Международная Юридическая Служба

Interlegal

Коносамент

от теории к практике

Серия: практика морского бизнеса

Международная юридическая служба
INTERLEGAL

КОНОСАМЕНТ

от теории к практике

СБОРНИК ДОКУМЕНТОВ

Издание 2-е, дополненное

Одесса
«Фенікс»
2014

ББК 67.404.2
УДК 347.795
К 647

Составители:
Ницевич А.А., Мельников Н.В., Лебедев В.П., Скоробогатов А.В., Мирошниченко Н.Б.

К 647 **Коносамент**. От теории к практике : сборник документов. – Изд. 2-е, доп. – Одесса : Фенікс, 2014. – 170 с.
ISBN 978-966-438-778-8

Настоящее издание – это практическое пособие, которое призвано помочь в деятельности, связанной с организацией и осуществлением перевозки грузов, в особенности, морским транспортом. В настоящем издании проанализированы некоторые аспекты истории правового регулирования договора перевозки грузов, который оформляется с помощью коносамента. Проведено исследование и других отношений, складывающихся по поводу выдачи коносамента, а также при сдаче груза по коносаменту. Данное издание может быть использовано и в качестве учебного пособия для студентов специальных учебных заведений, изучающих коммерческие и правовые вопросы, связанные с перевозкой грузов.

ББК 67.404.2
УДК 347.795

ISBN 978-966-438-265-3
ISBN 978-966-438-778-8

© Ницевич А.А., Мельников Н.В., Лебедев В.П., Скоробогатов А.В., Мирошниченко Н.Б., 2014
© ЧП «Фенікс», оформление, 2014

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее издание предпринято для того, чтобы подытожить опыт практики юридической фирмы «Международная юридическая служба Interlegal», накопленный за годы деятельности в сфере правового сопровождения морских грузоперевозок, а также теоретические исследования, проведенные за последний год. Этот год прошел после очередной ежегодной конференции, которая проводится «Международной юридической службой Interlegal» совместно с нашими коллегами из Российской Федерации – юридической фирмой «Ремеди». Конференция 2009 года была посвящена в основном вопросам, связанным с коносаментными перевозками, и многие материалы, которые послужили источником наших теоретических исследований, были почерпнуты из материалов состоявшейся конференции.

Актуальность поднятых в представленной публикации не вызывает сомнений в условиях, когда международное сообщество занято поиском новых решений в области юридического оформления отношений по поводу транспортировки грузов, в особенности, морских перевозок.

Начало XXI в. ознаменовалось принятием новой конвенции, при помощи которой предполагается внедрить универсальный правовой режим для смешанных перевозок грузов, которые включают перевозку морским транспортом, – это Роттердамские правила, которые призваны заменить собой разнобой в правовом регулировании коносаментных перевозок, сложившийся к концу XX в. в результате параллельного действия Гаагских, Гаага-Висби и Гамбургских правил. В публикации мы приводим все эти Конвенции.

Надеемся, что эта попытка исследования отношений, связанных с коносаментом, будет полезной для практического употребления, а также внесет свою лепту в теоретический анализ некоторых аспектов оформления перевозок при помощи коносамента.

Выражаем признательность всем участникам конференции 2009 г., поскольку без их докладов, представленных на этой конференции, настоящая публикация не вышла бы в свет. Особую благодарность выражаем нашей коллеге из Турции Зейнеп Озкан, чья презентация была использована при подготовке настоящей публикации. Выражаем благодарность также Екатерине Коршиковой за перевод этого материала.

1. Понятие и функции коносамента

Капитанам судов часто приходится сталкиваться с проблемами, связанными с коносаментом и выдачей груза, который перевозится по коносаменту, с подобными проблемами сталкиваются также отправители и получатели грузов, экспедиторы, морские агенты и брокеры, а также другие лица, обслуживающие перевозки грузов на морских судах. Для них коносамент стал настолько привычным документом, что они глубоко не вдаются в его юридический смысл. В этом случае уместно сказать: к сожалению. «К сожалению», – поскольку от его правильного оформления часто зависит многое. В частности, неправильное оформление коносамента может повлечь значительные убытки. Таким образом, очень важно бывает отстоять свою позицию в случае,

– когда предлагается выдать бортовой коносамент до погрузки груза на борт судна;

– когда требуют выдачи чистого коносамента при явных повреждениях груза или его упаковки;

– когда требуется выдать груз без предъявления коносамента;

– когда имеются разночтения между коносаментом и штурманской распиской и т. п.

Не понимая юридического смысла такого уникального по своей правовой природе документа как коносамент, отстоять правильную позицию в подобных случаях не представляется возможным. Таким образом, мы предлагаем вниманию заинтересованного читателя некоторые аналитические материалы, которые должны помочь в этом.

1.1. ИСТОРИЯ КОНОСАМЕНТА

Наиболее ранним этапом в истории коносамента является период времени, когда отчетливо проявилась тенденция отделения функций купца, торговца от функций судовладельца, морского перевозчика в XVI в. Эта тенденция наметилась уже в XIII в. Так, в Королевском сво-

де законов Испании – Fuero Real от 1255 г. впервые упоминается обязанность судовладельца составить перечень грузов на борту судна, что свидетельствует о переходе от устных договоров перевозки грузов к составлению письменных расписок, в которых судовладелец (капитан судна) отмечал наименование, количество и качество груза. Для организации отношений между субъектами морской торговли и морскими перевозчиками постепенно внедряются в деловую практику такие документы как чартер и коносамент. Первоначально коносамент представляет собой только расписку в получении груза судовладельцем-перевозчиком от купца, продавшего товар, и желающего отправить его своему контрагенту-получателю. Этот документ так и называется «расписка» – «polizza» в Италии, в Испании – «conocimiento», в Германии – «konnossement», «connaissement» – во Франции, где государством закрепляются правила, регулирующие отношения между перевозчиком и грузовладельцем. В королевском Ордонансе о морской торговле 1681 г., изданном Людовиком XIV, имеются нормы, которыми урегулированы такие отношения. По существу коносамент представлял собой выписку из описи грузов, принятых на борт судна. Детали договора перевозки регулировались чартером.

С развитием регулярного судоходства возрастает значение коносамента за счет сокращения употребления чартера. Коносамент получает функцию доказательства наличия и содержания договора морской перевозки груза и регулирует отношения между перевозчиком и получателем груза даже при наличии чартера. В коносаменте находят отражение все условия договора морской грузоперевозки. Широкое распространение линейного судоходства, усовершенствование средств почтовой связи и прогресс в организации морского страхования привели в XIX в. к становлению коносамента почти что в современном качестве, хотя свобода внесения оговорок в коносамент и ограничивала его значение ценной бумаги – товарораспорядительного документа.

Обнаружилась настоятельная потребность в унификации правовых норм в отношении коносамента, так что Ассоциация для реформы и кодификации международного права, которая разрабатывала правила об общей аварии, в 1865 г. опубликовала Шеффилдские правила, регулирующие морские грузоперевозки по коносаменту, оказавшиеся неприменимыми на практике. Ассоциация международного права, образовавшаяся в 1873 г., продолжила эту работу и опубликовала Гамбургские правила в 1885 г., а затем Лондонские правила фрахтования – в 1893 г. Эти правила отражали, в основном, интересы грузовладельцев

и имели правовую природу, аналогичную Йорк-Антверпенским правилам об общей аварии, то есть использовались в добровольном порядке как морские обыкновения. США, Австралия, Новая Зеландия и Канада стали приводить свое внутреннее законодательство о перевозках грузов в соответствие с этими правилами. Морское право Англии, формировавшееся под влиянием интересов крупных судовладельцев, пришло в противоречие с правом английских доминионов, так что потребовались новые правотворческие усилия, в результате которых в 1921 г. были приняты Гаагские правила о перевозках грузов по коносаменту. Состоявшаяся вскоре Международная конференция судовладельцев одобрила эти Правила, которые нашли применение в виде условий коносаментов, то есть сохранили свою правовую природу. Ситуация снова осложнилась, поскольку национальное законодательство осталось в силе. Назрела необходимость выработать международную конвенцию, нормы которой были бы императивными.

В Брюсселе 25.08.1924 г. была принята Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, сохранившая название Гаагских правил. Эти Правила получили широкое признание, однако не сняли всех противоречий. В частности, остались коллизии с национальным законодательством, сфера применения конвенции и период времени, когда груз находится на ответственности судовладельца (перевозчика), размер ответственности перевозчика и др. положения подвергались критике. Внедрение контейнеризации грузов также способствовало усилению критики Гаагских правил и подталкивало международное сообщество к их пересмотру. Тем временем стала уменьшаться популярность коносаментов при оформлении международных перевозок. Для усовершенствования международно-правового режима перевозки грузов 23.02.1968 в Брюсселе был подписан Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г., Правила Висби, вступившие в силу 23.06.1977.

Правила Висби не сняли всех вопросов, в частности, потому что окрепшие в экономическом и политическом отношении развивающиеся страны были не удовлетворены тем, что эти Правила приспособлены для регулирования отношений только между развитыми странами и предоставляют неумеренные правовые преимущества перевозчикам. Развивающиеся страны, имеющие большинство в ООН, добились выработки новой Конвенции о морской перевозке грузов, Гамбургских правил, подписанной в Гамбурге 30.03.1978. Эта Конвенция ввела довольно

непривычный правовой режим коносаментных перевозок, поскольку слабо учитывает специфическую роль судовладельца-перевозчика в морском бизнесе. Она стала гораздо менее популярной, чем правила Гаага-Висби, что задержало вступление ее в юридическую силу. Гамбургские правила вступили в силу только 1 января 1992. Упомянутая конвенция ввела третий по счету действующий правовой режим грузоперевозок морем, однако многим казалось, что все же недостаточно урегулированы отношения по поводу прямых смешанных (мультимодальных) перевозок, которые тоже стали оформляться при помощи коносаментов и получили огромное развитие в конце XX в. под действием дальнейшего усиления тенденции контейнеризации перевозок. Это привело к разработке Международным морским комитетом проекта еще одной новой конвенции.

Проект новой конвенции был доработан в рамках Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). В период с 2002 г. по 2009 г. велась интенсивная работа по редактированию текста новой конвенции. Эта Конвенция была одобрена резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 11.12.2008, которая призвала все страны стать участниками Конвенции, официально названной Конвенцией ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов. Конвенция была подписана в Роттердаме, Нидерланды, 23 сентября 2009 г. и получила название Роттердамских правил.

1.2. КОНОСАМЕНТ КАК ДОКАЗАТЕЛЬСТВО НАЛИЧИЯ И СОДЕРЖАНИЯ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

В деятельности по морской грузоперевозке центральное место занимает перевозчик как профессионал и коммерсант, который оказывает услугу морской перевозки грузов потребителям – отправителям и получателям грузов. В линейном судоходстве складывается громадная система отношений перевозчика с потребителями. Эта система столь велика, что перевозчик не в состоянии вести переговоры с каждым из них для заключения договора перевозки груза. Не только один человек – капитан судна не справился бы с этим, но и гораздо больший штат сотрудников не смог бы провести детальные переговоры, быть может с сотней и более грузоотправителей, для того чтобы утрясти все условия договора перевозки. Это тем более верно, что в современном судоходстве темпы заключения договоров иногда определяют конкурентоспо-

собность перевозчиков, так что им просто некогда пускаться в дальние околичности. Кроме того, международной практикой выработаны эффективные формы организации отношений не только с отправителем грузов, что можно сделать и при помощи чартера, но и отношения перевозчика с получателем – при посредстве коносамента. Таким образом, коносамент, который выдается отправителю, регулирует отношения по поводу морской перевозки грузов не столько между отправителем и перевозчиком, а, скорее, отношения между получателем и перевозчиком. Хотя договор перевозки, который оформляется посредством коносамента, заключается грузоотправителем и перевозчиком, он определяет взаимные права и обязанности между перевозчиком и грузополучателем, что свидетельствует о правовой природе такого договора как договора в пользу третьего лица – получателя.

