу Зерна на Термінал.  Сторони розуміють та погоджують, що такі норми приймання застосовуються виключно у разі постачання протягом доби однієї культури та одного класу Зерна. У разі постачання різних видів Зерна, різного класу одного виду зерна протягом доби, Сторони погоджують норми приймання і розвантаження Зерна в кожному випадку окремо.  4.4. Документально оформляти нестачу, надлишки, пошкодження Зерна та/або вагонів, виявлені під час приймання від залізниці або автомобільного перевізника.  За попереднім погодженням з Замовником залучати ТПП та інші служби, якщо знадобиться, для оформлення необхідних актів.  4.5. Незважаючи на положення п.п. 4.2, 4.2.1 та 4.3 цього Договору, з огляду на те, що місткість ст. Хімічна (під’їзні залізничні колії ТОВ «ТІС») обмежена, Виконавець має право встановити норму одночасного знаходження порожніх вагонів Замовника, що простоюють з причин незалежних від Виконавця на коліях станції Хімічна.  Під простоєм вагонів Сторони розуміють знаходження залізничних вагонів на під’їзних коліях більше 36 годин.  Облік вагонів Замовника ведеться за станом на 08:00 годину поточної доби. До норми однократного знаходження включені всі вагони Замовника, які простоюють з причин не залежних від Виконавця на станції Хімічна - навантажені, порожні, вагони на контролі, на митному оформленні, не повністю розвантажені, та які знаходяться під вантажними операціями та інше за виключенням вагонів, щодо яких проводиться спір по якості згідно з п. 6.9 цього Договору.  4.6. Проводити лабораторні випробування зразків, відібраних з кожного транспортного засобу.  Деталі щодо вимог по якості визначаються цим Договором та/або Специфікаціями до нього.,  4.7. Щоденно надавати Замовнику реєстр прийнятого та відвантаженого Зерна за попередню добу.  Реєстр прийнятих транспортних засобів надається щоденно в електронному вигляді до 10:00 ранку доби, що слідує за звітною (крім вихідних та святкових днів, реєстри, за які надаються в перший робочий день до 12:00).  Реєстр має містити наступну інформацію:  - номер транспортної одиниці,  - дата та номер транспортного документу,  - дата відвантаження,  - пункт відвантаження,  - дата фактичного надходження зерна,  - дата приймання Зерна,  - вантажовідправник,  - експортер (за наявності такої інформації в транспортних документах та це визначено згідно з інструкціями Замовника),  - найменування вантажу,  - кількість (брутто, тара, нетто) та якість згідно транспортним документам,  - фактична кількість (брутто, тара, нетто) та якість згідно посвідчення про якість та фактична якість прийнятого Зерна.  4.8. щоденно надавати Замовнику інформацію про дислокацію вагонів, що рухаються на адресу Виконавця о 10:00 ранку, а у випадках завершення формування судової партії - також о 17:00.  4.9. Забезпечити одночасне зберігання зерна Замовника в кількості, узгодженій Сторонами під час затвердження Місячного плану завезення Зерна на Термінал, але не менше кількості, зазначеної в п. 4.10 Договору, в умовах забезпечення збереження якісних показників такого Зерна протягом не менше 60 (шістдесяти) календарних днів з дати приймання Зерна на Термінал.  Підтвердження норм одночасного зберігання відбувається в межах затвердження Графіка завезення зерна та графіка відвантаження зерна на судно (авто) на місяць, наступний за поточним, щомісячно до 20 числа. поточного місяця в такому порядку:Загальна норма зберігання – пропорційна частка Замовника в загальному місячному обсязі перевантаження на основі загальної логістичної здатності зберігання Терміналу 228 000 тонн;  Додаткова норма зберігання на основі загальної здатності зберігання Терміналу 280 000 тонн – може надаватися пропорційно частці Замовника в загальному місячному обсязі з урахуванням фактичної доставки залізничними вагонами та вантажівками.  4.10. Виконавець щомісяця до 20 числа поточного місяця затверджує графік залізничних поставок на наступний місяць.  Добова норма ARM залежить від частки Замовника в загальному місячному обсязі перевантаження, підтвердженого Виконавцем для всіх клієнтів, і розраховується наступним чином:  Щоденна норма ARM = (164 \* частка Замовника в загальному місячному обсязі перевантаження)/100.  4.10.1. Добова норма завезення Замовником автомобільним транспортом є ​​пропорційною частці Замовника в загальному місячному обсязі перевантаження на основі загальної середньої пропускної здатності вантажівок Терміналу 300 вантажівок на день. Це стосується лише випадку відсутності додаткових послуг сушіння під час прийому вантажівок. Добова норма Замовника на послуги із сушіння є ​​пропорційною частці Замовника у загальному місячному обсязі перевантаження з розрахунку на загальну середню потужність сушіння Терміналу 1500 т на добу для кукурудзи з вологістю не більше 19%.    4.11. постійно слідкувати за станом Зерна та інформувати Замовника про втрату чи пошкодження Зерна (в тому числі про підвищення температури зерна) протягом одного робочого дня коли стало відомо про таку втрату чи пошкодження.  4.12. Забезпечити безперешкодний доступ інспекційної компанії, призначеної Замовником, до зерна, зерносховищ, судна, для участі в зважуванні, відборі зразків зерна при прийманні і відвантаженні, а також надати необхідну інформацію/свідоцтва з повірки залізничних та автомобільних ваг, на яких здійснюється зважування транспортних засобів, а також зважування зерна при навантаженні на судно.  4.13. Надавати Замовнику письмові інструкції щодо заповнення документів (ТТН та залізничних накладних).  4.14. За письмовим погодженням із Замовником забезпечувати виконання додаткових робіт, не зазначених у цьому Договорі, за окрему плату узгоджену Сторонами окремою Додатковою угодою до Договору.  4.15. Виконавець має право відмовити в підтвердженні Плану завезення лише у разі перевищення Замовником обсягу одночасного зберігання узгодженого Сторонами або Замовник не с платив безспірні прострочені рахунки.  4.16. Виконавець вправі без будь-якої відповідальності відмовити Замовнику у прийманні Вантажу, що прибув на Термінал та не підтверджувати вагони в системі планування залізничного транспорту (в системі АРМ), у випадках:  • невідповідності транспортного засобу вказаним в Договорі вимогам та/або перевищення дозволеної максимальної маси транспортного засобу Замовника, зазначеної в паспортних даних такого засобу та/або згідно вимог чинного законодавства;  • Якщо якість, визначена лабораторією Виконавця, не відповідає встановленим стандартам, узгодженим обмеженням або специфікації експортного контракту; • якщо це може привести до погіршення якості всієї партії зерна;  • прибуття Вантажу понад погодженої до завезення кількості;  • прибуття Вантажу з порушенням погоджених строків завезення;  • перевищення одночасного зберігання Вантажу понад наданої Замовникові квоти;.  • у разі несвоєчасного подання Замовником або уповноваженими особами Замовника документів на порожні вагони.  • прибуття Вантажу, що не відповідає погодженій номенклатурі;  • прибуття Вантажу без належним чином оформленого комплекту документів;  • порушення водіями автотранспорту, встановлених на Терміналі або в Порту правил пропускного режиму, правил техніки безпеки, охорони праці, вимог чинного законодавства щодо вантажних робіт, а також інших вимог та правил, визначених Виконавцем на підставі локальних та нормативних актів, правил митного та прикордонного контролю;  • якщо є документальне підтвердження того, що на Зерно накладено арешт або іншим чином обтяжено.  • коли прибувають залізничні вагони з фумігацією в ньому.  • у разі затримки з боку Замовника більше ніж на 10 календарних днів з оплатою безспірних рахунків Виконавця. 4.17. Виконавець має право без будь-якої відповідальності за це не підтверджувати номінацію та відмовити в прийнятті Судна, якщо на момент подання номінації Замовником завезено менш ніж 80 % заявленого до перевантаження Зерна.  4.18. Виконавець має право без будь-якої відповідальності за це не перевантажувати Вантажі Замовника у разі затримки з боку Замовника більше ніж на 10 календарних днів з оплатою безспірних рахунків Виконавця. 4  4.19.. Виконавець має право на власний розсуд надавати Замовнику знижки до встановлених Договором ставок, окрім встановлених Договором, що оформлюється Сторонами відповідною додатковою угодою до Договору.  4.20. Виконавець зобов’язаний повідомляти Замовника про можливі зупинки, затримки приймання Вантажу не менше, ніж за 36 (тридцять шість) годин до початку таких зупинок. У випадку неповідомлення Замовника про такі зупинки, Виконавець зобов’язаний відшкодувати Замовнику документально підтверджені витрати, пов’язані з простоєм/поверненням/переадресуванням транспорту, у зв’язку з такими зупинками (не застосовується до незапланованих/непередбачених, аварійних зупинок, поломок та ін.).  4.20. Виконавець має право без будь-якого узгодження із Замовником та його попереднього погодження надавати у будь-якому вигляді на власний розсуд інформацію іншим Клієнтам про завантаженість складів Терміналу та Зерносховища із визначенням залишків по кожному Клієнту, в тому числі Замовника, та інформацію по line-up із визначенням черговості та часу заходу суден під завантаження по кожному Клієнту, включаючи Замовника.  5. ОБОВ’ЯЗКИ ЗАМОВНИКА:  5.1. Замовник зобов’язується забезпечити поставку зерна на Термінал залізничним та/або автомобільним транспортом у кількості та в строки відповідно погодженого Сторонами місячного Плану завезення Зерна на Термінал та норм приймання та розвантаження вагонів та вантажних автомобілів. Замовник забезпечує подачу залізничних вагонів в справному стані згідно узгодженого Сторонами плану. Вид залізничних вагонів - спеціалізований хопер-зерновоз.  