При этом не следует забывать, что коносамент – документ односторонний, то есть он снабжен подписью и печатью только перевозчика, так что формой договора морской перевозки груза он никак не может считаться. Тем не менее, он содержит все реквизиты, необходимые и достаточные для заключения такого договора. Кроме того, коносамент в организации морской перевозки груза часто сочетается с чартером. Их содержание может быть противоречивым, а может и совпадать как по существу, так и текстуально. Для того чтобы избежать противоречий между этими документами многие проформы чартеров и коносаментов корреспондируют. Например: Scanconbill – проформа коносамента, которая корреспондирует с проформой чартера Scancon. В тексте, отпечатанном типографским способом на оборотной стороне коносамента, содержится ссылка на соответствующую проформу чартера.

Наибольшее влияние на форму и содержание коносамента оказывает английская морская практика. Коносаменты развернутой формы заполняются с обеих сторон. На лицевой стороне коносамента обыкновенно содержатся следующие реквизиты:

– наименование отправителя груза;

– его местонахождение;

– порт выгрузки груза;

– способ выдачи груза (получатель) в зависимости от вида коносамента;

– порт погрузки;

– наименование груза и его описание, включая упаковку и маркировку;

– фрахт и порядок его уплаты;

– вес брутто;
– наименование перевозчика;
– его местонахождение;
– наименование судна и его флаг;
– время, затраченное на погрузку груза;
– число оригиналов коносамента;
– место выдачи коносамента;
– дата выдачи коносамента;
– подпись управомоченного представителя перевозчика;
– стандартные оговорки.

На обороте коносамента отпечатываются типографским способом условия перевозки, принятые в международном частном морском праве.

Коносамент оформляется отправителем груза и передается перевозчику, который также заполняет реквизиты, оставшиеся незаполненными, подписывает коносамент и передает его отправителю.

На обороте коносамента указывается, в соответствии с какими правилами коносаментной перевозки происходит конкретная перевозка. Наиболее популярны Гаагские правила.

Указывается редакция Йорк-Антверпенских правил, которая будет регулировать данную конкретную перевозку. Также указывается оговорка о взаимной ответственности при столкновении. Указываются и другие условия перевозки, например: юрисдикция, применимое право, а также иные условия, которые являются специфическими для различных проформ коносаментов.

Рассмотрим подробнее отдельные условия коносаментов на примере проформы Congenbill, разработанной БИМКО (BIMCO – The Baltic and International Maritime Conference).

Shipper – это грузоотправитель. Этот реквизит заполняется отправителем груза, поскольку ему виднее, как он называется и где находится.

Consigned to order of – этот реквизит также заполняется грузоотправителем. Тут может быть указано имя получателя груза, как правило, покупателя товара. Этот реквизит связан с первым (Shipper), например, следующим образом:

1) Shipper – A; Consignee – B. В этом случае коносамент называется именным коносаментом, то есть он может быть передан только указанному получателю груза. Только он является законным держателем коносамента и передавать его другому лицу, в принципе, не может, по-

скольку только он может получить груз. Такой коносамент нельзя также индоссировать, то есть снабдить передаточной надписью. Таким образом, коносамент превращается в необоротный документ, подобный морской накладной;

2) Shipper – A; Consignee – to order of. В этом случае отправитель может индоссировать коносамент, давая распоряжение перевозчику относительно того, кому следует выдать груз. Индоссамент (от итальянского «на спине» – in dosso, поскольку индоссамент ставится на оборотной стороне коносамента) представляет собой подпись, конечно, скрепленную печатью, там где это требуется. Индоссамент может быть бланковым – только подпись (и печать). Это превращает коносамент в ценную бумагу на предъявителя. Индоссамент может быть именным, то есть подпись (и печать) сопровождается указанием лица, которому перевозчик должен выдать груз;

3) Shipper – A; Consignee – B or to order of. В этом случае коносамент может быть передан B, который будет его законным держателем и может индоссировать, причем лицо, которому индоссирован коносамент, являющееся его законным держателем, индоссировать коносамент больше не может, если индоссамент именной, или может, если индоссамент ордерный;

4) Shipper – A; Consignee –. В случае, если имя получателя не указано, то коносамент превращается в ценную бумагу на предъявителя, то есть его не нужно индоссировать для передачи другому лицу, и лицо, законно владеющее коносаментом, вправе требовать выдачи груза ему.

Эти правила диспозитивны, то есть в самом коносаменте могут содержаться правила, которые их изменяют.

Notify address – это адрес и наименование лица, которого должен известить перевозчик о прибытии груза в порт назначения.

Vessel – судно (название, флаг).

Port of loading – это порт погрузки, который указывается отправителем груза, но капитан судна должен проверить правильность его наименования.

Port of discharge – это порт выгрузки. Этот реквизит может быть вообще не заполнен при отходе судна в рейс, поскольку отправителю может быть предоставлено право назначить порт выгрузки после отхода. Выбор фактического порта выгрузки производится капитаном в зависимости от многих обстоятельств. Однако, если порт выгрузки указан, а капитан не выгрузил груз в этом порту и даже не зашел туда, имеет место девиация – неосновательное отклонение от контрактного рейса.

Выбор маршрута в рейсе – может быть делом обычным, а может быть и творческим. Когда маршрут согласован сторонами договора перевозки или существует общепринятый маршрут для планируемого рейса, то творческий подход неуместен. Если перевозчику предоставлено право самому выбрать маршрут или право отступить от контрактного маршрута, то капитан должен решить поистине творческую задачу совмещения эффективности и безопасности маршрута, причем приоритет безопасности более высокий. Пренебрежение безопасностью ради скорости привело к известнейшей катастрофе Титаника. Дело в том, что Земля представляет собой сферу, таким образом, кратчайший путь между двумя точками – геодезическая линия (ортодрома). Капитан Титаника избрал маршрут, близкий к ортодроме, то есть шел по прямой в высоких широтах, где в то время года было достаточно много айсбергов. Если бы он избрал маршрут южнее, то вероятность столкновения с айсбергом была бы ниже.

Shipper's description of packages and contents – описание груза отправителем. Именно на отправителе лежит ответственность за правильное описание груза и его упаковки, включая особые свойства груза, если таковые имеются, которые могут повлиять на безопасность перевозки. Кроме того, отравитель должен предъявлять к перевозке грузы, надлежащим образом упакованные, четко маркированные. Он отвечает перед перевозчиком за правильность и точность всех сведений о грузе. Конечно, и перевозчик должен проявить разумную заботливость и проверять в пределах своих возможностей эти сведения. Если при таких проверках будет обнаружено неправильное информирование перевозчика, то на счет отправителя будут отнесены расходы, связанные с такой проверкой.

Gross weight – вес брутто также указывается грузоотправителем и может быть проверен, а также оспорен судовладельцем в лице капитана или другим уполномоченным представителем.

Стандартная оговорка о палубном грузе возлагает ответственность за сохранную перевозку палубного груза на отправителя при его согласии с этим. Если в коносаменте не указан груз, который перевозится на палубе, или подобный груз не принято перевозить на палубе без согласия отправителя, то перевозка груза на палубе будет серьезным правонарушением.

Фрахт. Если судно зафрахтовано по чартеру, то в этом пункте обязательно указывается дата заключения чартера, причем если имеется несколько чартеров по данному судну, то предпочесть следует главный

тайм-чартер, который в наибольшей степени знаком судовладельцу. Этот реквизит заполняется грузоотправителем, но обязательно должен быть проверен капитаном судна, и капитан может согласовать свои сомнения с судовладельцем, поскольку в коносамент будет включено содержание именно этого чартера, что затрагивает интересы судовладельца непосредственно.

Аванс фрахта – графа, которая заполняется отправителем, причем может остаться незаполненной, что может служить доказательством того обстоятельства, что фрахт не авансирован. В этом случае уплата фрахта является обязанностью получателя груза.

Время, затраченное на погрузку груза – графа, которая заполняется отправителем, но часто остается незаполненной. Это не должно смущать капитана. Если же в этой графе капитан обнаруживает неверные сведения, то он может внести свою версию расчета времени погрузки груза.

Стандартные оговорки: «Отгружено в хорошем по внешнему виду состоянии в порту погрузки на борт судна для перевозки упомянутого груза до порта выгрузки или так близко к нему, как только оно сможет безопасно подойти»; «Вес, размеры, качество, количество, состояние, содержание и стоимость неизвестны». На первой оговорке будет основано право капитана выгрузить груз не только в порту назначения, но и в другом порту, если порт назначения окажется небезопасным. На второй оговорке капитан должен особенно настаивать, поскольку он не является экспертом-товароведом, поэтому подтверждение заявлений отправителя не входит в его обязанности.

Количество оригиналов коносамента. Оно может быть любым. Обыкновенно выдаются три оригинала коносамента, причем в правом верхнем углу обычно проставляется номер коносамента, причем все коносаменты имеют одинаковую силу, но капитан должен выдать груз первому, кто предъявляет коносамент, если у него нет сомнений в личности предъявителя, когда это обстоятельство подлежит проверке, нет претензии выдать груз, которая поступила ранее, нет оснований сомневаться в добросовестности владельца коносамента.

Место и дата выдачи коносамента. Указывается перевозчиком, как правило.

Подпись. Подписанием завершается выдача коносамента. Коносамент может быть подписан судовладельцем или его агентом, фрахтователем или его агентом, капитаном или его агентом. Отправителю можно рекомендовать потребовать от подписанта уточнить в качестве

кого он подписывает коносамент, поскольку по английскому праву, которому обыкновенно подчинена перевозка по коносаменту, от этого могут зависеть многие правовые последствия, которые мы здесь не будем рассматривать за их значительной юридической сложностью.

1.3. КОНОСАМЕНТ КАК РАСПИСКА ПЕРЕВОЗЧИКА В ПРИЕМЕ ГРУЗА

Коносамент выдается после принятия груза к перевозке по просьбе отправителя. Начинает оформлять коносамент обычно отправитель груза, но заканчивает его оформление перевозчик. Перевозчик сопоставляет данные отправителя с информацией штурманской расписки, которая выдается отправителю до выдачи коносамента и также является распиской в приемке груза к перевозке (Mate's Receipt), что следует уже из названия этого документа.

Мы сознательно не стали заострять внимание на таких реквизитах коносамента как дата и подпись, поскольку анализ и более детальное рассмотрение этих реквизитов уместно именно здесь.

Дата выдачи коносамента имеет огромное значение как для договора поставки товара, так и для договора перевозки этого товара в качестве груза. Дата выдачи коносамента, как правило, расценивается как дата исполнения поставки и дата заключения договора перевозки. Эта дата имеет не меньшее значение в расчетных отношениях, которые, впрочем, являются частью отношений по поводу поставки товаров. В частности, банк не примет коносамент, датированный таким образом, что дата выдачи коносамента следует во времени за датой, когда истекает срок действия аккредитива. Обычно подписание коносамента осуществляется в день его выдачи. В связи с выдачей коносамента можно сформулировать следующее правило: коносамент должен выдаваться только <u>после</u> принятия груза перевозчиком, во всяком случае <u>после</u> реализации и установления фактов, удостоверенных коносаментом.

В связи с выдачей коносамента отмечаются по крайней мере три факта, каждый из которых может иметь свое правовое значение:

– получение груза перевозчиком;

– погрузка груза на борт судна;

– отход судна в рейс.

Если коносамент оформляется на груз, полученный перевозчиком только на склад и еще не погруженный на борт, такой коносамент на-

зывается небортовым. Обыкновенно небортовой коносамент выдается судоходной линией при получении груза на ее склад или склад порта погрузки в ожидании судозахода и подачи судна под погрузку, либо при базисных условиях поставки типа FAS (free alongside ship – свободно вдоль борта судна). Небортовой коносамент легко превращается в бортовой путем указания названия судна, на которое погружен груз, проставления даты погрузки и отметки о погрузке груза на борт, причем в этом случае датой отгрузки считается дата погрузки груза на борт судна. Так определено в абз. 4 ст. 20 Ч. 1 Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (UCP 600), принятых в ноябре и впервые опубликованных в декабре 2006 г. Исполнительным Советом Международной торговой палаты. Дата погрузки может иметь особое коммерческое значение, поскольку именно по дате погрузки груза на борт часто определяется цена товара в договоре поставки.

Дата выдачи бортового коносамента следует по времени за датой погрузки, но предшествует обычно дате отправления судна из порта погрузки груза в рейс. Обыкновенно дата выдачи и подписания коносамента следуют после даты погрузки в согласованный договором поставки срок. Как правило, этот срок определяется как разумный срок, но может быть определен и более точно, например: коносамент должен быть выдан и получен отправителем в разумный срок, однако не превышающий 24 часов после погрузки груза на борт (пересечения грузом поручней судна). Таким образом, иногда отправитель будет просить капитана указать не только дату, но и точное время суток.

Неправильное указание даты выдачи коносамента может быть двух типов:

– датирование коносамента более поздним днем (Stale Bill of Lading);

– датирование коносамента более ранней датой, предшествующей погрузке груза на борт (Antedated Bill of Lading).

В первом случае коносамент называется просроченным и встречается довольно редко. Второй вариант – это антидатированный коносамент, то есть коносамент, датированный задним числом, что встречается чаще и является грубым правонарушением. Антидатирование может быть даже составом преступления – мошенничеством или подделкой документов. Однако, если антидатированный коносамент находится у добросовестного приобретателя, отсутствуют правовые основания для признания его недействительным. Например: в деле United City Merchants (Investments) против Royal Bank of Canada было установлено, что

экспедитор датировал коносамент задним числом, а отправитель груза это не заметил. Банк был признан обязанным рассчитаться по аккредитиву. Иллюстрацией коммерческой значимости даты коносамента является другое дело, в котором было установлено, что в соответствии с договором поставки газойля ценой покупки товара должна считаться цена на дату коносамента. Товар был погружен на 5 дней позже даты коносамента. За это время рыночная цена газойля значительно упала, так что покупатель заплатил больше, чем должен был заплатить, если бы коносамент был датирован правильно. Однако, суд отклонил его иск к перевозчику (судовладельцу), поскольку установил, что покупатель, который зафрахтовал судно для перевозки груза – газойля, сам указал неправильную дату в коносаменте и передал его на подпись капитану по собственной небрежности, а тот лишь подписал неправильно датированный коносамент по ошибке.

Коносамент принято выдавать после погрузки всей партии груза, которая перевозится по этому документу, но не обязательно, да и не желательно ждать окончания погрузки всего груза, следующего на борту данного судна.

Мы уже упоминали о сложных юридических вопросах, которые возникают в связи с применением английского права к коносаментным перевозкам. Эти сложности, впрочем, не имеют места, когда судно зафрахтовано по бербоут-чартеру (димайз-чартеру). В таких случаях считается, что со стороны перевозчика выступает фрахтователь, поскольку капитан или его помощник, обыкновенно подписывающие коносамент, считаются служащими фрахтователя. Собственник судна (судовладелец) все же может не считаться полностью выбывшим из правоотношений, поскольку груз предполагается находящимся в его владении. Таким образом, поскольку фрахтователь может связать судовладельца своими обязательствами, принятыми по коносаменту, в частности, если фрахтователь выдает коносамент с превышением полномочий, предоставленных ему договором фрахтования судна, можно привести несколько правовых ситуаций, которые могут сложиться в результате этого:

а) фрахтователь и его агент имеют презюмируемые правомочия на выдачу коносамента от имени судовладельца, несмотря на то, что они действуют недобросовестно, если судовладелец не в состоянии был предупредить заинтересованных лиц о такой недобросовестности, то есть отсутствии полномочий до того момента, как коносамент будет подписан, если только коносамент не содержит чрезвычайных условий,

либо если заинтересованные лица сами не имели возможности узнать заранее о недобросовестности (отсутствии реальных полномочий);

b) тайм-чартерный фрахтователь или его агент, а также капитан, являясь служащим фрахтователя, если не имеет места прямой запрет собственника судна (судовладельца), имеют правомочия выдавать коносаменты от имени судовладельца;

c) если фрахтователь или его агент, действуя недобросовестным образом, как это указано выше в п. п. (a) и (b), без ведома капитана, выдают чистый коносамент на грузы ненадлежащего качества, судовладелец на практике будет иметь обязанность руководствоваться таким коносаментом.

Эти пункты не исчерпывают всех вариантов правовых ситуаций, причем предусмотреть их все невозможно.

С другой стороны, выступают, строго говоря, не отправители груза, а законные держатели коносамента на предъявителя, или лица, которым ордерный коносамент индоссирован надлежащим образом, или лица, указанные в качестве получателя в именном коносаменте.

Что касается чистоты коносамента, то чистым коносаментом (Clean Bill of Lading) считается коносамент, не содержащий никаких пометок (оговорок) или содержащий таковые, если они не делают явным факт ненадлежащего качества груза или недоброкачественности его упаковки. В последних случаях коносамент называется «содержащим оговорки» или «грязным» (Claused Bill of Lading, Dirty Bill of Lading). Недостатком такого коносамента является то, что банки отказывают в оплате по аккредитиву, либо оплачивают товары крайне неохотно, потому что это является правонарушением.

Существуют оговорки, которые не делают недоброкачественность груза очевидной. Такие оговорки не препятствуют оплате по аккредитиву и не обращают коносамент в грязный. В частности, не обращают коносамент в грязный оговорки о неизвестности. Например: «Вес, мера, количество, состояние, содержание и стоимость неизвестны» – «Weight, measure, quantity, condition, contents and value unknown».

Оговорки, которые подвергают серьезному сомнению доброкачественность груза, обращают коносамент в грязный и препятствуют оплате по аккредитиву. Например: «груз гниет» – «cargo rotting», «груз влажный» – «cargo wet», «мешки покрыты плесенью» – «bags mouldy».

Международной торговой палатой разработаны и рекомендованы стандартные тексты оговорок, которые не обращают коносамент в грязный.

1.4. КОНОСАМЕНТ КАК ТОВАРОРАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ ДОКУМЕНТ И ЦЕННАЯ БУМАГА

Во второй половине XIX в. с развитием линейного судоходства коносамент приобретает свойства ценной бумаги, подобные векселю. С этим свойством коносамента тесно связано его свойство оборотного документа. Эти свойства являются производными от права законного держателя коносамента распорядиться грузом, который перевозится по коносаменту, поэтому он выступает также в качестве товарораспорядительного документа.

Необходимость придания коносаменту свойств ценной бумаги возникла из того, что грузы в пути представляют собой замороженный капитал, так чтобы его «разморозить» и включить в коммерческий оборот коносаменту придаются правовые свойства, которые позволяют рассматривать его в качестве эквивалента груза, перевозимого по коносаменту.

Таким образом, выдача коносамента сочетает свойства как абстрактной сделки, подобной выдаче векселя, так и казуальной, поскольку коносамент не теряет природы документа, удостоверяющего договор перевозки груза. Вексель – это ордерная ценная бумага, в принципе. Коносамент же может быть как ордерным, так и на предъявителя, а также именным. В случае именного коносамента его ценнобумажные свойства отходят на второй план или совсем исчезают. Чтобы удовлетворить потребность связанную с приданием коносаменту свойств ценной бумаги, перевозка оформляется при помощи отпечатанных типографским способом проформ, которые подразделяются на виды в зависимости от того, в какой форме судоходства, соответственно, морской перевозки грузов используется коносамент: в линейном судоходстве или трамповом. Следовательно, коносаменты подразделяются на линейные и чартерные.

С развитием смешанных перевозок коносамент получил огромное распространение как документ, с помощью которого оформляется смешанная перевозка груза. В связи с этим возникло деление коносаментов на сквозные, комбинированные и морские.

Сквозной коносамент выдается на всю перевозку от порта отправления груза до порта назначения, даже если морских перевозчиков несколько, так что груз следует с перевалкой на другое судно, причем в таком коносаменте обязательно указывается порты перевалки. Ответственность по такому коносаменту перед грузовладельцем несет

перевозчик, выдавший коносамент, поскольку каждый перевозчик, передающий груз следующему перевозчику считается экспедитором. Такой коносамент особенно распространен при контейнерных перевозках. В принципе по такому коносаменту может быть организована и перевозка «от двери до двери». Но перевозки по такой схеме чаще оформляются при помощи комбинированных коносаментов, которые представляют собой транспортные документы, по которым груз перевозится как минимум двумя видами транспорта. Комбинированный коносамент выдается экспедитором, отвечающим за груз от его приемки до сдачи получателю в пункте назначения. Одной из разновидностей такого коносамента является мультимодальный экспедиторский коносамент, форма которого разработана ФИАТА (FIATA – это французская аббревиатура Международной федерации экспедиторских ассоциаций, англ. – International Federation of Freight Forwarders Associations). Морской коносамент выдается на перевозку груза, которая производится только морем. Такой коносамент может быть и сквозным (океанским коносаментом), когда океанский перевозчик, выдавший коносамент, указывает в коносаменте порт погрузки или выгрузки груза, который не обслуживается его судами, и порт перевалки груза на другое судно, которое обслуживает другую линию – фидерное судно.

Выделяется такая разновидность коносамента как домашний коносамент. Он выдается экспедитору, в частности, когда тот объединяет в одном контейнере партию грузов, которые принадлежат разным грузовладельцам и представляют собой, таким образом, различные партии грузов. В этом случае обычно выдаются несколько документов на каждую из партий, объединенных в одну. Такие документы обыкновенно выдаются в форме деливери-ордера, который в некоторых юрисдикциях признается как ценная бумага – долевой коносамент. Грузы, указанные во всех долевых коносаментах в сумме равняются грузам, которые перевозились по первоначальному (основному) коносаменту. Комплект долевых коносаментов может быть выдан только в обмен на оригинал такого коносамента. Это может иметь место также в случае, когда партия груза в пути разбивается на более мелкие партии, которые продаются разным покупателям.

Кроме оригинальных коносаментов, могут выдаваться копии коносаментов, не являющиеся ценной бумагой.

По полноте данных, которые указываются на обороте коносамента, различаются коносаменты краткой формы и развернутой формы. В коносаментах краткой формы оборотная сторона не заполняется во-

обще. Условия договора перевозки в таком коносаменте определяются путем отсылки к чартеру при чартерном коносаменте, либо к правилам перевозчика, которые разрабатываются многими перевозчиками. Правила перевозки могут разрабатываться и крупными грузоотправителями, которые также создают собственные проформы коносаментов. Коносамент развернутой формы на оборотной стороне содержит условия договора морской перевозки груза, отпечатанные типографским способом. На практике используется множество проформ коносаментов.

Наибольшую активность в разработке проформ коносаментов проявляет БИМКО. Наиболее распространенные проформы:

- Комбиконбилл – Combiconbill;
- Конбилл – Conbill;
- Кондженбилл – Congenbill;
- Конлайнбилл – Conlinebill;
- Висконбилл – Visconbill;
- Цементвойбилл – Cementvoybill;
- Полкоулбилл – Polcoalbill;
- Джерманкон-Норс – Germancon-North;
- Совкоулбилл – Sovcoalbill;
- Норск-Гидро – Norsk-Hydro;
- Фертисовбилл – Fertisovbill;
- Сканконбилл – Scanconbill;
- Ньювойбилл-84 – Nuvoybill-84;
- Североамериканский зерновой коносамент – North American Grain Bill of Lading;
- Грейнвойбилл – Grainvoybill;
- Соворконбилл – Sovoreconbill;
- Мурмапатитбилл – Murmapatitbill;
- Орвойбилл – Orevoybill;
- Линейный коносамент – Liner Bill of Lading;
- Интанкбилл-78 – Intankbill-78;
- Кемтанквойбилл – Chentankvoybill;
- Блэксивудбилл – Blackseawoodbill;
- Ньюбалтвуд – Nubaltwood;
- Совконраундбилл – Sovconroundbill;
- Хэвиконбилл – Heavyconbill;
- Бискойлвойбилл – Biscoilvoybill.

«Комбиконбилл» – это проформа комбинированного коносамента.

«Конбилл» – это проформа коносамента, утвержденная БИМКО в 1946 г., причем реквизиты, которые обыкновенно содержатся на лицевой стороне коносамента, вынесены на оборотную сторону, а правила перевозки – на лицевую с той целью, чтобы подпись капитана была помещена в конце всего текста коносамента, и перевозчик был связан всеми условиями коносамента, несмотря на то, что они отпечатаны мелким шрифтом. Надо заметить, что в соответствии с английской судебной и арбитражной практикой эта цель достижима, однако при обнаружении противоречий между текстом, отпечатанным мелким шрифтом, и боксовой стороной коносамента, приоритет отдается все равно боксовой стороне. Эта проформа используется при организации перевозок без чартера.