5.2. Замовник зобов'язаний щомісячно до 20-го числа поточного місяця надати для узгодження з Виконавцем план завозу Зерна на Термінал та план відвантаження Зерна на Судно/автомобільний транспорт на місяць, наступний за поточним, який має включати:  • кількість та якість вантажу відповідно до номенклатури;  • попередній графік подачі суден;  • графік відвантаження вагонів та автотранспорту.  План відвантаження/завозу повинен відповідати наступним вимогам:  • забезпечувати надходження 80% вантажу на Термінал до номінації Судна;  • забезпечувати надходження 20% вантажу на Термінал після номінації судна, але до постановки Судна до причалу;  але, в будь-якому випадку, не меншої кількості ніж узгоджено Сторонами.  Заявка вважається поданою, у випадку якщо вона надіслана в письмовій формі або по електронній пошті на адресу [Kostiantyn\_Tarnavskyi@neptune.ua](mailto:Kostiantyn_Tarnavskyi@neptune.ua);  5.2.1.  5.3. Забезпечує подачу суден в узгоджений Сторонами строк (lаусаn) відповідно п. 10.3 цього Договору;  5.4. Своєчасно надати належним чином заповнені та правильно надати товаро-транспортні та супровідні документи відповідно до письмових інструкцій Виконавця.  5.5. Замовник направляє Виконавцю інформацію про граничні якісні показники для кожної партії Зерна (Вантажу), що слідує до Терміналу, а також забезпечує, щоб кожен вагон/вантажівка супроводжувалась наступними документами:  • Посвідченням якості Ф-42 ( для сої- вміст білка)  • Протоколами показників безпечності (надалі - ПБ) та ГМО згідно вимог діючих на території України стандартів на кожну культуру.».  5.6. Замовник зобов'язаний надавати попередньо, не пізніше ніж за 7 (сім) календарних днів до орієнтовної дати приходу судна на рейд Порту, номінацію судна, що містить наступні дані, але не обмежуючись цим, по судну для узгодження технічних характеристик та підтвердження постановки судна до Порту:  • дату укладання договору фрахтування судна та ставку демереджа та диспача за таким договором фрахтування, окрім випадків ФОБ/ФОБ, у випадках ФОБ/ФОБ Замовник надає таку інформацію після отримання від покупця;  • очікувану дату прибуття судна (ЕТА);  • назву, прапор та розміри судна (макс. довжина, ширина, розрахункова висота борту);  • дедвейт, тип судна, його конструктивні особливості, технічні характеристики, включаючи розміри трюмів та їх люків номер ІМО;  • інформацію про Зерно, що має бути завантаженим на судно, в тому числі найменування та кількість Зерна, призначеного для завантаження, якісні показники такого Зерна. У разі якщо вони відрізняються від визначених Договором якісних показників – можливість прийняття такого Зерна узгоджується Виконавцем додатково;  • найменування країни призначення та порту розвантаження;  • добову норму навантаження;  • у період льодової кампанії Замовник додатково повідомляє Виконавця про льодовий клас судна, потужність машинної установки, матеріал гвинта, запаси палива, води, провізії у добах роботи.  Виконавець має право запитати будь-яку додаткову інформацію про Судно та/або Вантаж, та Замовник зобов'язаний надати таку інформацію в обсягах та терміни, визначені Виконавцем.  Не пізніше ніж за 3 робочих дні до очікуваної дати підходу судна Замовник зобов’язаний направити Виконавцю інформацію про компанію номіновану для проведення сюрвейєрських робіт та фумігації. Компанія має мати перепустку на територію Терміналу.  Замовник подає Судно під навантаження тільки після отримання письмових підтверджень Виконавця та АМПУ, а за умови перевищення вимог «Своду звичаїв порту», Капітана порта, на прийняття зазначеного Судна в узгодженний з Виконавцем термін.  Замовник забезпечує за свій рахунок, без участі Виконавця, оформлення відходу судна портовою владою біля причалу та на рейді.  За 3 (три) робочі дні до початку поставки Зерна на Термінал, Замовник зобов'язаний надати Виконавцю експортні вимоги щодо якості Зерна, яке підлягає завантаженню на Судно Замовника.  Замовник у сфері охорони праці:  • організовує робочий процес своїх співробітників щодо безпечного виконання робіт на території Терміналу, згідно з чинним законодавством України;  • забезпечує проходження співробітниками Замовника інструктажів з охорони праці, пожежної безпеки та техногенної безпеки;  • контролює дотримання ними діючих правил охорони праці, забезпечує всіх співробітників Замовника ЗІЗ (засобами індивідуального захисту);  • орагнізовує та несе відповідальність за пожежну, екологічну безпеку на території Термінала, а також несе відповідальність у встановленому законодаством порядку за порушення заходів безпеки, допущених його співробітниками (залученими ним третіми особами) в процесі їх діяльності на території Терміналу.  Замовник письмово повідомляє Виконавцю перелік уповноважених, яким надається право на приймання вантажу від імені Замовника з метою організації його відвантаження на судна на підставі належним чином оформленної Заявки-розпорядження на відвантаження з правом її підписання.  5.6.1.    5.6.2.  5.7. Замовник зобов’язаний оплачувати рахунки Виконавця згідно з умовами цього Договору.  5.8. Забезпечує своєчасне та належним чином оформлення документів необхідних для митного оформлення та випуску вантажу.  5.9. Забезпечує врегулювання з відправниками, одержувачами, перевізниками, контролюючими органами питання, пов'язані з невідповідністю якості вантажу, якщо така невідповідність була виявлена до приймання вантажу Виконавцем, без відповідальності Виконавця. При цьому Виконавець надає Замовникові максимально можливе сприяння у вирішенні зазначених спорів.  5.10. Замовник зобов'язаний забезпечити відведення судна від причалів Виконавця протягом 5 годин з моменту Закінчення навантажувальних робіт, за умови гарної видимості та сприятливих погодних умов. В тому числі в разі перерви у навантаженні більше 5 годин незалежно від підстав такої перерви.  Якщо Замовник не забезпечує відведення судна від причалу в зазначений період часу, Виконавець має право самостійно здійснити дії щодо відведення судна від причалу Виконавця за загальноприйнятою практикою Порту, з віднесенням всіх витрат на рахунок Замовника.  Якщо перерва у навантаженні є результатом дій або бездіяльності Виконавця, відведення судна від причалу здійснюється з віднесенням всіх витрат на рахунок Виконавця та /або (на вибір Виконавця) Виконавець має право (самостійно здійснити дії щодо відведення судна від причалу Виконавця. Відвід судна виконується за загальноприйнятою практикою Порту.  5.11. Виконавець має право збільшити зазначений у п. 5.10 цього Договору час/період стоянки судна Замовника біля причалу, за умови відсутності інших суден на постановку до причалу, на якому завантажується судно Замовника.  5.12. Замовник забезпечує своєчасну подачу суден під завантаження в стані і з урахуванням конструктивних особливостей, які підходять для завантаження даного виду вантажу згідно з розділами 7 та 8 цього Договору.  5.13. Замовник зобов'язується забезпечувати своєчасне завезення вантажу на територію Терміналу Виконавця та вивіз Вантажу відповідно до погоджених сторонами плану відвантаження Зерна на Судно.  5.14. Замовник забезпечує відповідність Зерна, що прибуває до Терміналу Виконавця, узгодженим цим Договором специфікаціям та стандартам.  5.15. направити скан-копіїпосвідчень про якість на єдинуелектрону адресу Виконавця [GD\_Laboratoriya@neptune.ua](mailto:GD_Laboratoriya@neptune.ua)  5.16. Замовник зобов'язаний сплатити Виконавцю фактичну вартість всіх додаткових витрат Виконавця, включаючи але не обмежуючись цим, які можуть виникнути у зв'язку з часом очікування до вивантаження нестандартних вантажів (над консолідованими, обтяженими вантажами, наявністю домішок або залишків отруйних фумігантів, вологості, тощо), додаткові маневрові операції єдиного залізничного вагона або групи залізничних вагонів, за умови, що ці витрати підтверджені відповідними доказами.  5.17. Замовник зобов’язаний забезпечити на протязі планового календарного місяця обсяг Зерна узгоджений Сторонами до перевантаження (тоннаж) із врахуванням толерансу +/- 10%.  5.18. Замовник не звернеться до Виконавця із вимогою зберігати або перевантажувати Зерно небезпечним або незаконим способом.  6. УМОВИ ПРИЙМАННЯ ТА ВІДВАНТАЖЕННЯ ЗЕРНА  6.1. Контроль кількісних та якісних характеристик зерна:  Сторони приймають і погоджуються, що допустима норма нестачі маси зерна при перевезенні, не повинна перевищувати 0,5% від брутто ваги вагону-для залізничних перевезень і 0,2% від брутто ваги - для автоперевезень.  При розбіжності у вазі понад норму допустимих відхилень, у разі непорушення цілісності транспортного засобу, Виконавець має повідомити Замовника протягом 2-х (двох) годин, який, в свою чергу, зобов’язаний протягом 4-х (чотирьох) годин у робочі дні та 24-х (двадцяти чотирьох) годин у вихідні та святкові дні надати письмове розпорядження Виконавцю щодо поводження з зерном. По закінченню вказаного терміну Сторона, з вини якої виникли подальші простої залізничних вагонів зобов’язана оплатити/відшкодувати подальші витрати, пов’язані з такими простоями, відповідно до документів, наданих ПАТ «Укрзалізниця».  Контрольне зважування повинне здійснюватися на справних, своєчасно повірених вагах Виконавця, що засвідчено документом відповідного уповноваженого органу. Сторони домовились, що результати контрольного (арбітражного) зважування приймаються в якості остаточного результату. Якщо під час контрольного (арбітражного) зважування брутто вага підтверджує первинне зважування з врахуванням технологічної похибки ваг, згідно похибки зазначених в документі про повірку ваг, всі витрати пов’язані з арбітражним зважуванням, підтверджені відповідними документами, відносяться на рахунок Замовника. Виконавець має право перевиставити Замовнику всі фактично понесені витрати у зв’язку з очікуванням інструкцій від Замовника (мається на увазі вартість простою/користування вагонами та додаткові маневрові роботи підтверджені відповідними документами)  6.1.1. Якщо за результатами випробувань Лабораторії Терміналу будуть виявлені невідповідності показників якості зерна понад норму допустимих відхилень показникам якості, що зазначені в супровідних документах про якість зерна вантажовідправника (аналізних картках, посвідченнях якості), в такому випадку Лабораторія керується порядком вирішення спірних питань із визначення якості зерна згідно з Інструкцією ведення обліку зерна Виконавця та п. 6.9 Договору (далі – Арбітражне визначення).  6.1.2. Втрати при відвантаженні Вантажу за схемами навантаження в розмірі до 0,2 % списуються з особового рахунку Замовника перед навантаженням на судно. Вказані втрати на підставі Інструкції ведення обліку зерна оформлюються актом-розрахунком Виконавця встановленого зразка.  6.1.3. Встановлюються такі показники Вантажу (зернові та олійні культури):  6.1.3.1. Кукурудза ДСТУ 4525:2006  Вологість – макс. 14,5%  Вміст смітної домішки – не більше 2,0%  Биті зерна – не більше 5,0%  Пошкоджені зерна – не більше 5,0% (в тому числі пошкодженні теплом 0,1%)  Амброзія – не більше 10 шт/кг.  Інші показники відповідають вимогам ДСТУ 4525:2006 «Кукурудза. Технічні умови». Партії кукурудзи повинні бути в здоровому стані; мати запах властивий здоровому зерну (без затхлого, солодового, пліснявого, інших сторонніх запахів); колір, властивий здоровому зерну відповідного типу.  6.1.3.2. Ячмінь ДСТУ 3769:98  Вологість – макс. 14,0%  Сміттєва домішка – макс. 2,0%  Натура – не менше 620 г/л  Інші показники відповідають вимогам ДСТУ 3769:98 «Ячмінь. Технічні умови». Партії ячменю повинні бути в здоровому стані, мати нормальний колір і запах.  6.1.3.3. Пшениця ДСТУ 3768:2019  Пшениця 4 клас  Натура – не менше 720 г/л  Вологість – не більше 14,0%  Сміттєва домішка – не більше 2,0%  Інші показники відповідають вимогам ДСТУ 3768:2019 «Пшениця. Технічні умови». Партії зерна пшениці мають бути в здоровому стані, не зіпріле та без теплового пошкодження; мати властивий здоровому зерну запах (без затхлого, солодового, пліснявого, гнильного, полинного, сажкового, запаху нафтопродуктів тощо); мати властивий зерну колір.  6.1.3.4. Пшениця ДСТУ 3768:2019  Пшениця 3 класу:  Натура – не менше 750 г/л  Вологість – не більше 14,0%  Сміттєва домішка – не більше 2,0%  Масова частка білка, у перерахунку на суху речовину – не менше 11,0%  Вміст сирої клейковини – не менше 18,0%  Число падіння – не менше 200 с.  Зерна, пошкоджені клопом – черепашкою – не більше 2,0%  Інші показники відповідають вимогам ДСТУ 3768:2019 «Пшениця. Технічні умови». Партії зерна пшениці мають бути в здоровому стані, не зіпріле та без теплового пошкодження; мати властивий здоровому зерну запах (без затхлого, солодового, пліснявого, гнильного, полинного, сажкового, запаху нафтопродуктів тощо); мати властивий зерну колір.  6.1.3.5. Пшениця ДСТУ 3768:2019  Пшениця 2 класу:  Натура – не менше 760 г/л  Вологість – не більше 14,0%  Сміттєва домішка – не більше 2,0%  Масова частка білка, в перерахунку на суху речовину – не менше 12,5%  Вміст сирої клейковини – не менше 23,0%  Число падіння – не менше 230 сек  Зерна, пошкоджені клопом – черепашкою – не більше 2,0%  Інші показники відповідають вимогам ДСТУ 3768:2019 «Пшениця. Технічні умови». Партії зерна пшениці мають бути в здоровому стані, не зіпріле та без теплового пошкодження; мати властивий здоровому зерну запах (без затхлого, солодового, пліснявого, гнильного, полинного, сажкового, запаху нафтопродуктів тощо); мати властивий зерну колір.  6.1.3.6. Соя ДСТУ 4964:2008  Вологість – макс. 12,0%  Масова частка білка, в перерахунку на суху речовину – мін. 33,0%  Масова частка олії, в перерахунку на суху речовину – мін. 18,5%  Сміттєва домішка – макс. 3,0%  Інші показники відповідають вимогам ДСТУ 4964:2008 «Соя. Технічні вимоги». Партії насіння сої повинні бути в здоровому стані, без самозігрівання і теплового ушкодження під час сушіння, мати форму, колір і запах властивий нормальному насінню сої (без затхлого, пліснявого та сторонніх запахів)  6.1.3.7. У разі невідповідності якісних показників зерна (вологість та смітна домішка), що поставляється Замовником на Термінал, вимогам визначеним цим Договором та при наявності технологічної можливості Терміналу, Виконавець надає ці послуги за окремими прямими договорами з постачальниками.  Кількість прийнятого зерна слід перерахувати за основу видаленої зайвої вологи та домішок..  6.1.3.9. У разі відсутності у Виконавця технічних можливостей для доведення якісних показників зерна до норм, зазначених в цьому Договорі, Виконавець повинен оформити відмову на Товарно-транспортної накладній з відміткою «Повернення» і оформити Акт повернення із зазначенням якісного показника, який перевищує обмеження технічних можливостей Терміналу.  6.2. Вага прийнятого Зерна визначається Терміналом на повірених автомобільних і вагонних електронних вагах для статичного та динамічного зважування, встановлених на Терміналі.  6.3. У разі відмови Замовника від навантаження на судно Вантажу завезеного на Термінал та/або вимоги Замовника переоформити вантаж на третю особу, переоформлення Вантажу Замовника на Терміналі на користь третьої особи проводиться згідно з Інструкціями ведення обліку зерна Виконавця та можливе тільки за наявності:  • оригіналу листа (заяви) з проханням переоформити вантаж на третю особу;  • довіреності від Замовника;  • оригіналів складських документів;  • тристороннього акту про прийом-передачу права власності;  • договору на надання послуг з транспортної обробки зернових вантажів, укладеного із третьою особою;  • обов'язкової наявності у представника Замовника та представника третьої особи документа, який підтверджує його особу, а також документа, що підтверджує його повноваження.  Без виконання даних умов, Вантаж не підлягає переоформленню.  6.4. Переоформлення Вантажу здійснюється за фактичною якістю в загальній партії зерна на момент переоформлення, що повинно підтверджуватися даними Лабораторії Виконавця.  6.5. Виконавець не несе відповідальності за погіршення якісних характеристик Вантажу та втрати його кількості, у випадках його зберігання понад 60 календарних днів, за умови неналежного виконання Замовником обов'язків даного Договору та інструкцій Виконавця.  6.6. У разі прибуття Зерна залізничним чи автомобільним транспортом з візуальними ознаками нестачі чи несанкціонованого доступу до Зерна, технічного пошкодження транспортного засобу, Виконавець протягом 4 (чотирьох) годин інформує Замовника по телефону і письмово на електронну пошту kiev\_grain\_oilseeds@cargill.com а також організовує оформлення комерційних актів чи Актів загальної форми, для подальшої передачі Замовнику.  У разі прибуття залізничним чи автомобільним транспортом на адресу Виконавця некондиційного Вантажу (злежаний, спечений вантаж, наявність домішок, подмочка і т.і.), Виконавець забезпечує складання актів, на підставі яких Замовник відшкодовує додаткові витрати, пов’язані з вивантаженням, прийняттям, зберіганням та поверненням такого вантажу, включаючи простій вагонів.  Вагони з залишками кількостей фумігантів прийматись не будуть та повинні бути переадресовані Замовником протягом 3 (трьох) діб з моменту повідомлення Виконавцем  6.8. Зерно приймається за якістю - згідно з результатами лабораторних аналізів, наданих уповноваженою лабораторією Виконавця та відповідно до умов даного Договору;  6.9. У разі розбіжностей результатів аналізу, проведеного уповноваженою/акредитованою лабораторією Виконавця, з даними супровідних якісних документів або специфікації, наданої Замовником, Виконавець зобов’язаний протягом 2-х (двох) годин по телефону та письмово по електронній пошті повідомити Замовника про невідповідність якості зерна, при цьому транспорт з вантажем, що не відповідає якості, не подається до вивантаження до вирішення спору по якості.  Замовник та/або його уповноважений представник повинен прибути до Виконавця для комісійного відбору зразків та визначення якості протягом 36 (тридцяти шести) годин з моменту отримання повідомлення від Виконавця.  У разі, якщо представники Замовника не прибувають до Виконавця протягом 36 (тридцяти шести) годин з моменту отримання повідомлення від Виконавця, результати випробувань лабораторії Виконавця вважаються остаточними.  У разі прибуття представників Замовника до Терміналу у встановлений строк, комісією в присутності Замовника проводиться відбір проб, згідно з вимогами діючих стандартів, масою, яка дозволяє сформувати проби для усіх зацікавлених сторін та забезпечити всі етапи арбітражу.  За результатами спільного визначення якості зерна в день його визначення складається акт про фактичну якість спірної партії.  Якщо одна із Сторін не згодна з результатом арбітражного визначення якості, проба, належним чином опломбована та оформлена підписами з актом відбору направляється в добовий термін до незалежної лабораторії ДП «Агмінтест» (м. Одеса, вул. Овідіопільска дорога, 3) та/або до незалежної лабораторії CЖС Україна (м. Одеса, вул. Чорноморського Козачества 103).  Результати незалежної лабораторії є обов’язковими для Сторін та оскарженню не підлягають.  Витрати, що виникли в результаті проведення комісійного чи арбітражного визначення якості, а саме оплата часу простою і користування вагонами (а саме, але не обмежуючись, зазначені в п.5.16 цього Договору) і додаткова подача-прибирання вагонів під вивантаження, послуги ТПП, відшкодовує Сторона, що програла спір по якості.  6.10. Втрати у вазі Зерна, за виключенням обґрунтованих втрат, що підтверджені актами доробки та нормами убутку при зберіганні не можуть перевищувати 0,2% від загальної маси Зерна Замовника, прийнятого Виконавцем.  