«Кондженбилл» – проформа чартерного коносамента. Условия договора перевозки, содержащиеся на обороте коносамента весьма краткие, что вообще характерно для чартерных коносаментов. Эта проформа используется, главным образом, с проформой чартера «Дженкон» («Gencon») – чартером универсальной проформы. «Кондженбилл» применяется и с другими проформами чартеров.

«Конлайнбилл» – это линейная проформа, утвержденная БИМКО. Эта проформа развернутая, что вообще характерно для линейных коносаментов. Однако, имеется и сокращенная проформа – «Линейный коносамент».

«Висконбилл» – это также проформа линейного коносамента, разработанная БИМКО в 1973 г. Таким коносаментом оформляются контейнерные перевозки.

«Цементвойбилл» – чартерная проформа, которая используется вместе с чартером «Цементвой».

«Полкоулбилл» – тоже чартерная проформа, использующаяся для перевозок судами, зафрахтованными по чартеру «Полкоулвой», угля из польских портов, разработанная фирмой «Венглококс» и изданная в 1985 г.

«Джерманкон-Норс» – это проформа немецкого чартерного коносамента, который используется вместе с проформой угольного чартера от 1957 г.

«Совкоулбилл» – также чартерный коносамент, который используется вместе с угольным чартером «Совкоул».

«Норск-Гидро» – коносамент краткой формы, разработанный одноименной фирмой с главным офисом в г. Осло. Коносамент, разумеется, чартерный.

«Фертисовбилл», «Сканконбилл», «Ньювойбилл-84» – это все проформы чартерных коносаментов, использующиеся, соответственно, вместе с проформами чартеров «Фертисов», «Сканкон» и «Ньювой-84». Проформа «Ньювойбилл-84» была рекомендована БИМКО и Генеральным советом Британского судоходства.

«Грейнвойбилл» и «Североамериканский зерновой коносамент» – это проформы коносаментов, которые используются, когда суда зафрахтованы по зерновым рейсовым чартерам, соответственно, «Грейнвой» и «Норгрейн».

«Соворконбилл», «Мурмапатитбилл» и «Орвойбилл» – это проформы чартерных коносаментов, которые используются вместе с проформами рудных чартеров для перевозки руды и рудных концентратов, в частности, из портов бывшего Советского Союза и Мурманска, в том числе. Апатиты, которые вывозятся из Мурманска, используются также в качестве удобрений.

«Блэксивудбилл» – проформа чартерного коносамента, которая используется при перевозках леса из черноморских и дунайских портов. «Ньюбалтвуд» – проформа чартерного коносамента, которая используется при перевозках леса из портов Балтийского моря, опубликованная в 1973 г. Палатой судоходства Соединенного Королевства и согласованная с Федерацией лесной торговли Соединенного Королевства, БИМКО, Шведской ассоциацией экспортеров леса и Финской ассоциацией владельцев лесопильных заводов.

«Интанкбилл-78» и «Кемтанквойбилл» – это проформы коносаментов, которые используются вместе с танкерными чартерами. «Кемтанквойбилл» используется, когда танкер зафрахтован для перевозки химикатов по чартеру «Кемтанквой». «Интанкбилл-78» применяется со многими проформами танкерных рейсовых чартеров. Проформа «Интанкбилл-78» была принята БИМКО, Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов – ФОНАСБА (FONASBA), а также Японской судоходной биржей и рекомендована Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров и Международной ассоциацией судовладельцев – ИНСА (INSA).

«Совконраундбилл» используется при перевозке грузов судами, зафрахтованными по чартеру «Совконраунд».

«Хэвиконбилл» применяется при перевозках тяжеловесных и крупногабаритных грузов по контракту «Хевикон».

«Бискойлвойбилл» – проформа чартерного коносамента, которая была согласована в 1975 г. между БИМКО и Международной ассоциа-

цией изготовителей растительных масел и используется при перевозках масел и жиров растительного и животного происхождения по чартеру «Бискойлвой».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Коносамент – поистине уникальный документ, который столь многофункционален в общем случае, что заменяет три документа. Это придает ему огромное значение как для международной торговли, так и для организации перевозки грузов. Многовековая практика использования коносамента доказала, что этот документ достаточно гибкий, так что его можно приспособить для оформления грузовых перевозок в условиях появления новых форм судоходства, да и вообще новых способов организации грузоперевозок. Особое значение коносамент имеет при оформление морской перевозки груза. Он широко используется и в линейном, и в трамповом, и в торгово-промышленном судоходстве, а также для организации смешанных, мультимодальных и интермодальных перевозок.

В коносаменте соединяются как обязательственные, так и вещные правоотношения. Передача коносамента, таким образом, приравнивается к передаче груза и обязательств, вытекающих из договора морской перевозки груза, что подразумевает передачу и прав, и обязанностей, причем перевозчик может оказаться кредитором, долг перед которым передается без его согласия, что явно ущемляет права перевозчика и обусловливает некоторое юридическое несовершенство коносамента. На практике, впрочем, это не слишком сильно сказывается, поскольку получатель груза, заинтересованный в его получении, обычно строго исполняет свои обязанности перед перевозчиком. Более сложная ситуация возникает, когда получатель не обнаруживает заинтересованности в получении груза. В этом случае, с которым иногда встречаются линейные перевозчики, возникает весьма парадоксальная и возможно безнадежная ситуация, когда получателя приходится принуждать к получению груза, прибывшего в его адрес, что сопряжено со значительными юридическим осложнениями и оборачивается невосполнимыми убытками для морской линии. Однако, несмотря на некоторые правовые несовершенства коносамента, его использование доказало, что удобства, которые доставляет применение коносамента в практике ор-

ганизации перевозки грузов, настолько существенны, что значительно превосходят отдельные неудобства.

Идеи, воплощенные в коносаменте, столь универсальны, что позволяют использовать коносамент как документ, который составляется только в административно-таможенных целях для создания оснований пропуска грузов в контейнерах на таможенную территорию Украины (т.наз. «сервисный коносамент»).

В то же время, практика выдачи множества оригиналов коносамента иногда создает условия для злоупотреблений, в том числе мошенничества, так что раздается критика в адрес коносамента как оборотного документа. Теоретики и практики говорят о том, что широкое использование коносамента как товарораспорядительного документа далеко не всегда оправдано потребностями грузооборота. Во многих случаях, например, в торгово-промышленном судоходстве, вместо коносамента вполне возможно использовать морскую накладную.

Некоторые неудобства вытекают из противоречий в законодательстве различных государств, которым регулируются перевозки по коносаменту. Международное морское право, регулирующее такие перевозки, также не отличается стабильностью и непротиворечивостью. Несмотря на все это, коносамент является очень популярным способом оформления перевозки груза. Более того, внедрение новых методов организации перевозок сопровождалось расширением признания коносамента в качестве достаточно надежного и практичного документа.

2. Отдельные вопросы работы NVOCC в Украине

Термин NVOCC (NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIER) – перевозчик, не владеющий тоннажем, все активнее используется в лексиконе логистов на рынке Украины.

Различают следующие основные принципы организации деятельности NVOCC:

1. **Принцип одного партнера**
   Клиент заключает один договор и имеет дело с одним перевозчиком на всю перевозку, в котором перевозчик обязуется доставить груз из одного пункта в другой с привлечением разных видов транспорта.
2. **Принцип одной цены**
   Клиент платит одну цену за всю перевозку сразу.
3. **Принцип одного документа**
   NVOCC выдает Клиенту один документ (домашний коносамент) на весь процесс перевозки.
4. **Принцип одной ответственности**
   NVOCC несет ответственность перед Клиентом за повреждение или гибель груза на всей протяженности перевозки.
5. **Принцип конфиденциальности**
   Субподрядчики NVOCC не знают Клиента, а Клиент не знает субподрядчиков NVOCC.

Если в качестве примера взять ситуацию, когда украинскому импортеру необходимо доставить товар из Китая в г. Киев (Украина), то ему понадобится, в зависимости от условий контракта, организовать:

– страхование груза на всем протяжении перевозки;

– приемку на складе отправителя, погрузку и доставку груза ж/д или автотранспортом до китайского порта;

– таможенное оформление экспорта на складе или в порту отправления;

– погрузку на судно в порту и морскую перевозку в украинский порт;

– разгрузку и получение груза в украинском порту;

– погрузку на ж/д или автотранспорт;

– доставку и приемку груза автотранспортом до склада в Киеве

– таможенное оформление импорта груза в Украине и пр.

Весь этот комплекс услуг может быть переложен «на плечи» NVOCC, агенты которого в Украине и Китае организуют весь комплекс услуг для грузовладельца. При этом в расчетах между сторонами сделки (в т. ч. с применением аккредитива) может быть использован сквозной (домашний) коносамент NVOCC, оформленный в соответствии с требованиями сторон (соответствующего банка).

При подобной организации перевозки Клиент, контролируя процесс перевозки путем контакта с местным агентом NVOCC, получит одну цену на всю перевозку, которая будет включать транспортные и иные расходы на территории Китая и Украины, портовые сборы, морской фрахт, экспедиторские услуги и пр.

Основной риск NVOCC или его агентов связан с тем, что последние фигурируют в основных транспортных документах в качестве сторон перевозки, соответственно, все претензии любых из участников перевозки и третьих лиц, связанные с такой перевозкой, могут быть предъявлены именно к NVOCC.

Для действительного грузоотправителя – NVOCC (его агент в стране отправителя) является исполнителем, который **несет ответственность за весь процесс перевозки и всех привлеченных в процессе такой перевозке лиц**.

Для перевозчиков, стивидоров и экспедиторов и пр. субподрядчиков, получающих информацию о перевозке из транспортных документов – соответствующие агенты NVOCC являются грузовладельцем, отправителем и получателем груза. Следовательно, **несут ответственность за обязательства, связанные с грузом**: его свойства, количество, упаковку, маркировку (если таковые входят в обязанности отправителя), а также сроки предоставления груза соответствующему субподрядчику.

Одним из рисков является также **возможное привлечение агентов NVOCC** государственными контролирующими органами, в т.ч. таможней, **к юридической ответственности** в связи с недостоверным или ошибочным указанием сведений о грузах в транспортных документах при пересечении границ.

I

Риски, которые могут быть спрогнозированы можно существенно снизить путем перераспределения ответственности между участниками перевозки при оформлении отношений с последними.

Для этого, в первую очередь, необходимо ***подготовить соответствующую договорную базу, на которой основан бизнес NVOCC***.

Для вновь созданной NVOCC в такую базу могут входить:

– стандартные правила экспедирования грузов;

– домашний коносамент;

– соглашение (или соглашения) между агентами;

– базовые договоры с клиентами;

– основные договоры с субподрядчиками и другие документы.

В случае выхода действующей NVOCC на новый локальный рынок (создание собственной компании-агента в Украине или оформления договорных отношений с местным агентом) требуется ***анализ и адаптация существующего документального обеспечения NVOCC под требования законодательства Украины***.

II

Снижению рисков NVOCC также способствует ***организация и/или привлечение профессиональной консультационной поддержки NVOCC*** во всех регионах ее деятельности.

Простой пример: при разгрузке судна RoRo в украинском порту было обнаружено, что часть груза повреждена.

Поскольку оперативно установить виновную сторону не представлялось возможным, NVOCC пришлось оперативно принимать решение о задержании судна.

Учитывая вечер пятницы, наличие на борту имущества третьей стороны и прочие обстоятельства, неверное решение могло повлечь существенные риски предъявления претензий фрахтователя в отношении убытков, связанных с простоем судна.

NVOCC при помощи местных советников удалось до окончания отгрузки мотивировать возможность и реальность ареста судна и убедить фрахтователя выдать письменную гарантию рейтингового страховщика компенсировать убытки NVOCC в случае определения вины фрахтователя.

Это оперативное и эффективное решение позволило отпустить судно и спокойно разобраться в причинах происшествия, определить виновное лицо и получить гарантии компенсации убытков без привлечения грузовладельца.

III

Значительные **риски NVOCC связаны также с возможностью неправомерного удержания транспортных документов (коносаментов)** агентами или субподрядчиками.

Позиция морских перевозчиков, за редким исключением, однообразна: нет оригинала коносамента – нет выдачи груза. В результате NVOCC, указав в океанских (линейных) коносаментах получателем груза – местного агента и, передав ему полный комплект коносаментов, может стать заложником недобросовестного поведения агента, если последний по какой-либо причине откажется забрать груз и отправить его получателю.

При этом даже если доказать, что соответствующие коносаменты агенту переданы (что редко возможно), и получить решение суда об истребовании коносаментов как имущества, то принудительное исполнение в Украине такого решения маловероятно.

Избегать и своевременно разрешать подобные ситуации необходимо на уровне анализа и разработки ***базовой документации, регламентирующей порядок оформления взаимоотношений между агентами NVOCC***.

Избежать рисков, связанных с недобросовестным поведением, можно также ***путем полного или частичного контроля NVOCC над компанией-агентом***. Для этого можно либо создать дочернюю компанию в требуемой стране, либо приобрести долю корпоративных прав существующей компании в объеме, достаточном для ее контроля. В последнем случае крайне важным является ***анализ и соблюдение локальных законодательных требований относительно приобретения доли и достаточности ее размера*** для принятия соответствующих решений.

Применительно к Украине нередкими являются случаи, когда доля нерезидента в украинской компании, хотя и позволяла формально принимать необходимые для смены менеджмента решения (51-60 %), однако невозможность собрать кворум (>60 %) приводила к полной потере контроля над компанией. Более того, в настоящее время отсутствие кворума при принятии решений собственниками украинских компаний, независимо от причин, признано неразрешимой проблемой на уровне высших судебных органов Украины*.

---

* Рекомендации Президиума Высшего хозяйственного суда Украины от 04-5/14 от 28.12.2007г.

IV

Эффективным способом снижения рисков NVOCC являются также различные страховые продукты.

В первую очередь, это страхование грузов. При этом NVOCC может как самостоятельно застраховать груз, так и позаботиться о том, чтобы груз был застрахован непосредственными исполнителями перевозки. Особого внимания требует наличие страхового покрытия во время стыковки различных видов транспорта, так как наибольшее количество процедур с грузом происходит именно в эти периоды.

Кроме случаев, связанных непосредственно с грузом, страхование позволяет NVOCC избежать рисков, связанных с ответственностью перевозчика NVOCC, как по договорным обязательствам с клиентами и подрядчиками, так и перед третьими лицами.

Следует в очередной раз отметить, что Украина не присоединилась к ряду базовых конвенций, регулирующих отношения и ответственность перевозчиков и экспедиторов, что делает особенно актуальным использование страховых продуктов связанных со страхованием ответственности лиц, оказывающих транспортные услуги.

V

Стоит также упомянуть о рисках NVOCC, связанных со **сложностью разрешения в Украине споров в отношении задолженностей и убытков** участников транспортного процесса.

Несмотря на распространенную в сфере транспортного бизнеса практику безбумажного документооборота, в случае возникновения необходимости взыскания задолженности с недобросовестного контрагента в Украине, от NVOCC потребуется оперативное предоставление доказательств, необходимых для подтверждения исковых требований.

Стоит отметить, что в случае наличия значительной сети агентов NVOCC с существованием единого расчетного центра внутри сети и отсутствием бумажного оформления, как поручений, так и взаиморасчетов между агентами, обосновать наличие задолженности по конкретной операции может быть достаточно проблематичным.

Соответственно, перед подготовкой исков и уплатой соответствующих пошлин, рекомендуется осуществлять ***профессиональную оценку судебных перспектив того или иного дела*** и принятие окончательного решения в зависимости от ее результатов.

Несмотря на указанные и иные риски, учитывая ужесточение конкуренции на рынке транспортных услуг и соответствующую необходимость повышения их качества, в ближайшие годы можно прогнозировать значительный рост количества NVOCC, как приходящих работать в Украину, так и организованных участниками украинского транспортного рынка.

3. Свободная практика и сервисный коносамент в Украине

Давайте попытаемся разобраться, что такое свободная практика, недавно задекларированная в Украине чуть ли не как революционное явление и призванная значительно облегчить работу специалистам морского транспорта в Украине.

Итак, суть изменений, введенных Постановлением Кабинета Министров Украины от 05.03.2009 № 279, состоит в том, что для судов-контейнеровозов, судов, перевозящих наливные грузы, а также и для других типов судов, если отсутствуют возражения со стороны органов госконтроля, оформление может происходить без участия комиссии на борту судна. Кроме того, с 01.01.2010 таможенное оформление товаров, которые перемещаются в контейнерах и оформляются для свободного обращения, может осуществляться вне территории пунктов пропуска для морского сообщения, расположенных на территории портов. Мы решили спросить мнения наших зарубежных коллег и украинских клиентов относительно того, какое влияние окажет имплементация указанных новелл на транспортный бизнес в Украине?

Совсем не удивительно, что все позитивно оценили нормотворчество и отметили, что новый порядок упрощает оформление за счет предварительного предоставления информации о грузе в электронном виде. При отсутствии замечаний для судна применяется т.н. «свободная практика» – осмотр товаров производится не в 100 % случаев, как ранее – а только при наличии оперативной информации о возможных нарушениях, при выявлении признаков таких нарушений (при повреждении контейнера, упаковки или пломбы). Если груз все же досмотрен, но нарушений не выявлено, расходы на проверку возмещает контрольный орган. Безусловно, общее стояночное время судна у причала должно сократитьс, что должно способствовать более высокой продуктивности по обработке судов в портах, их скорейшему отходу и освобождению причалов.

В Латвии подобная упрощенная система существует уже давно, вопросами улаживания пограничных и таможенных формальностей занимаются судовые агенты. Тем не менее, в отдельных случаях, контроль может проводиться должностными лицами пограничной и таможенной службы. То есть, по сути, регуляция этого вопроса в Латвии аналогичная.

Правда, единогласно специалисты подчеркнули, что неизвестно как это будет воплощено на практике, ведь должны быть внесены изменения в соответствующие документы, касающиеся технологии оформления грузов государственными регулирующими органами. Скажем, технологическая схема в порту Одесса не изменялась, приходные комиссии пока не отменены и т. д. Так что поживем – увидим, заработает ли на практике новый порядок.

На Пятой Международной конференции «Практика морского бизнеса: делимся опытом», которая была организована «Международной Юридической службой», и прошла в Одесса 28-29 мая 2009 года, кроме вопросов свободной практики, активное обсуждение получила также четвертая функция коносамента в Украине. Эта тема появились с легкой руки, а вернее рук, Юрия Васькова, 1замначальника Одесского порта, и партнера «Международной Юридической службы» Артура Ницевича.

Как известно, коносамент выполняет три функции:

1. является распиской в получении груза судном,
2. является товарораспределительным документом,
3. служит доказательством наличия и содержания договора перевозки и определяет правоотношения между перевозчиком груза и его получателем.

В чем же она заключается, четвертая неповторимая функция коносамента в Украине?

Цитата – сервисный коносамент. Оформляется: отправитель, скажем, Maersk Company, получатель – Maersk Line. Т. е. документ называется коносамент, но ни одну из общеизвестных функций он не выполняет, а служит лишь для удовлетворения порядка, установленного таможенными органами Украины.

Юрий Васьков для устранения сервисного коносамента предложил два варианта:

1. либо установить, что контейнеры могут выгружаться путем предоставления списков выгрузки, подписанных либо агентом, либо капитаном,

2. либо разрешить выгрузку грузов в зону таможенного контроля, которой является контейнерный терминал, без предъявления коносамента, а коносамент требовать при вывозе груза за проходную порта.

И с этими вопросами мы также обратились к профессионалам – своим клиентам. Примечательно следующее мнение: «Устраивают оба варианта. Однако зная наши властные структуры, уверен, что согласятся они максимум на первый вариант, так как до начала выгрузки они «должны посмотреть, что за груз будет выгружаться с данного судна». Или «таможня давно склоняет к электронной копии документов (правда, при этом не исключая необходимость предоставления бумажной). Но кроме таможни, к трапу идут в порядке очередности еще и врач санитарный, врач ветеринарный, инспектор экологический. В глазах у них печаль, в руках у них печать». Т. е. если заменить сервисный коносамент на другой документ, то исчезнет четвертая функция!?

Манифесты (но не сервисные к/с) в том или ином (чаще всего в электронном) требуют во многих странах мира. Во многих европейских станах манифест тебуют еще и на местном языке, так что нам еще, относительно, везет, что наши последователи Верещагина принимают английский. Насколько мне известно, сервисный коносамент является довольно распространённым документом в разных странах, однако именно копии коносаментов в развёрнутом виде, кроме нашей великой державы, таможня требует так же в Румынии и Грузии.

Есть у этого вопроса и другая сторона. Сервисный коносамент регулирует не только и не столько взамоотношения порта и линии, сколько взаимоотношения экспедитора и линии. Упразднить сервисный коносамент?! коллеги юристы видно были представителями линий, никак не NVOCC. Упразднение сервисного, и домашнего как следствие коносамента просто убъет экспедиторский бизнес, так как линия получает доступ к привороженному клиенту. По большому счету сервисный коносамент для выгрузки груза с борта судна не нужен (в этом смысле его может заменить любая придуманная Васьковым бумажка), он нужен для выдачи груза получателю (экспедитору). Тут уместна аналогия Вы можете находится в транзитной зоне любой страны не имея визы – документа, разрешающего Вам въезд в эту страну. Здесь понятно «откуда растут ноги», таможня не может смириться с тем, что если обнаруживается что-то не то с грузом в момент выгрузки, то непонятно кого «прищучить», т. к. непонятно кто получатель груза. Итак, существует мнение, что сервисный коносамент отнюдь не «достояние Украины»,

это мировая практика и своего рода защита экспедитора от всесилия морских линий.

Изменение действующего порядка, позволит:

- сэкономить кучу времени на подготовку документов агентами;

– уменьшит количество ежемесячно расходуемой бумаги;

– сведёт к минимуму случаи типа «предоставление недостоверной информации агентом на приход судна».

По сути, мы подерживаем инициативу ОМТП по необходимости прекращения практики использования т.н. сервисного коносамента, который и не коносамент вовсе. Для этого необходимо внести изменения в утвержденный перечень документов, предоставляемых для таможенного оформления грузов, и наряду с коносаментом предусмотреть предоставление грузового манифеста (иного аналогичного документа), в котором содержится вся необходимая для таможенной очистки информация.

Присоединяйтесь!

4. FAQs

Что такое коносамент и каковы его функции?

Коносаментом называется документ установленной формы, который выдается перевозчиком (судовладельцем) в доказательство факта принятия груза к перевозке и заключения договора перевозки. Функции коносамента в общем случае сводятся к тому, что он выполняет роль расписки перевозчика (судовладельца), содержит условия договора перевозки груза и является ценной бумагой (товарораспорядительным документом).

Каковы отличия линейного коносамента от чартерного?

Линейный коносамент – это самостоятельный документ, удостоверяющий наличие и содержание договора перевозки груза, принятие груза к перевозке и титул собственности на груз. Чартерный коносамент представляет собой расписку перевозчика в получении груза к перевозке, а условия договора перевозки зависят от соотношения положений коносамента и чартера, по которому зафрахтовано судно, причем значение коносамента как ценной бумаги и товарораспорядительного документа сохраняется, если коносамент не выдан на имя конкретного получателя, возможно, самого фрахтователя, что полностью нивелирует значение коносамента как ценной бумаги.

Как соотносятся чартер и коносамент?

При чартерном коносаменте, когда договор перевозки заключен в пользу третьего лица – получателя, имеется следующее общее правило: положения чартера в отношениях между перевозчиком и получателем становятся обязательными, если в коносаменте содержится ссылка на них. Английская судебная практика идет по пути учета характера такой ссылки в зависимости от ее конкретности. Наиболее конкретные ссылки такие: «все оговорки, условия, пункты и исключения – по чартеру» и «все оговорки, условия и исключения – по чартеру». При помощи таких ссылок можно инкорпорировать в коносамент, в принципе,

все условия чартера. Менее конкретной является ссылка «все условия и исключения – в соответствии с чартером». При помощи такой ссылки в коносамент можно инкорпорировать также практически все условия чартера, в том числе исключения относительно ответственности перевозчика за несохранность груза. Наименее конкретной является ссылка «все другие условия – в соответствии с чартером». Здесь идет речь только о тех условиях чартера, которые относятся к передаче груза перевозчиком получателю, а также о тех, которые должны быть выполнены получателем. Например: демередж в порту выгрузки, залоговое право по требованиям о взыскании демереджа и мертвого фрахта с грузополучателя и т. п.