Виконавець надає Замовникові акт списання зазначених 0,2% від маси Зерна Замовника після навантаження кожного окремого судна або, в окремих випадках, іншого транспорту.    6.11. У разі виявлення надлишків Зерна за результатами інвентарізації та після складання Актів розрахунку зерна, такі надлишки переходять у власність Виконавця. Підписуючи Договір Замовник підтверджує, що він автоматично відмовляється від надлишків на користь Виконавця та відмовляється від будь-яких прав на них, гарантує відсутність в подальшому претензій зі своєї сторони на такі надлишки.  6.12. Кількість зерна, відвантаженого на судно, визначається Сторонами на підставі підписаного капітаном судна або уповноваженим морським агентом коносаменту.  Сторони визначають вагу Зерна, завантаженого на морське судно, за даними повірених бункерних ваг Виконавця, шляхом оформлення Довідки про кількість Зерна завантаженого на судно. Вага навалочних вантажів у коносаменті проставляється на підставі Довідки про кількість Зерна, завантаженого на судно і береться за основу при виставленні остаточного рахунку.  6.13. Кількість перевантаженого зерна у разі відвантаження на автомобільний транспорт визначається Сторонами шляхом зважування на повірених та сертифікованих вагах Виконавця та зазначається у товарно-транспортних накладних та/або Актах приймання-передачі Зерна.  Якість Зерна, відвантаженого на авто- та/або залізничний транспорт, визначається сертифікованою лабораторією Виконавця для кожного транспортного засобу та є остаточною і оскарженню не підлягає. Якість всієї партії Зерна, зазначеної в заявці Замовника, визначається лабораторією Виконавця за результатами відвантаження всієї партії згідно середньозважених показників. Якість повинна відповідати показникам, узгодженим Сторонами у відповідній специфікації.  7. ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДО ТРАНСПОРТУ:  7.1. Судна повинні бути без твіндеків з мінімальними підзорами підпалубного простору, технічно справними, придатними до завантаження та мають забезпечувати надійне транспортування Вантажу. Забороняється подача в Порт судна з відкритою фановою системою.  7.2. На час офіційно оголошеної льодової кампанії в регіоні номіноване судно повинно мати льодовий клас для прийняття його до проведення в складі льодових караванів. У випадку відсутності льодового класу, судно може бути прийняте до проведення лише за письмовою згодою класифікаційного товариства на плавання в льодових умовах.  7.3.Обмеження по прийманню автотранспорту:  Приймання і відвантаження Зерна провадиться тільки з транспортних засобів або у транспортні засоби, що відповідають наступним вимогам:  - призначені для транспортування зерна за своїми технічними і санітарними характеристиками;  - загальна вага брутто не більше 65 тон;  - з габаритами, що дозволяють здійснити приймання або відвантаження зерна виходячи з технічних характеристик вагової платформи, а саме:  • Вантажівки з міжосьовою базою не більше 11,5 м., при установці на задні упори до 65 т. брутто із заднім розвантаженням;  • Машини з причепами з міжосьовою базою не більше 6 м., при установці на передні упори з заднім розвантаженням 60 тон брутто;  • Самоскиди та автомобілі з нижнім розвантаженням габаритом за висотою не більше 4 метрів та брутто не більше 65 т;  • Автотранспорт з боковим розвантаженням не приймається.  • справні автомашини-самоскиди та/або несамоскиди з заднім вивантаженням (наявність  справних люків), з висотою кузова не більше 4,5 метрів, базовою довжиною автопоїзда не більше 22 метрів.  7.4. Обмеження по прийманню залізничного транспорту:  вид рухомого складу - спеціалізовані хоппер-зерновози або інші типи вагонів переобладані для перевезення Вантажів (за узгодженням з Виконавцем). Вантаж повинен подаватися на розвантаження в технічно справних вагонах, а також висипатися з відкритих розвантажувальних люків вагону вільно, без застосування додаткових зусиль, в іншому випадку Виконавець не приймає вагон з Вантажем до обробки та не несе відповідальності за пошкодження вагонів та фінансові витрати з його обробки та простою.  8. ВИМОГИ ДО СУДЕН на причалах:  8.1. Обмеження на причалі 25 за розмірами та типами суден, що подаються під навантаження:  • Найбільша довжина - 245 м.  • Найбільша ширина - 43 м.  Максимальна осадка в воді - 15,27 м.  • Максимальний рівень надводного борту над рівнем води – 21 м.  • Тип кришок трюмів - hydraulic folding type;  rolling type:  a) piggy back type;  b) side rolling type  За винятком кришок понтонного типу.  • Тип судна - балкерне з можливістю проведення штивки засобами судна. Виключаючи судна ОВО.  8.2. Судна, технічні параметри яких перевищують зазначені в цьому Договорі характеристики, можуть бути допущені до причалу на індивідуальній основі за окремим погодженням із Виконавцем та Замовником та у випадку хороших погодних та/або приливних умов, якщо отримані необхідні дозволи та письмова згода капітана/судновласника.  8.3. На час офіційно оголошеної льодової кампанії в регіоні номіноване судно повинно мати льодовий клас для прийняття його до проведення в складі льодових караванів. У випадку відсутності льодового класу, судно може бути прийняте до проведення лише за письмовою згодою класифікаційного товариства на плавання в льодових умовах.  9. ОПЛАТА ТА ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ.  9.1. Узгоджена базова комплексна ставка за послуги Виконавця з перевантаження Зерна, що вказані в п. 2.4 цього Договору, становить:  • 15.13 доларів США за одну метричну тону.  • 8.50 доларів США за одну метричну тону для Зерна врожаю 2021 року в кількості 181 000.00 мт.  Узгоджена ставка за послуги Виконавця вказана без урахування податку на додану вартість (ПДВ). Нарахування ПДВ здійснюється відповідно до законодавства.  9.2. Застосування знижок до базової комплексної ставки здійснюється по факту досягнення відповідного обсягу перевантаження в наступному порядку:  (a) у разі зобов’язання за принципом «бери або плати» знижка за обсяг, яка застосовується до діапазону, до якого потрапляє зобов’язана кількість, застосовується до всієї прийнятої кількості (наприклад, зобов’язання «бери або плати» у розмірі 850 000 тон має знижку 6% до загальних 850 000 тон);  (b) у випадку зобов’язання типу «необов’язкове виконання зобов’язань» або «зобов’язання щодо найкращих зусиль», знижка за обсяг застосовується поступово до фактично відвантаженої кількості (наприклад, на 850 000 тон, відвантажених згідно із зобов’язанням щодо найкращих зусиль, знижка не застосовується до перших 500 000 тон, знижка 3% застосовується до наступних 250 000 тон і знижка 6% застосовується до решти 100 000 тон).  Знижка за обсягом застосовується, з урахуванням вищезазначеного, до узгодженої базової комплексної ставки за послуги та розраховується на основі обсягу перевантаження на Терміналі на річній основі, як зазначено нижче ( усі цифри наведено в тисячах метричних тон:  Till 500 – 0%  501-750 – 3 %  751-1.000 – 6%  1.001-1.250 – 9%  1.251- 1.500 – 12%  1.501-1.750 – 13%  1.751-2.000 – 15%  2.001-2.250 – 17%  2.251-2.500 – 18%  Above 2.500 – 20%..  9.3. Вартість послуг зберігання зерна (технологічне накопичення), з моменту надходження кожної транспортної одиниці із партії Зерна, що входить в дану суднову партію, незалежно від того, на чию квоту дана транспортна одиниця надійшла спочатку відповідно до залізничної або автомобільної накладної відповідно, складає, без ПДВ:  • 1 - 30 діб - включено у ставку перевалки;  • 31 - 45 діб – 0.104 доларів США на добу за тонну;  • 46-60 діб – 0.208 доларів США на добу за тонну;  • більше 60 діб – 0.27 доларів США на добу за тонну.  Нарахування ПДВ здійснюється відповідно до законодавства України.  Якщо за рішенням суду на Вантаж Замовника накладено арешт та/або заборони його до експорту Замовник зобов'язаний сплатити Виконавцеві плату за зберігання зерна за весь період зберігання відповідно до зазначених вище ставок.  Плата за зберігання не сплачується з моменту знищення Терміналу або вантажів внаслідок війни чи воєнних дій в Україні.9.3.1. Датою закінчення зберігання відповідної кількості Зерна є дата Коносаменту або залізничної або товарно-транспортної накладної, у разі відвантаження Зерна на авто- або залізничний транспорт, іншого документу, що засвідчує вивезення Зерна з Терміналу.,  9.4. Остаточний розрахунок вартості послуг Виконавця з перевантаження Зерна та оплата здійснюється за результатами завантаження кожного судна, виходячи з кількості, зазначеної в коносаменті (транспортній накладній та т.ін), протягом 5 п’яти банківських днів з моменту виставлення рахунку Виконавця.  9.5. Плата за зберігання (технологічне накопичення) Зерна сплачується Замовником за кожну судову партію вантажу, згідно виставленого рахунку та наданого Виконавцем акту прийому-передачi наданих послуг (виконаних робіт) та відповідних розрахунків вартості зберігання протягом 5 банківських днів.  9.6. Виставленням рахунку буде вважатися момент передачі електронної версії підписаиного відповідальними особами рахунку (у форматі \*.pdf) з електронної адреси Виконавця (а саме: [sale@mv-cargo.com](mailto:sale@mv-cargo.com)) на електронну адресу Замовника (а саме на електронну пошту:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) або вручити рахунок представнику Замовника. При цьому, достатнім підтвердженням факту отримання рахунку Замовником буде повідомлення про його доставку за вказаною в цьому Договорі електронною адресою Замовника, сформований відповідною поштовою програмою Виконавця.  9.7. Датою оплати є дата зарахування грошових коштів на рахунок Виконавця.  9.8. Приймання Замовником комплексу послуг, передбачених цим Договором, оформляється відповідним Актом прийому-передачі наданих послуг (виконаних робіт), підготовленим і виданим Виконавцем і підписаним обома Сторонами.  Акт прийому-передачі на послуги з перевалки підтверджується коносаментом або штурманською розпискою на відвантажену партію вантажу з підписом капітана судна або уповноваженного морського агента по кожній судновiй партії.  У разі відвантаження Зерна на автомобільний транспорт Замовника Акт прийому-передачі наданих послуг з перевалки підтверджується товарно-транспортною накладною та/або Актом приймання-передачі Зерна на відвантажену партію вантажу.  Протягом 5 (п’яти ) робочих днів Замовник має право надати свої вмотивовані зауваження щодо наданих Виконавцем послуг/документів.  Виконавець у вказаний Замовником строк повинен здійснити дії на усунення зауважень Замовника. Після усунення Виконавцем зауважень Замовник зобов’язаний протягом одного робочого дня підписати надані Виконавцем оновлені Акти прийому-передачі наданих послуг і здійснити оплату послуг протягом 5 п’яти робочих днів.  У разі не підписання оновлених Актів прийому-передачі протягом 1 (одного) робочого дня, такий Акт вважається підписаним/прийнятим Замовником і є підставою для взаєморозрахунків сторін.  9.9. У разі передачі Зерна на Терміналі Виконавця третій особі, Замовник сплачує вартість зберігання Зерна, в порядку та згідно ставок зазначених в цьому Договорі, з моменту прийому Зерна Виконавцем до моменту передачі Зерна третій особі (підписання акту прийому-передачі вантажу). У разі отримання Зерна на Терміналі Виконавця від третьої особи, Замовник сплачує плату за зберігання за ставкою відповідно до загального періоду знаходження зерна на Терміналі з моменту його отримання від третьої особи. Вартість зберігання вантажу у Виконавця з моменту його завезення на Термінал до дати, що передує його переоформленню на Замовника оплачує попередній власник такого вантажу.  Для цілей визначення вартості зберігання Вантажу, відвантаженого на судно та/або переданого на території Терміналу, розрахунки здійснюютсья без прив’язки до певного експортера/рів, незалежно від того, коли фактично надійша або вибула певна партія Вантажу, в порядку календарної черговості приймання Вантажу (за принципом FIFO).  9.10. Оплата здійснюється у доларах США, шляхом прямого банківського переказу на банківський рахунок Виконавця відповідно до ставок зазначених в цьому Договорі.  9.11. Оплата додаткових послуг та робіт Виконавця, не включених до комплексних ставок, але попередньо погоджених з Замовником, здійснюється Замовником у доларах США, шляхом прямого банківського переказу на банківський рахунок Виконавця протягом 5 (п'яти) робочих днів на підставі оформлених актів виконаних робіт, підписаних уповноваженими представниками сторін, та відповідного рахунку Виконавця.  9.12. Виконавець є резидентом України та платником податку на прибуток на загальних підставах та платником ПДВ.  9.13. Замовник є резидентом Швейцарії та платником податків на загальних підставах.  9.14. В разі зміни цін на енергоносії, ГСМ, збільшення вартості послуг субпідрядників та інших матеріальних ресурсів, необхідних для надання Послуг, Сторони зобов’язуються переглянути ставки та узгодити нові протягом 10 робочих днів з моменту отримання відповідного повідомлення від Виконавця. Ставки, викладені в цьому Договорі, можуть бути переглянуті лише за взаємною письмовою згодою Сторін.  10. ЗАВАНТАЖЕННЯ СУДЕН  10.1. У разі підтвердження Виконавцем Замовнику лейкена у заплановані дати прибуття суден інших замовників всі витрати, пов’язані з можливим відведенням судна від причалу, перешвартовкою/перетяжкою Cудна, відноcяться на рахунок Виконавця. Час з моменту відведення Судна від причалу/перешвартовки Судна зараховуються до часу вантажних операцій Виконавця (сталійного часу).  У випадку прибуття судна Замовника поза межами узгодженого лейкену (раніше або пізніше), прийняття судна під навантаження здійснюється за принципом “Line up” згідно п. 10.3 цього Договору.  10.2. Замовник або судовий агент повідомляє Виконавця про очікуваний час прибуття кожного судна для завантаження: очікуваний час прибуття (ЕТА) судна (за 6 днів, а також за 72, 48, 24,12 та 6 годин) і час підходу судна до рейду Порту) в рамках узгодженого щомісячного графіку, погодженого Сторонами віповідно до п. 4.1. та 5.2. цього Договору.  10.3. Принцип “Line up”  10.3.1. У випадку, якщо судно Замовника підходить раніше узгодженого строку (line up), його завантаження раніше узгодженого строку починається виключно після підтвердження Виконавцем щодо обробки такого судна, за умови що причал/ли вільні в порядку загальної черги інших суден, що прибули в погоджений строк (line up).  10.3.2. У випадку, якщо судно Замовника підходить пізніше узгодженого строку (lаусаn або погодженого line up), його постановка та завантаження починається виключно після підтвердження Виконавцем щодо обробки такого судна, за умови що причал /ли вільні, в загальній черзі інших суден, що прибули в погоджений строк (lаусаn або погодженого line up).  10.3.3. У випадку, якщо декілька суден прибувають у однаковий узгоджений строк (lаусаn), раніше підтверджений Виконавцем, обробка суден буде здійснюватись у порядку «перший прибув – перший отшвартований» і згідно принципу «Line up» у загальній черзі за іншими судами, що прибули в погоджений період (lаусаn). Однак пріоритет у причалі має мати судно, для якого готовий вантаж, якщо інші умови рівні.  10.4. Номінація:  Замовник призначає судно під навантаження зерна не пізніше ніж за 7 (сім) календарних днів до моменту очікуваного прибуття такого судна на рейд Порту. Замовник має право у будь-який час до кінця lay can замінити судно на судно аналогічного класу.  10.5. Виконавець, протягом 1 (одного) робочого дня з моменту отримання номінації судна та у випадку відповідності технічних характеристик судна умовам Договору, надає Замовнику письмове підтвердження прийому судна для навантаження.  10.6. Виконавець зобов’язаний прийняти судно та почати вантажні роботи безпосередньо після проходження судном необхідних формальностей (в тому числі належного та своєчасного здійснення Замовником митного та іншого оформлення вантажу), за умови відсутності будь-яких обмежень або заборон з боку державних органів, установ чи інших уповноважних державою осіб щодо Зерна, за умови повної готовності судна для приймання зерна на борт але в будь-якому випадку не раніше готовності трюмів судна до здійснення вантажних операцій і отримання погодження митного органу можливості здійснення вантажних операцій.  10.7. Факт придатності судна до вантажних операцій підтверджується висновком (сертифікатом, звітом) незалежного інспектора, призначеного Замовником за рахунок Замовника.  10.8. У разі, якщо Замовник забезпечує одночасно два судна під навантаження, що прибули до порту одночасно, Замовник зобов’язаний погодити із Виконавцем та за погодженням сторін визначити який вантаж та яке судно першим приймається Виконавцем під обробку, якщо наявне достатнє вільне місце біля причалу.  В такому випадку Виконавець не несе відповідальності за час очікування другого судна, за умови, що Виконавець здіснює вантажні операції на першому судні в межах сталійного часу, що визначається за правилами цього Договору (шляхом ділення судової партії на норму навантаження, за умови надання під одночасне навантаження всіх трюмів судна).  Друге судно Замовника повинно бути пришвартоване в межах погодженого для постановки терміну.  10.9. Норма обробки суден навантаження, яких здійснюється вантажем Замовника, згідно з цим Договором - одне судно біля причалу, незалежно від занятoсті іншого причалу.  Можливість одночасної обробки 2-х суден визначається Виконавцем виходячи з його можливостей,  При одночасному навантаженні 2 (двох) суден одного Замовника норми навантаження визначені цим Договором не застосовуються та погоджуються сторонами окремо в письмовій формі.  10.10. Виконавець має забезпечити норму навантаження зерна на судно в кількості:  • для Суден вантажопідйомністю до 5 000 мт - 3 000 мт/доба;  • для Суден вантажопідйомністю від 5 000 мт до 10000 мт - 5 000 мт/доба;  • для Суден вантажопідйомністю від 10000 мт до 20000 мт - 7 000 мт/доба:  • для Суден вантажопідйомністю від 20000 мт до 40000 мт - 10 000 мт/доба:  • для Суден вантажопідйомністю більше 40000 мт - 17000 мт/доба;  в 24-х годинний погожий робочий день за умови:  SSHEX ЕIU (субота, неділя, святкові та вихідні дні згідно Правил ІМО не зараховуються, навіть якщо використовуються), а також не зараховується час з 17:00 п'ятниці або дня перед вихідним або святковим днем до 08:00 понеділка або дня, що слідує за вихідним або святковим днем.  Норми навантаження можуть бути змінені за взаємною згодою Сторін. Така зміна узгоджується Сторонами у додатковій угоді до Договору.  10.11. Штивка Зерна у трюмах забезпечується в межах технологічної спроможності вантажного обладнання, без ручної штивки.  10.12. Навантаження Судна починається тільки за умови наявності у Виконавця оригіналу доручення на навантаження вантажу Замовника оформленого Експедитором належним чином, з особистою номерною печаткою інспектора Одеської митниці.  10.13. Перешвартовка/перетяжка судна (уздовж або з одного причалу до іншого) - за рахунок Сторони, яка ініціювала перешвартовку/перетяжку  10.14. Виконавець не несе відповідальність за демередж і не отримує диспатч при перевантаженні Зерна.  10.15. Початок відліку сталійного часу, використаного на вантажні операції, починається з часу погодження (акцептування) Виконавцем нотіса про готовність судна до обробки, але в будь-якому випадку не раніше постановки судна до причалу і готовності всіх трюмів судна до здійснення вантажних операцій, а також не раніше отримання погодження митного органу можливості здійснення вантажних операцій.  