Исключения и оговорки, содержащиеся в чартере, не могут быть инкорпорированы в коносамент на основании такой ссылки, в частности, исключения и изъятия из правил об ответственности перевозчика за несохранную перевозку грузов, а также иные условия чартера. Конечно, невозможно включить в коносамент условия чартера, которые не согласуются с условиями коносамента или вообще лишены смысла в контексте коносамента. Важнейшим вопросом в связи с этим является вопрос о включении в коносамент арбитражной оговорки, содержащейся в чартере. Несомненно, она будет включена в коносамент, если в нем имеется ссылка на соответствующий пункт чартера. В последнее время мировая (английская) практика идет по пути признания включения арбитражной оговорки чартера в коносамент, даже при наличии самой общей ссылки в нем, в зависимости от содержания арбитражной оговорки, то есть в том случае, когда в ней говорится о применимости в спорах, как по чартеру, так и по коносаменту. Если же арбитражная оговорка распространяется только на споры по чартеру, сколь бы конкретной ни была ссылка в коносаменте на чартер, такая оговорка не будет признана инкорпорированной в коносамент.

Что такое экспедиторские коносаменты?

Коносамент может быть выдан не только перевозчиком, но и экспедитором, выполняющим функции перевозчика, и экспедитором, заключившим договор с перевозчиком. Как и всякий коносамент, коносамент экспедитора может играть роль ценной бумаги, то есть быть оборотным документом. Экспедиторы выдают домашние коносаменты (House Bill of Lading) по форме FIATA FCT и мультимодальные транспортные коносаменты (FIATA Multimodal Bill of Lading), так называемые «FBL».

Кто готовит коносамент к подписанию?

Приобретение бланков коносаментов и первоначальное заполнение их производится отправителем груза. Далее коносамент поступает в сферу ответственности перевозчика, который должен оформить коносамент окончательно и выдать его отправителю груза по его просьбе.

Кто может и кто не может подписывать коносаменты?

Коносамент подписывается от имени перевозчика (судовладельца). Обычно это физически делает капитан судна, который имеет право подписать коносамент в силу своего должностного положения, или другое лицо, уполномоченное капитаном. Полномочия на подписание коносаментов имеет обыкновенно морской агент, в особенности линейный агент. Иногда такие полномочия предоставляются грузовым агентам. Не имеет права подписывать коносаменты экспедитор, конечно, если он не имеет на то специальной доверенности, выданной перевозчиком.

Должен ли капитан проверять содержание коносамента, если в чартере, по которому зафрахтовано судно, содержится указание об обязанности капитана подписывать коносаменты «как предъявлено» фрахтователем (его агентами)?

Фрахтователь не вправе требовать, а капитан не обязан подписывать коносаменты, в которых содержится неправильная, неточная или непроверенная информация. То есть, конечно, если коносамент содержит неверную информацию, капитан судна должен настаивать на том, что информация неверна и должна быть исправлена, либо информацию невозможно проверить, о чем необходимо сделать соответствующую оговорку. Мировая практика в отношении внесения оговорок в коносамент весьма разнообразна. В некоторых юрисдикциях, например: Бельгия, Франция, оговорки признаются имеющими юридические последствия только, если указаны причины внесения оговорки, то есть обстоятельства, которые вызвали сомнение перевозчика, но не могли быть проверены по объективным причинам. Конечно, капитан судна не должен проверять все условия договора перевозки, которые внесены в коносамент, а только те, за исполнение которых он отвечает или которые могут существенно осложнить надлежащее выполнение перевозки. В особенности внимательно капитан должен относиться к проверке соответствия описания груза штурманским распискам. Дата и место отгрузки груза также должны привлекать особенное внимание капитана как представителя перевозчика. Конечно, капитан имеет право отка-

заться подписывать коносамент, содержащий неверную информацию, но должен пользоваться этим правом экономно. Он должен запрашивать инструкции судовладельца и клуба взаимного страхования, которыми тщательно руководствоваться. Когда замечания к коносаменту незначительные, лучше подписать коносамент «как предъявлено», чем отказать в подписании. В частности, это касается всех условий, которые зависят от договора поставки груза, и других вопросов права. Все фактические данные должны тщательно проверяться капитаном при наличии такой возможности. В частности, сведения о грузе и о рейсе. Капитан должен хорошо знать чартер и препятствовать включению в коносамент явно противоречащих ему условий, кроме оговорки о юрисдикции, что явно не входит в его компетенцию. Особую настороженность капитана и возражения с его стороны должно вызвать размещение на палубе груза, который по коносаменту должен перевозиться в помещениях под ней, соответственно, и коносамент, в котором содержится информация о том, что палубный груз перевозится под палубой также должна вызвать возражения со стороны капитана, да и другого подписанта. В случае оказания на капитана физического давления или угроз в его адрес, в адрес судна, его экипажа и т. д., капитан не должен идти на риск подвергнуться насилию или подвергнуть реальной опасности интересы, которые охраняются законом. В таких случаях договор перевозки будет признан недействительным Разумеется, капитану следует попытаться собрать соответствующие доказательства и немедленно заявить о подобных фактах надлежащим властям и всем заинтересованным сторонам, как только судно и его экипаж окажутся вне опасности. В таком заявлении необходимо указать, что капитан и судовладелец не считают себя связанными контрактом и причины этого (юридические основания).

Какие оговорки вносятся в коносаменты и кем?

Оговорки (пометки) отличаются от условий договора перевозки тем, что оговорка – это может быть односторонний акт и может быть результатом соглашения сторон договора, а условия договора перевозки – только продукт совпадения воли сторон договора. Оговорки различаются в зависимости от того, обращают ли они коносамент в грязный, либо не обращают. Наиболее распространены оговорки о применимом праве. Например:

«Insofar as the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, dated 25th Au-

gust, 1924, do not apply to carriage by sea by virtue of the foregoing provisions of this clause, the liability of the Carrier in respect of any carriage by sea shall be determined by that Convention. The Hague Rules shall also determine the liability of the Carrier in respect of carriage by inland waterways as if such carriage were carriage by sea. Furthermore, they shall apply to all goods, whether carried on deck or under deck», – п. 12 (2) проформы «Комбиконбилл»;

«This Bill of Lading shall be deemed to incorporate the Rules generally known as the Hague-Visby Rules, namely those Rules which are contained in the Bill of Lading Convention 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels of February 23rd, 1968, subject however to any to any enactment thereof which is compulsory applicable»…– п. 2 проформы «Висконбилл».

В коносамент может быть внесена оговорка об оплате фрахта. Такая оговорка обычно вносится отправителем груза. Например:

«Freight paid» – фрахт оплачен;

«Freight collect» – фрахт оплачивается получателем;

«Freight payable at …» – фрахт подлежит оплате в (указывается место назначения).

Оговорки о неизвестности вносятся перевозчиком. Например:

«Shipper's load and count» (SLC) – погружено и посчитано отправителем;

«Said to weight» (STW) – вес по заявлению отправителя.

Правомерна ли выдача гарантийного письма отправителем груза перевозчику для обеспечения «чистоты» коносамента?

Такая ситуация прямо предусмотрена ч. ч. 2 – 4 ст. 17 Конвенции ООН о морской перевозке груза от 31.03.1978.

Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо относительно внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая упомянутую оговорку, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Если в последнем случае несделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба.

В случае преднамеренного обмана перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Основным смыслом этих положений является следующее:

Гарантийное письмо или аналогичное соглашение является действительным и правомерным только в отношениях между грузоотправителем и перевозчиком, если перевозчик не имел намерения обмануть грузополучателя и других лиц, заинтересованных в коносаменте, когда по просьбе грузоотправителя не сделал оговорку, которая обращает коносамент в грязный.

Можно ли вносить поправки в коносамент после его выдачи?

На практике бывают случаи, когда обнаруживается неточность информации, содержащейся в коносаменте, после его подписания. Если коносамент уже выдан, тогда перевозчик, обнаруживший неточность информации может просить отправителя груза, получившего коносамент, вернуть его для переоформления. Внесение поправок может быть произведено только в том случае, если получатель коносамента вернет все оригинальные экземпляры коносамента. В принципе, такие исправления вносятся перевозчиком в сотрудничестве с отправителем груза. Если это невозможно, то ничто не препятствует перевозчику направить заинтересованным сторонам нотис, в котором указывается неверная информация, содержащаяся в коносаменте, и правильные данные. Если же грузоотправитель обнаружит ошибку после получения коносамента, он может потребовать исправить ее, если может предъявить все экземпляры оригинала коносамента. Такое исправление может сделать только лицо, подписавшее коносамент.

Можно ли датировать коносамент задним числом?

Нет. Датирование коносамента задним числом – серьезное правонарушение (антидатирование). Это вносит значительные помехи в нормальный ход отношений по договорам купли-продажи товара и перевозки груза. В некоторых случаях антидатирование может представлять собой даже уголовно наказуемое деяние – мошенничество или подделку документов.

Может ли коносамент выдаваться перевозчиком после отправления судна в рейс?

Да. Например, коносамент может быть выдан перевозчиком непосредственно получателю груза в порту разгрузки судна или в ином порту агентом перевозчика, причем выработался даже специальный термин для обозначения такого коносамента – коносамент, выданный в пункте назначения (Destination Bill of Lading).

Кто может получить груз по коносаменту?

Право на получение груза имеют законный держатель коносамента на предъявителя, либо лицо, которое является последним в непрерывном ряду индоссантов в ордерном коносаменте, либо лицо, которое указано в качестве получателя груза в именном коносаменте.

Можно ли выдать груз без предъявления оригинала коносамента?

В принципе, нет. Отсутствие коносамента в порту назначения – это проблема получателя груза. Выдача груза капитаном судна без оригинала коносамента может оказаться грубым нарушением договора перевозки и интересов перевозчика (судовладельца), а также интересов законного грузовладельца. В то же время перевозчик (судовладелец) может на свой риск принять решение о выдаче груза без предъявления оригинала коносамента, если он убежден, что выдает груз законному владельцу (его представителю), причем ему следует позаботиться о доказательствах исполнения договора перевозки. На практике встречается выдача груза против гарантийного письма, в котором законный получатель обязуется передать коносамент перевозчику, как только оригинальный коносамент поступит в распоряжение получателя и обязуется обеспечить все интересы перевозчика, которые могут быть нарушены в связи с выдачей груза без предъявления коносамента. Для перевозчика желательно, чтобы это письмо было подписано также представителем банка, который поручается за получателя груза, что также практикуется. При этом перевозчик (судовладелец) должен понимать, что сильно рискует также утратой страхового обеспечения со стороны клуба взаимного страхования. Если получатель груза окажется ненадлежащим лицом, то клуб откажется выплатить страховое возмещение при выдаче груза без предъявления оригинала коносамента. Принимая во внимание все риски, БИМКО не рекомендует выдавать груз без предъявления оригинала коносамента, в особенности, если кредитоспособность гарантов неизвестна перевозчику.

5. Сравнительный анализ Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

I. В каких случаях применяется каждое из правил?

II. Обязанности перевозчика согласно каждому правилу

III. Иные существенные различия между данными правилами

I. В каких случаях они применяются?

a) На какие контракты распространяется действие каждого из правил?

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
– коносамент или «иной подобный товарораспорядительный документ» – не чартер-партии или транспортная накладная – «именные коносаменты»		Контракты морской перевозки не должны быть коносаментом или товарораспорядительным документом – не чартер-партии

I. В каких случаях они применяются?

b) На какие рейсы распространяется действие каждого из правил?

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
Не указано (коносамент издается в государстве-участнике договора) – «именные коносаменты»	Коносамент издается в государстве-участнике Гаагско-Висбийских правил Перевозка из государства-участника Гаагско-Висбийских правил Договор перевозки прямо регулируется данными правилами	Коносамент издается в государстве-участнике Гамбургских правил Перевозка из государства-участника Гамбургских правил Перевозка в государство-участник Гамбургских правил Договор перевозки прямо регулируется данными правилами

Comparing Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules

OUTLINE

I. When does each of the Rules apply?

II. Carrier's obligations under each Rules

III. Other major differences between various Rules

I. When do they apply?

a) Which contracts are covered?

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
– bill of lading or «other similar document of title» – Not charterparties or waybill – «straight bills of lading» are covered		Contracts of carriage by sea, need not be a b/l or document of title – not charterparties

I. When do they apply?

b) Which voyages are covered?

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
Silent (b/l issued in a contracting state)	b/l issued in a Hague-Visby state Carriage from a Hague-Visby state Contract of carriage expressly applies the Rules	b/l issued in a Hamburg state Carriage from a Hamburg state Carriage to a Hamburg state Contract of carriage expressly applies the Rules

I. В каких случаях они применяются?

c) Срок действия

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
период с момента погрузки груза на судно до момента разгрузки		период, в течение которого перевозчик несет ответственность за груз в порту погрузки, в период перевозки и в порту выгрузки

II. Обязанности перевозчика

a) Обязанность перевозчика соблюдать осторожность

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
– обеспечивать с должной заботливостью мореходным судном (включая наем экипажа, обеспечение всем оборудованием и пригодность к перевозкам грузов) до и в начале рейса – надлежащим образом и осторожно осуществлять погрузку, перевалку, укладку, транспортировку, хранение, сохранность и разгрузку груза		Перевозчик, а также и его служащие должны принимать все необходимые меры для предотвращения потери груза и последствия вследствие этого

II. Обязанности перевозчика

b) Случаи освобождения перевозчика от ответственности

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
В список исключений входят: • ошибка навигации • пожар • морские опасности • форс-мажорные обстоятельства • военные действия и неприятельское государство/враги народа • ограничения государственных властей		Перевозчик должен подтвердить, что он, его служащие или агенты предприняли все необходимые меры для предотвращения инцидента и его последствий

I. When do they apply?

c) Period of coverage

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
the period from the time the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship i. e.«tackle to tackle»		the period during which the carrier is in «charge» of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge

II. Carrier's Obligations

a) Carrier's duty of care

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
– due diligence to provide a seaworthy vessel (extends to manning, equipping and cargoworthiness) before and at the beginning of the voyage – properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge goods		Carrier and his servants must take all measures that could reasonably be required to avoid the event causing loss and its consequences

II. Carrier's Obligations

b) Carrier's defences

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
The catalogue exceptions including: • error in navigation • fire • perils of the sea • act of God • act of war and public enemies • restraint of state authority		Carrier must prove he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurance and its consequences

• забастовки и локауты • восстания, общественные беспорядки • спасание жизни или имущества на море • неотъемлемый дефект • поврежденная упаковка • универсальные исключения	

II. Обязанности перевозчика
c) Бремя доказывания

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
Правила не четко предусматривают данное положение Обычная практика: грузовладелец должен доказать непригодность к плаванию и убытки, в связи с подобной непригодностью к плаванию, а затем перевозчик должен доказать должную заботливость и какие-либо соответствующие исключения		Перевозчик должен доказать, что он предпринял все необходимые меры, если только убытки не возникли вследствие пожара

II. Обязанности перевозчика
d) Ограничение ответственности за гибель или порчу груза

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
100 фунтов стерлингов (которые должны взиматься в качестве стоимости золота) за упаковку или единицу	• 10,000 франков Пуанкаре за упаковку или единицу или 30 франков Пуанкаре за кг брутто-веса • 2 СДР за кг или 666,67 СДР за упаковку согласно СДР протоколу	2,5 СДР за кг или 835 СДР за упаковку или единицу отгрузки

• strikes or lockouts • riots, civil commotions • saving life or property at sea • inherent vice • defective packing • catch-all exception	

II. Carrier's Obligations
c) Burden of proof

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
Rules not clear General practice: cargo owner to prove unseaworthiness and loss attributable to such unseaworthiness and then the carrier is to prove due diligence and any relevant exceptions		Carrier to prove that reasonable steps were taken unless the damage is due to fire

II. Carrier's Obligations
d) Limitation of liability for goods lost or damaged

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
100 pound sterling (to be taken as gold value) per package or unit	• 10,000 Poincare Francs per package or unit or 30 Poincare Francs per kilo of gross weight • 2 SDR per kg or 666.67 SDR per package under SDR Protocol	2.5 SDR per kg or 835 SDR per package or shipping unit

II. Обязанности перевозчика
e) Ограничение ответственности за задержку

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
нет специальных положений (вопрос об убытках по причине задержки не предусмотрен данными Правилами)		2,5 х фрахт, подлежащий оплате за задержанный груз, но не превышающий сумму общего фрахта

II. Обязанности перевозчика
f) Утрата права на ограничение ответственности

Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
нет специальных положений	если перевозчик намерен принести ущерб или ведет себя опрометчиво, зная, что возможно это приведет к ущербу	

III. Иные существенные различия между данными правилами

	Гаагские правила	Гаагско-Висбийские правила	Гамбургские правила
Палубный груз	исключено из правил, если указано в коносаменте		не исключено
Живые животные	исключено из Правил		не исключено
Отклонение от курса	перевозчик может утратить право на освобождение от ответственности		нет специальных положений
Срок исковой давности	1 год		2 года
Юрисдикция	нет специальных положений		специальные положения
Арбитраж	нет специальных положений		специальные положения

II. Carrier's Obligations
e) Limitation of liability for delay

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
No special provision (the issue of damage due to delay not covered by the Rules)		2.5 x freight payable for goods delayed but not exceeding total freight

II. Carrier's Obligations
f) Loss of right to limit liability

Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
No special provisions	if carrier intends to cause loss or is reckless knowing loss would probably result	

III. Other major differences between various Rules

	Hague Rules	Hague-Visby	Hamburg
Deck cargo	excluded from the Rules if stated in b/l		not excluded
Live animals	excluded from the Rules		not excluded
Deviation	carrier may lose right to rely on exceptions to liability		no special provisions
Time-bar	1 year		2 years
Jurisdiction	no special provisions		special provisions
Arbitration	no special provisions		special provisions

6. Международные морские конвенции о перевозке грузов по коносаменту

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ О КОНОСАМЕНТЕ 1924 ГОДА

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

Главы государств, участвовавших в принятии Конвенции,

признавая полезным установить посредством соглашения некоторые единообразные правила, касающиеся коносамента,

решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящей Конвенции следующие термины употребляются в указанном ниже значении:

a) «Перевозчик» включает собственника судна или фрахтователя, являющихся стороной в договоре перевозки с отправителем.

b) «Договор перевозки» применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа.

c) «Грузы» включают предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом.

d) «Судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

e) «Перевозка грузов» охватывает период с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна.

Статья 2

Без ущерба для положений статьи 6, по каждому договору морской перевозки грузов перевозчик в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения грузов, заботы о них и их выгрузки несет обязанности и ответственность и имеет права, включая права на освобождение от ответственности, указанные ниже.

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость о том, чтобы:

a) привести судно в мореходное состояние;

b) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;

c) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

1. Без ущерба для положений статьи 4, перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.

2. Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен, по требованию отправителя, выдать отправителю коносамент, содержащий в числе прочих данных:

a) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса;

b) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;

c) внешний вид и видимое состояние груза.

Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет серьезное основание подозревать,

не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.

4. Такой коносамент создает презумпцию, если не будет доказано иное, приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с подпунктами «a», «b» и «c» пункта 3.

5. Считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель.

6. Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создаст презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте.

Если потеря или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.

Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.

В любом случае перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за потери или убытки, если иск не предъявлен в течение года после сдачи грузов или даты, когда они должны были быть сданы.

В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест.

1 После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителю перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого требует отправитель,«бортовым» коносаментом, при условии, что отправитель, если он до этого получил какой-либо товарораспорядительный документ на тот же груз, возвратит этот документ в обмен на выдачу «бортового» коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товарораспорядительном документе могут быть в порту погрузки сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика отметки о названии судна или судов, на кото-

рые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи «бортовым» коносаментом.

2 Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должны рассматриваться как освобождающие перевозчика от ответственности.

Статья 4

1. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудование и снабжение или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза, в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери или убытки возникли вследствие немореходности, бремя доказывания того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности, предусмотренного настоящей статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

a) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;

c) рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;

d) непреодолимой силы;

e) военных действий;

f) действий антиобщественных элементов;

g) ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;

h) карантинных ограничений;

i) действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;

j) забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично;

k) восстаний или народных волнений;

l) спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;

m) потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

n) недостаточности упаковки;

o) неполноты или недостатков маркировки;

p) скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

q) всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.

1 Отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом любой причины, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, его агентов или служащих.

2 Никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением настоящей Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

3 Перевозчик и судно ни в коем случае не отвечают за потери или убытки, причиненные грузам или в связи с ними, в сумме, превышающей 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза либо эквива-

лент такой суммы в другой валюте, если только характер и стоимость этих грузов не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент.

Это объявление, если оно включено в коносамент, создает соответствующую презумпцию, поскольку иное не будет доказано, но оно не обязательно для перевозчика, который может его оспорить.

По соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем может быть установлена иная максимальная сумма, чем указанная в настоящем пункте, при условии, что такой согласованный максимум не меньше указанной выше цифры.

Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за потерю или убыток, причиненные грузам или в связи с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте характер или стоимость грузов.

6. Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Статья 5

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных настоящей Конвенцией всех или некоторых своих прав, и в том числе от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией, при условии, что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Никакие положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам; но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции. Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.

Статья 6

Несмотря на положения предшествующих статей, перевозчик, капитан или агент перевозчика и отправитель вправе вступать в отношении любых определенных грузов в любое соглашение на любых условиях касательно обязанностей и ответственности перевозчика за такие грузы, а также прав перевозчика в отношении таких грузов, включая права на освобождение от ответственности, или касательно его обязательств по обеспечению мореходности судна, поскольку условие об этом не противоречит публичному порядку, или касательно стараний и заботливости его служащих или агентов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, выгрузки перевозимых морем грузов, при условии, что в этом случае не был или не будет выдан никакой коносамент и что согласованные условия включены в расписку, которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет в полной мере законную силу.

Имеется в виду, однако, что настоящая статья применяется не к обычным коммерческим отправкам грузов, осуществляемым в процессе обычной торговли, а лишь к таким отправкам, когда характер и состояние имущества, подлежащего перевозке, либо обстоятельства, сроки и условия, при которых должна выполняться перевозка, таковы, что оправдывают особое соглашение.

Статья 7

Никакие положения настоящей Конвенции не возбраняют перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции не затрагивают ни прав, ни обязательств перевозчика, вытекающих из любого действующего в настоящее время закона в отношении ограничения ответственности собственников морских судов.

Статья 9

Денежные единицы, упомянутые в настоящей Конвенции, имеют золотое содержание.

Договаривающиеся государства, в которых фунт стерлингов не является денежной единицей, оставляют за собой право переводить суммы, указанные в настоящей Конвенции в фунтах стерлингов, в единицы своей денежной системы с округлением до целых чисел.

Национальные законы могут сохранять за должником право уплаты долга в национальной валюте по обменному курсу на день прибытия судна в порт разгрузки соответствующих грузов.

Статья 10

Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, выданному в одном из Договаривающихся государств.

Статья 11

По истечении не более двух лет, считая со дня подписания Конвенции, Правительство Бельгии вступит в сношения с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, изъявивших готовность ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы решить, следует ли ввести ее в действие. Ратификационные грамоты будут сданы на хранение в Брюсселе в день, установленный общим соглашением указанных правительств. Первое депонирование ратификационных грамот будет зафиксировано протоколом, подписанным представителями участвующих в нем государств и министром иностранных дел Бельгии.

В последующем сдача на хранение ратификационных грамот осуществляется посредством письменного уведомления, адресованного Правительству Бельгии и сопровождаемого ратификационной грамотой.

Должным образом заверенные копии протокола о первом депонировании ратификационных грамот, уведомлений, упомянутых в предыдущем абзаце, а также сопровождающих их ратификационных грамот, немедленно направляются Правительством Бельгии по дипломатическим каналам государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней. В случаях, предусмотренных в предыдущем абзаце, названное правительство одновременно сообщает дату получения им уведомления.

Статья 12

Государства, не подписавшие настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней независимо от того, были ли они представлены на Международной конференции в Брюсселе.

Государство, желающее присоединиться к Конвенции, письменно уведомляет о своем намерении Правительство Бельгии, препровождая

ему документ о присоединении, который хранится в архивах указанного правительства.

Правительство Бельгии немедленно направляет всем государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней, должным образом заверенную копию уведомления, а также документа о присоединении, указывая при этом дату получения им уведомления.

Статья 13

Высокие Договаривающиеся Стороны могут во время подписания, сдачи на хранение ратификационных грамот или присоединения заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не относится ко всем или к некоторым автономным доминионам, колониям, заморским владениям, протекторатам или территориям, находящимся под их суверенитетом или властью. Точно так же они могут впоследствии присоединиться отдельно от имени того или иного из автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, исключенных их первоначальным заявлением. Они могут также денонсировать настоящую Конвенцию, в соответствии с ее положениями, отдельно для одного или нескольких автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, находящихся под их суверенитетом или властью.

Статья 14

В отношении государств, которые примут участие в первом депонировании ратификационных грамот, настоящая Конвенция вступит в силу через год со дня подписания протокола об этом депонировании.

Что касается государств, ратифицировавших Конвенцию позднее или присоединившихся к ней, а также случаев, когда Конвенция вводится в действие позднее согласно ст. 13, то Конвенция вступает в силу через шесть месяцев после получения Правительством Бельгии уведомлений, предусмотренных в абзаце 2 статьи 11 и абзаце 2 статьи 12.

Статья 15

В случае желания одного из Договаривающихся государств денонсировать настоящую Конвенцию необходимо письменно уведомить о денонсации Правительство Бельгии, которое немедленно препроводит всем другим государствам должным образом заверенную копию этого уведомления, указав при этом дату его получения.

Денонсация вступает в силу только в отношении государства, которое уведомлено о ней, и по истечении года со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья 16

Каждое Договаривающееся государство вправе требовать созыва новой конференции с целью найти улучшения, которые могут быть внесены в настоящую Конвенцию.

Государство, которое воспользуется этой возможностью, уведомляет за один год о своем намерении другие государства через Правительство Бельгии, которое возьмет на себя созыв конференции.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 г.

ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ
(Брюссель, 25 августа 1924 года)

При подписании Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте нижеподписавшиеся полномочные представители приняли настоящий Протокол, который имеет те же силу и значение, как если бы его положения были включены в текст Конвенции, к которой он относится.

Высокие Договаривающиеся Стороны могут привести в действие настоящую Конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией, в форме, соответствующей этому законодательству.

Они определенно сохраняют за собой право:

1) установить, что в случаях, предусмотренных подпунктами «с»

-«р» пункта 2 статьи 4 держатель коносамента может доказывать наличие личной вины перевозчика или вины его служащих, не охватываемой подпунктом «а»;

2) применять в отношении национального каботажного плавания статью 6 ко всем грузам без учета ограничений, установленных в последнем абзаце этой статьи.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 года.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ О КОНОСАМЕНТЕ 1924 ГОДА

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

(**Конвенция в редакции 1968 года с изменениями, внесенными** Протоколом **1968 года от 23.02.1968)**

Главы государств, участвовавших в принятии Конвенции,

признавая полезным установить посредством соглашения некоторые единообразные правила, касающиеся коносамента,

решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящей Конвенции следующие термины употребляются в указанном ниже значении:

a) «Перевозчик» включает собственника судна или фрахтователя, являющихся стороной в договоре перевозки с отправителем.

b) «Договор перевозки» применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа.

c) «Грузы» включают предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом.

d) «Судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

e) «Перевозка грузов» охватывает период с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна.

Статья 2

Без ущерба для положений статьи 6, по каждому договору морской перевозки грузов перевозчик в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения грузов, заботы о них и их выгрузки несет

обязанности и ответственность и имеет права, включая права на освобождение от ответственности, указанные ниже.

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость о том, чтобы:

a) привести судно в мореходное состояние;

b) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;

c) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

1. Без ущерба для положений статьи 4, перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.

2. Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен, по требованию отправителя, выдать отправителю коносамент, содержащий в числе прочих данных:

a) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса;

b) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;

c) внешний вид и видимое состояние груза.

Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет серьезное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.

4. Такой коносамент создает презумпцию, если не будет доказано иное, приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с подпунктами «a», «b» и «c» пункта 3.

5. Считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель.

Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю.

(с изменениями внесенными Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

6. Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создаст презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте.

Если потеря или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.

Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.

С соблюдением положений пункта 6-бис, перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности в отношении грузов, какова бы она ни была, если только иск не предъявлен в течение года после их сдачи или даты, когда они должны были быть сданы. Этот срок может быть, однако, продлен соглашением, заключенным Сторонами после того, как возникло основание для иска.

(с изменениями внесенными Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест.

6-бис. Регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении срока, предусмотренного в предыдущем пункте, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо,

предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

(дополнено пунктом согласно с Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

1 После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителю перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого требует отправитель, «бортовым» коносаментом, при условии, что отправитель, если он до этого получил какой-либо товарораспорядительный документ на тот же груз, возвратит этот документ в обмен на выдачу «бортового» коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товарораспорядительном документе могут быть в порту погрузки сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика отметки о названии судна или судов, на которые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи «бортовым» коносаментом.

2 Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должны рассматриваться как освобождающие перевозчика от ответственности.

Статья 4

1. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудование и снабжение или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза, в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери или убытки возникли вследствие неморе-

ходности, бремя доказывания того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности, предусмотренного настоящей статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

a) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;

c) рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;

d) непреодолимой силы;

e) военных действий;

f) действий антиобщественных элементов;

g) ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;

h) карантинных ограничений;

i) действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;

j) забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично;

k) восстаний или народных волнений;

l) спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;

m) потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

n) недостаточности упаковки;

o) неполноты или недостатков маркировки;

p) скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

q) всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или

вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.

1. Отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом любой причины, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, его агентов или служащих.

2. Никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением настоящей Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

5. a) Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые утрату или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10000 франков за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором.

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, – по существующей рыночной цене, а если нет ни той, ни другой цены, – исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

c) Когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте в качестве упакованных в такое транспортное приспособление, считается для целей настоящего пункта количеством мест или единиц груза. За исключением указанного случая, такое транспортное приспособление считается местом или единицей груза.

d) Франк означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Дата перевода присужденной суммы в национальную валюту определяется по закону суда, рассматривающего дело.

e) Ни перевозчик, ни судно не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в настоящем пункте, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения пере-

возчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба.

f) Объявление, упомянутое в подпункте «а» настоящего пункта, если оно внесено в коносамент, при отсутствии доказательств противного создает соответствующую презумпцию, но не связывает перевозчика, который может его оспорить.

g) По соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены иные максимальные суммы, чем те, которые указаны в подпункте «а» настоящего пункта, при условии, что согласованная таким образом максимальная сумма не менее соответствующего максимума, указанного в этом подпункте.

h) Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость.

(с изменениями внесенными Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

6. Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Статья 4-бис

1. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не является независимым подрядчи-

ком, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться перевозчик.

3. Суммы, возмещенные перевозчиком и такими служащими и агентами, ни в коем случае не должны в совокупности превышать предел, предусмотренный настоящей Конвенцией.

4. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями настоящей статьи, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения этого служащего или агента, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба.

(дополнено статьей согласно с Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

Статья 5

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных настоящей Конвенцией всех или некоторых своих прав, и в том числе от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией, при условии, что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Никакие положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам; но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции. Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.

Статья 6

Несмотря на положения предшествующих статей, перевозчик, капитан или агент перевозчика и отправитель вправе вступать в отношении любых определенных грузов в любое соглашение на любых условиях касательно обязанностей и ответственности перевозчика за такие грузы, а также прав перевозчика в отношении таких грузов, включая права на освобождение от ответственности, или касательно его обязательств по обеспечению мореходности судна, поскольку условие об этом не противоречит публичному порядку, или касательно стараний и заботливости его служащих или агентов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, выгрузки перевозимых морем грузов, при условии, что в этом случае не был или не будет выдан никакой коносамент и что согласованные условия включены в расписку,

которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет в полной мере законную силу.

Имеется в виду, однако, что настоящая статья применяется не к обычным коммерческим отправкам грузов, осуществляемым в процессе обычной торговли, а лишь к таким отправкам, когда характер и состояние имущества, подлежащего перевозке, либо обстоятельства, сроки и условия, при которых должна выполняться перевозка, таковы, что оправдывают особое соглашение.

Статья 7

Никакие положения настоящей Конвенции не возбраняют перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции не затрагивают ни прав, ни обязательств перевозчика, вытекающих из любого действующего в настоящее время закона в отношении ограничения ответственности собственников морских судов.

Статья 9

Настоящая Конвенция не наносит ущерба положениям любой международной конвенции или национального закона, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

(с изменениями внесенными Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

Статья 10

Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

a) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо

b) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо

с) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Каждое Договаривающееся государство применяет к указанным выше коносаментам положения настоящей Конвенции.

Настоящая статья не наносит ущерба праву Договаривающегося государства применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не указанным в предыдущих пунктах.

(с изменениями внесенными Протоколом 1968 года от 23.02.1968)

Статья 11

По истечении не более двух лет, считая со дня подписания Конвенции, Правительство Бельгии вступит в сношения с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, изъявивших готовность ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы решить, следует ли ввести ее в действие. Ратификационные грамоты будут сданы на хранение в Брюсселе в день, установленный общим соглашением указанных правительств. Первое депонирование ратификационных грамот будет зафиксировано протоколом, подписанным представителями участвующих в нем государств и министром иностранных дел Бельгии.

В последующем сдача на хранение ратификационных грамот осуществляется посредством письменного уведомления, адресованного Правительству Бельгии и сопровождаемого ратификационной грамотой.

Должным образом заверенные копии протокола о первом депонировании ратификационных грамот, уведомлений, упомянутых в предыдущем абзаце, а также сопровождающих их ратификационных грамот, немедленно направляются Правительством Бельгии по дипломатическим каналам государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней. В случаях, предусмотренных в предыдущем абзаце, названное правительство одновременно сообщает дату получения им уведомления.

Статья 12

Государства, не подписавшие настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней независимо от того, были ли они представлены на Международной конференции в Брюсселе.

Государство, желающее присоединиться к Конвенции, письменно уведомляет о своем намерении Правительство Бельгии, препровождая ему документ о присоединении, который хранится в архивах указанного правительства.

Правительство Бельгии немедленно направляет всем государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней, должным образом заверенную копию уведомления, а также документа о присоединении, указывая при этом дату получения им уведомления.

Статья 13

Высокие Договаривающиеся Стороны могут во время подписания, сдачи на хранение ратификационных грамот или присоединения заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не относится ко всем или к некоторым автономным доминионам, колониям, заморским владениям, протекторатам или территориям, находящимся под их суверенитетом или властью. Точно так же они могут впоследствии присоединиться отдельно от имени того или иного из автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, исключенных их первоначальным заявлением. Они могут также денонсировать настоящую Конвенцию, в соответствии с ее положениями, отдельно для одного или нескольких автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, находящихся под их суверенитетом или властью.

Статья 14

В отношении государств, которые примут участие в первом депонировании ратификационных грамот, настоящая Конвенция вступит в силу через год со дня подписания протокола об этом депонировании.

Что касается государств, ратифицировавших Конвенцию позднее или присоединившихся к ней, а также случаев, когда Конвенция вводится в действие позднее согласно ст. 13, то Конвенция вступает в силу через шесть месяцев после получения Правительством Бельгии уведомлений, предусмотренных в абзаце 2 статьи 11 и абзаце 2 статьи 12.

Статья 15

В случае желания одного из Договаривающихся государств денонсировать настоящую Конвенцию необходимо письменно уведомить о денонсации Правительство Бельгии, которое немедленно препроводит всем другим государствам должным образом заверенную копию этого уведомления, указав при этом дату его получения. Денонсация вступа-

ет в силу только в отношении государства, которое уведомлено о ней, и по истечении года со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья 16

Каждое Договаривающееся государство вправе требовать созыва новой конференции с целью найти улучшения, которые могут быть внесены в настоящую Конвенцию.