У разі невиконання вишеперелічених умов навантажувальні роботи можуть бути розпочаті виключно після письмового підтвердження Замовника.  Нотіс може подаватись протягом офіційного робочого часу в усі дні з понеділка 08:00 по п'ятницю 17:00.  10.16.1. Якщо Нотіс про готовність судна до навантажувальних робіт подано і акцептовано Виконавцем (за умови підтвердження митним органом можливості проведення навантажувальних операцій) в робочий день до 12:00, відлік сталійного часу починається з 14:00 того самого робочого дня незалежно від фактичного початку вантажних операцій.  10.16.2. Якщо Нотіс про готовність судна до навантажувальних робіт подано та акцептовано Виконавцем (за умови підтвердження митним органом можливості проведення навантажувальних операцій) в робочий день після 12:00, відлік сталійного часу починається з 08:00 наступного робочого дня, незалежно від фактичного початку вантажних операцій.  Час з 17:00 п`ятниці до 08:00 понеділка, а також з 17:00 дня перед святковим/неробочим днем до 08:00 наступного робочого дня не зараховується до сталійного часу, навіть якщо вантажні операції виконуються.  Нотіс про готовність судна до вантажних операцій може бути акцептований після отримання судном вільної практики в порту, після закінчення роботи комісії, коли судно в усіх відношеннях готове до навантаження та трюми судна знаходяться в чистому, виметеному і в сухому стані, а також вільні від будь-яких залишків попереднього вантажу, і такий стан трюмів має задовольняти вимоги незалежного інспектора, призначеного Замовником або іншими зацікавленими сторонами, комісію, а також у разі отримання погодження відповідних державних органів можливості здійснення вантажних операцій.  Якщо Нотіс про готовність до вантажних операцій поданий Замовником до початку погодженого Виконавцем лейкена, то Виконавець акцептує/приймає Нотіс в перший день лейкену згідно пункту 10.16 Договору. Відлік сталійного часу починається згідно пунктів 10.16.1, 10.16.2 Договору.  10.17. Час, витрачений на перехід судна від рейдової якірної стоянки до причалів, визначених цим Договором, та час, витрачений на перехід швартовку/перешвартовку судна до іншого причалу, за виключенням випадків коли така перешвартовка виконується з вини Виконавця, не зараховується до сталійного часу. Розрахунок сталійного часу, відведеного Виконавцю для вантажних операцій, здійснюється шляхом ділення загальної кількості вантажу, згідно вантажного плану судна, на добову норму завантаження згідно цього Договору.  10.18. Будь-який час, втрачений під час завантаження, згідно нижче наведених обставин не враховується в час використаний для здійснення навантажувальних робіт:  • час, використаний на перехід судна від якірної стоянки до причалу Термінала;  • необхідність проведення баластних операцій або діфферентовка судна, його триммінгу, або розподілу вантажу в трюмах за усним або письмовим розпорядженням капітану судна;  • зняття драфту судна до початку, під час, після завершення вантажних операцій;  • відкривання та зачинення трюмів;  • втрата часу через заборони на вхід судна в Порт, заборона навантаження з боку Державних органів або з боку сюрвейєрських компаній;  • втрата часу через неготовність судна до навантаження за узгодженими Сторонами нормами;  • втрата часу через будь-які зупинки за розпорядженням капітана судна, сюрвеєрської компанії, або уповноважених держваних органів України;  • нестача вантажу завезеного Замовником;  • відсутність або несвоєчасне надання документарних інструкцій з боку Замовника на завантаження вантажу;  • проведення фумігації або дізенфекції Судна та/або вантажу;  • періоди несприятливих погодних умов, що роблять неможливим проведення навантажувальних робіт (атмосферні опади, висока вологість понад 90%, вітер швидкістю поняд 15 м/с);  Виконавець не є відповідальним за демередж в цих випадках.  10.19. Відлік часу, використаного під навантажувальні операції зупиняється з закінченням вантажних операцій плюс 3 години на оформлення документів.  11. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН  11.1. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВИКОНАВЦЯ  11.1.1. Виконавець відповідає за дії або бездіяльність третіх осіб, залучених ним до виконання цього Договору, у повному обсязі як за свої власні та зобов’язується відшкодувати Замовнику всі прямі збитки, заподіяні такими діями або бездіяльністю, за умови документального підтвердження розміру та факту понесення таких збитків Замовником..  11.1.2. Збитки, спричинені Замовнику втратою, нестачею, пошкодженням зерна з вини Виконавця або залучених ним третіх осіб, відшкодовуються Виконавцем виключно понад норми природного убутку, наступним чином:  (i) за втрату та нестачу зерна - в розмірі середньоринкової вартості втраченого або відсутнього зерна на дату виявлення втрати/нестачі зерна Замовником, та у разі якщо Виконавець ухиляється від компенсація збитків – на дату фактичного відшкодування збитків.  Для цілей даного пункту «ринкова вартість зерна» визначається як вартість однієї тони зерна на умовах «FOB порт «Південний».    (ii) за пошкодження Зерна та/або погіршення якості - в розмірі суми, на яку знизилася вартість такого зерна.  Розмір зниження вартості зерна розраховується як різниця між ринковою вартістю зерна на дату виявлення Замовником пошкодження/погіршення якості зерна, та якщо Виконавець ухиляється від сплати збитків - на дату фактичного відшкодування таких збитків та за вартістю, за якою фактично було відчужено зерно.  Для цілей цього пункту «ринкова вартість зерна» визначається як вартість однієї тони зерна на умовах «FOB порт «Південний».  (iii) Ринкова вартість зерна надається Замовником та підтверджується довідкою ДП «Держзовнішінформ», при цьому у разі наявності діапазону цін у такому підтверджуючому документі, для цілей визначення «ринкової вартості зерна» береться середнє значення між найвищою та найнижчою ціною.  Претензія Замовника повинна бути сплачена протягом 15 (п'ятнадцяти) робочих днів або в цей же термін Виконавець повинен надати свої заперечення.  11.1.3. Виконавець несе відповідальність перед Замовником за збереження кількості Вантажу (з вирахуванням природної втрати та нормативних втрат 0,2% ) з моменту доставки Вантажу на Термінал або передачі його на ім’я Замовника на Терміналі до моменту його вивантаження на наданий Замовником транспортний засіб. або передання третій стороні на Терміналі. Виконавець несе відповідальність перед Замовником за збереження якості Вантажу протягом 60 (шістдесяти) календарних днів з моменту доставки Вантажу на Термінал, після закінчення 60-денного терміну - тільки якщо таке погіршення сталося внаслідок умисних чи необережних дій чи бездіяльності Виконавця.  Якщо Виконавець вважає за необхідне, з метою збереження якісних характеристик Вантажу, що накопичується у складах Термінала, провести його підробіток та/або сушіння, то ці операції проводяться після узгодження Сторін та за рахунок Замовника.  11.1.4. Виконавець не несе відповідальність за наслідки, спричинені невиконанням та/або неналежним виконанням Замовником вимог щодо оформлення товаросупровідної та іншої документації, що зазначені у цьому Договорі.  11.1.5. Виконавець не несе відповідальність за вагу і якість вантажу, визначені в порту призначення в процесі вивантаження.  11.1.6. Виконавець відповідає за виконання норм завантаження судна, зазначених в цьому Договорі. Ставка простою судна має бути вказана у номінації кожного судна.  У разі фактичної виплати Замовником демереджу перевізнику/власнику/брокеру, покупцю, Виконавець сплачує Замовнику завчасно погоджені збитки в розмірі такого демереджу:  • у разі, якщо судно прибуло в порт в терміни (Laycan), підтверджені Виконавцем, та готове до вантажних операцій;  • у разі, якщо навантаженню перешкоджає несправність Терміналу (за виключенням аварійних ситуацій, форс-мажорних обставин), дії або бездіяльність Виконавця або залучених ним третіх сторін;  • у разі невиконання Виконавцем з його вини встановлених Договором норм завантаження. При цьому у разі невиконання норми завантаження, ставка демереджу визначається для нарахування за меншою з двох величин:  - ставкою якого вказана у номінації судна (за умови підтвердження договором фрахтування судна);  - значення ринкової ставки демереджу для перевезень за допомогою суден аналогічного розміру та у аналогічних напрямках яке буде визначено незалежним брокером;  11.1.8. У разі простою вагонів на Терміналі більш ніж 3 (трьох) календарних днів з моменту їх прибуття на Термінал через вину Виконавця, Виконавець сплачує Замовнику пеню у розмірі 200,00 доларів США за вагон за кожен день простою.  11.1.9. Виконавцеві під час виконання цього Договору забороняється прямо чи опосередковано:  а) порушувати будь-які законодавчі норми, що забороняють чи переслідують хабарництво;  б) пропонувати, платити, обіцяти, надавати, дозволяти платити чи надавати будь-які цінності (включаючи гроші) будь – якому державному службовцю, керівному органові політичної партії, кандидату на виборну посаду, або політичній силі з метою здійснення впливу на дії чи рішення такої особи в рамках її повноважень, спонукання до вчинків, що суперечать їх посадовим обов’язкам, або отримання будь-якої іншої неправомірної переваги; або  в) пропонувати, платити, обіцяти, дозволяти платити чи надавати будь-які цінності (включаючи гроші) будь-якій приватній особі (не державному службовцю) з метою здійснення впливу на дії чи рішення такої особи або отримання будь-якої іншої неправомірної переваги.  Виконавець заявляє та підтверджує, що жоден з його власників, посадових осіб, директорів, довірителів, керівників або працівників не є державним службовцем, не входить до керівних органів політичної партії та не є кандидатом на виборну посаду.  Виконавець заявляє та підтверджує, що ні сам Виконавець, ні його працівники, керівники, посадові особи або директори не є стороною судових процесів, проваджень або розслідувань щодо хабарництва, корупції або порушення законів, що забороняють хабарництво.  Виконавець зобов’язаний забезпечити, щоб будь-які та всі субпідрядники, що залучаються Виконавцем до виконання робіт/ надання послуг за цим Договором, діяли у відповідності до умов цього Договору.  Виконавець погоджується з тим, що Замовник має право вимагати від Виконавця періодичного підтвердження в письмовій формі дотримання Виконавцем положень цього пункту.  Виконавець погоджується виступати на стороні Замовника у разі пред’явлення позовів до Замовника та відшкодувати Замовникові вартість всіх позовів, витрат та збитків, яких може зазнати Замовник через порушення Виконавцем чи його субпідрядниками положень цього пункту Договору.  Для цілей цього Договору державним службовцем визнається: (і) будь-яка посадова особа чи працівник державних органів, включаючи будь- який департамент, агентство чи інше утворення, яке перебуває у власності чи під контролем держави, або (ii) посадова особа чи працівник міжнародної організації (наприклад, Всесвітнього Банку чи Міжнародного Валютного Фонду), або (iii) будь – яка особа, яка має офіційні повноваження діяти від імені вказаних вище осіб.  Незважаючи на будь – які положення даного Договору, у разі, якщо Замовник матиме обґрунтовані причини вважати, що Виконавець порушив умови цього пункту Договору, Замовник має право в односторонньому порядку негайно розірвати цей Договір , без відшкодування будь-яких збитків Виконавцеві.  11.1.10. Виконавець погоджується дотримуватися Кодексу поведінки постачальників Cargill, доступного на веб-сайті за посиланням www.cargill.com/supplier-code  11.2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАМОВНИКА  11.2.1. У разі прибуття до Виконавця вантажу, відправленого з випередженням графіка відправлення та/або прибуття вантажу до підходу судна понад кількість, яку Виконавець зобов'язався прийняти на склад згідно даного Договору, простою вагонів, пов'язаного із реалізацією Виконавцем права передбаченого пунктом 4.16 Договору, і/або в разі неможливості початку навантаження морського судна в узгоджені терміни з причин, не залежних від Виконавця та залучених ним третіх осіб для виконання цього Договору, включаючи, але не обмежуючись, запізненням підходу судна на рейд морського порту Пiвденний, канцелювання судна та неготовність судна до приймання вантажу, крім випадків, передбачених абз. «а» ст.121 Статуту залізниць України, у всіх інших випадках простоювання вагонів не з вини Виконавця (залучених ним осіб),Замовник зобов'язаний компенсувати Виконавцю у повному обсязі протягом п’яти банківських днів з моменту виставлення відповідного рахунку Виконавцем документально підтверджені витрати, які виникли внаслідок наднормативного простою вагонів що слідують до Терміналу Виконавця для перевантаження за даним Договором.  Під нормативним часом знаходження вагонів вважається час з моменту приймання в комерційному відношенні Виконавцем вагонів з вантажем до передачі таких залізничних вагонів ПАТ "Укрзалізниця", але не більше ніж 24 години з моменту приймання в комерційному відношенні Виконавцем вагонів з вантажем.  Розрахунок проводиться, виходячи з діючих тарифів і ставок ПАТ «Укрзалізниці» сумарно накопичувально за такими статтями:  - плата за користування вагонами;  - плата за зберігання вантажу в вагонах (у разі використання вагонів ПАТ «Укрзалізниця» на коліях «Укрзалізниці»);  - інші супуні послуги або роботи.  Підставою для розрахунків є Акт з калькуляцією витрат у відповідності з діючими правилами, тарифами і ставками ПАТ «Укрзалізниці», «Правилами користування вагонами і контейнерами» та «Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».  11.2.2. У разі виявлення вагонів із залишками фумігантів Замовник зобов'язаний на протязі 5 (п’яти) банківських днів з моменту виставлення рахунку оплатити Виконавцю завчасно обумовлені збитки в розмірі 300,00 доларів США за вагон на добу. Всі витрати у зв’язку із відхиленням, на дегазацію, простій вагонів для дегазації - за рахунок Замовника.  11.2.3. Замовник зобов'язаний розпорядитися некондиційним вантажем протягом 3 (трьох) днів з моменту повідомлення Виконавцем. У разі порушення встановленого цим пунктом терміну для розпорядження некондиційним вантажем, Замовник повинен сплатити Виконавцю завчасно обумовлені збитки в сумі 50,0 доларів США за кожен вагон на добу з моменту повідомлення та до повернення вантажу.  11.2.4. Усі додаткові витрати та збитки, які виникли у Виконавця під час надання послуг (окрім тих що виникли через бездіяльність/неналежну діяльність Виконавця) та які не передбачені цим Договором, шкоду, завдану Виконавцеві внаслідок деліктних зобов’язань третіх сторін, якщо внаслідок дій або бездіяльності Замовника чи інших осіб Виконавець зазнав збитків, - такі витрати та збитки Замовник зобов’язується відшкодувати Виконавцю у повному обсязі протягом п’яти банківських днів з моменту виставлення відповідного рахунку Виконавцем.  11.2.5. Якщо Замовник затримує оплату послуг, Замовник сплачує Виконавцю відсотки за основною ставкою та 2,5% річних від суми непогашеного залишку. При передоплаті відсотки не нараховуються.  11.2.6. Замовник зобов'язується на вибір Виконавця, або забезпечити виведення Судна на рейд Порту або сплатити завчасно погоджені збитки в розмірі 500,00 доларів США за кожну годину простою (зупинки) Терміналу.  У випадку:  • документально підтвердженої зупинки роботи Терміналу, в силу поломки, виходу зі строю чи то по будь-яким іншим причинам (за виключенням простою внаслідок завдання шкоди Терміналу або його обладнання за відсутності вини Замовника), пов'язаних з виною Замовника, а також судновласника, фрахтувальника, перевізника, покупця, вантажовласника (якщо ним не є Замовник), та будь-яких інших осіб з якими Замовник має правовідносини відносно вантажу, під час перевантаження якого (чи в очікуванні такого перевантажування, чи після нього у випадку перебування судна біля причалу Терміналу) виникла вищенаведена зупинка Терміналу;  • простою Терміналу, по будь-яким причинам, не пов'язаним з безпосередньою виною Виконавця, в тому числі, але не виключно, внаслідок не надання капітаном порту дозволу на вихід судна з порту, затримання або арешту судна та/або вантажу, очікування судном дозвільних чи сертифікаційних документів чи процедур, індивідуальних регуляторних актів, та у кожному зазначеному вище випадку за умови відсутності у осіб, зазначених у цьому пункті Договору, обгрунтованих та документально підтверджених вимог до Виконавця стосовно обставин, що стали причиною простою Термінала;  11.2.7. Умови п. 2.6. застоcjвуються у випадку простою судна біля причалу/ів понад 5 (пять) годин згідно п. 5.10 та п. 5.11, з вини Замовника.  11.2.8.У разі подачі під вивантаження/навантаження зерна у технічно несправному транспортному засобі та/або технічно непридатного для проведення вантажно- розвантажувальних операцій та/або невідповідного іншим вимогам, обумовленим цим Договором, можливість і порядок вивантаження додатково узгоджується Сторонами.  Замовник відповідає за всі збитки та витрати по вивантаженню або переадресації зерна.  11.2.9. У разі невиконання та/або неналежного виконання вимог по оформленню товаросупровідної документації на зерно, що прибуває на адресу Виконавця на квоту Замовника, видання якої є прямим обов'язком Замовника, Замовник несе відповідальність за простій транспортних засобів.  11.2.10. Замовник несе відповідальність за будь-які затримки, пов'язані з невиконанням ним зобов'язань, пов'язаних з проведенням фумігації Вантажу.  Замовник є відповідальним за готовність судна до вантажних операцій.  11.2.11. Замовник несе відповідальність у розмірі заподіяних Виконавцю будь-яких збитків (втрачена вигода не відшкодовується) у випадку вчинення дій (бездіяльності) працівниками (представниками) Замовника чи третіх осіб, які зійснюють дії по виконанню зобов’язань за цим Договором, зокрема, але не обмежуючись цим:  • через знищення чи пошкодження технологічного обладнання, чи іншого майна Виконавця, що виникли в процесі здачі на зберігання Вантажу Замовника;  •  У випадку виявлення фактів заподіяння збитків, про які йдеться у цьому пункті, посадові особи Виконавця за участі уповноваженого представника Замовника складають «Акт про завдання збитків» та надсилають Замовнику письмову «Вимогу-претензію» про відшкодування збитків на підставі даного Договору, яка має містити інформацію про:  осіб, винних у завданні збитків (фізичних та юридичних осіб);  майно, яке було пошкоджено в результаті вчинення дій цими особами;  розмір завданих збитків  Уповноважений представник Замовника зобовязаний прибути на Термінал не пізніше ніж за 5 (п’ять) годин з моменту отримання відповідного повідомлення Виконавця для підписання «Акту про завдання збитків».  До «Вимоги-претензії» додається «Акт про завдання збитків», фото та/або відео матеріали, документи, що підтверджують обгрунтування розміру збитків (пропозиція сторонньої організації щодо виконання ремонтних робіт по обєкту, якому завдано збитків), рахунок Виконавця для оплати.  Замовник протягом 3 (трьох) календарних днів з моменту отримання «Вимоги-претензії» повинен здійснити оплату рахунку за завдані збитки.  11.2.12. Замовник несе відповідальність за простій Судна біля причалу Термінала та/або простій Судна на рейді по причині відсутності на Терміналі всього обсягу Вантажу Замовника, необхідного для завантаження Судна до повної місткості. Демередж, «мертвий фрахт», як і всі інші витрати, в даному випадку оплачується за рахунок Замовника.  У випадку простою Термінала Виконавця без вантажних операцій, по причині відсутності на Терміналі всього обсягу Вантажу з вини Замовника. Замовник на вимогу Виконавця сплачує штраф у розмірі 500,00 доларів США за одну годину простою.    12. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ.  12.1. Сторони домовилися дотримуватися конфіденційності у відношенні повідомлюваної один одному комерційної, фінансової та іншої ділової інформації.  13. ФОРС-МАЖОРНІ ОБСТАВИНИ  13.1. Жодна із Сторін цього Договору не несе відповідальності за повне або часткове невиконання взятих на себе зобов’язань, якщо це невиконання стало наслідком форс-мажору (обставин непереборної сили).  Під обставинами непереборної сили, згідно з умовами цього Договору, розуміються будь-які надзвичайні події зовнішнього щодо Сторін характеру, які виникли після укладення Договору не з вини Сторін, мимо волі і бажання Сторін, які не можна за умови прийняття звичайних заходів передбачити і запобігти, і які безпосередньо вплинули на його виконання, включаючи (але не обмежуючи):  • стихійні явища природного характеру (повінь, пожежа, землетрус, ураган або інші стихійні лиха);  • лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження;  • обставини суспільного життя (війни, збройні конфлікти, військові дії, блокади, терористичні акти, ембарго, локаут і т.і.).  • видання заборонних або обмежуючих нормативних актів органів державної влади чи місцевого самоврядування, які обмежують експорт Вантажу з України, частково або іншим чином, включаючи, але, не обмежуючись;  • введення експортних ліцензій або експортних квот, інших заходів заборонного характеру відносно експортних операцій з Вантажем.  13.2. Доказом дії форс-мажорних обставин є документ, виданий Торгово-промисловою палатою або впоноваженим нею регіональним відділенням, або іншим компетентним державним органом, який має законне право підтверджувати наявність тих чи інших обставин держави, в якому такі обставини виникли.  13.3. Сторона, яка має наміри посилатися на дію обставин непереборної сили зобов'язана негайно з урахуванням можливостей технічних засобів термінового зв'язку та характеру існуючих перешкод, але не пізніше 10 робочих днів повідомити іншу Сторону про наявність форс-мажорних обставин та їх вплив на виконання даного Договору з подальшим наданням відповідного документу уповноваженого органу.  13.4. Наявність форс-мажорних обставин автоматично продовжує виконання цього Договору на час їх дії.  У разі якщо обставина непереборної сили триває більше одного місяця, кожна із Сторін має право на розірвання Договору без звернення до суду і не несе відповідальності за таке розірвання, за умови повідомлення про це іншій Стороні не пізніше 7 (семи) робочих днів до дня розірвання і вивезення наявного Вантажу, що належить Замовнику.  13.5. Виникнення форс-мажорних обставин не звільняє Замовника від оплати вартості виконаних Виконавцем робіт (наданих послуг) в рамках цього Договору до припинення його дії.  13.6. У випадку, якщо в результаті дії форс-мажорних обставин Замовник позбавлений можливості забезпечити своєчасне відвантаження Вантажу, що знаходиться на технологічному накопиченні у Виконавця, Замовник зобов'язується відшкодувати Виконавцю додаткові витрати у зв'язку з таким зберіганням, відповідно до ставок, визначених в п. 9.3. даного Договору, і після припинення дії форс-мажорних обставин на вимогу Виконавця протягом 5 (п'яти) календарних днів вивезти такий Вантаж з території Терміналу, якщо інший порядок розпорядження таким Вантажем не буде врегульовано додатковою угодою Сторін.  13.7. Жодна зі сторін не звільняється від відповідальності за прострочення виконання зобов’язань, допущене до настання форс-мажорних обставин.  14. ІНШІ УМОВИ:  14.1. Даний Договір укладено при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською та англйською мовами (у разі спорів а англійська версія має перевагу) в двох оригінальних примірниках, що мають однакову юридичну силу, один з яких знаходиться у Замовника, інший - у Виконавця. Копії будь-яких документів, що мають відношення до цього Договору (включаючи сам Договір), передані електроною поштою, або факсимільним зв’язком є чинними до отримання оригіналів даних документів.  14.2. Сторони підтверджують, що на момент укладання Договору, ніяким чином, ні нормативно- правовим актом, ні судовим рішенням, ні в будь-який інший спосіб жодна зі Сторін не обмежена у праві укладати та виконувати даний Договір або подібні договори. Представники Сторін підтверджують, що мають всі необхідні повноваження для здійснення дій щодо підписання Договору від імені і в інтересах Сторін.  14.3. Будь-які зміни та доповнення до даного Договору, в тому числі щодо його припинення (розірвання) або пролонгації, будуть чинними, якщо вони укладені в письмовій формі, підписані повноважними представниками Сторін та скріплені печатками сторін (за наявності).  14.4. Даний Договір, всі Додатки та Додаткові угоди до нього, а також листування щодо нього, передані Сторонами одна іншій за допомогою факсимільного зв’язку та/або електроною поштою мають юридичну силу,  14.5. Жодна зі Сторін не має права передавати свої права та обов’язки за даним Договором третім особам без попередньої письмової згоди другої Сторони.  14.6. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у даному Договорі реквізитів і зобов’язуються письмово повідомити іншу Сторону про їх зміну не пізніше п’яти днів після настання будь-яких з цих змін.  14.7. Недійсність (з будь-яких причин) окремих положень даного Договору не впливає на дійсність будь-яких інших положень даного Договору чи Договору в цілому. У такому випадку Сторони без зволікань проводять переговори з метою зміни недійсного положення таким чином, щоб після зміни нове положення було дійсним і максимально відображало наміри Сторін при укладенні даного Договору.  14.8. Сторони гарантують дотримання Торгових обмежень у всіх сферах, пов'язаних посередньо або безпосередньо з виконанням цього Договору. Дані гарантії поширюються в тому числі на транспорт, що використовується у зв'язку з Договором (включаючи осіб, які володіють, контролюють, використовують або здають в найм даний транспорт), документарні вказівки, задіяні банки і в загальному будь-яка фізична або юридична особа, яка має відношення до виконання справжнього Договору.  **15. Арбітражне застереження**  Спори, що виникають між Замовником та Виконавцем за цією Угодою або у зв'язку з ним, вирішуються шляхом переговорів.  Будь-який спір, що виникає з-за цього договору, повинен вирішуватися арбітражем відповідно до Арбітражних правил GAFTA № 125, в редакції видання на дату цієї Угоди такі правила GAFTA є невід'ємною частиною цієї Угоди, і яка обидві сторони тут вважають пізнавальним.  Жодна зі сторін цього Договору, ні будь-які особи, які заявляють про будь-яку з них, не повинні порушувати жодних позовів або інших судових процесів проти іншої стосовно будь-якого подібного спору, або вимагати, поки спор або позов спочатку не будуть розглянуті і не будуть визначені арбітром (арбітрами). або колегія апеляційної інстанції, залежно від обставин, відповідно до Арбітражних правил, і вона чітко узгоджена та оголошена, що отримання рішення від арбітрів) або колегія апеляційної інстанції є умовою. прецедент права будь-якої із сторін, що перебуває тут, або будь-якої особи, яка вимагає від будь-якої з них, порушити будь-яку позов або інший судовий позов проти іншої з них стосовно будь-якого подібного спору чи позову.  Ніщо, що міститься в цій Арбітражній статті, не перешкоджає сторонам домагатися отримання цінних паперів щодо своїх вимог або зустрічного позову шляхом судочинства у будь-якій юрисдикції, за умови, що таке судочинство обмежується поданням та / або одержанням гарантії для позову чи зустрічного позову, розуміючи та погодившись, що суттєві суті будь-якого спору чи позову визначаються виключно арбітражем відповідно до Арбітражних правил GAFTA № 125.  Сторони додатково визнають і погоджуються, що цей Договір являє собою письмову згоду на арбітраж відповідно до Конвенції про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень ("Нью-Йоркська конвенція") та будь-якого іншого відповідного закону, договору чи регулювання, і як такий нагороди повністю виконуються у будь-якій юрисдикції Сторони Нью-Йоркської конвенції. Крім того, кожна зі сторін прямо заявляє та погоджується, що не буде оскаржувати придатність будь-якої такої Премії на підставі відсутності письмового договору чи угоди та відмовляється від будь-якого права на це.  Цей контакт регулюється англійським законодавством. |
| **16. LEGAL ADDRESSES AND DETAILS OF THE PARTIES/АДРЕСИ ТА РЕКВІЗИТИ СТОРІН** | |
| **CONTRACTOR:**  **LLC “M.V. CARGO”**  Address: 60, Oleksiya Stavnitsera str.  Odesky district, Vyzyrka67543 Odesa region, Ukraine  Enterprise code 32834564  Currency of account: UAH  Account number: 2600 823 2649 10“  Bank: PJS” "UkrSibbank"  Bank code: 351005  IBAN UA 25 351005 00000 2600 823\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | **ВИКОНАВЕЦЬ:**  **ТОВ “М.В. КАРГО”**  Юридична адреса: 67543, Одеська обл., Одеський р-н, с.Визирка, вул.Олексiя Ставнiцера, буд.60  Код ЄДРПОУ 32834564  ІПН 328345615172  Банківські реквізити  АО «УкрСиббанк»  МФО 351005  IBAN UA 25 351005 00000 2600 823 2649 100  SWIFT CODE: KHBUA2K  Банк кореспондет: BNP PARIBAS USA  New York, USA  SWIFT CODE: BNPAUS3N  Директор \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.А.Сiкорський |
| **CUSTOMER/ЗАМОВНИК:**  **Cargill International S.A.**  Esplanade de Pont-Rouge 4 – Grand Lancy,  P.O. Box 1415, 1211 Geneva 26, Switzerland  Bank details:  JP Morgan Chase Bank New York (CHIPS0002)  Beneficiary: Cargill International S.A.  (CHIPS UID 050279)  Account 0011841392, SWIFT: CHASUS33  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | |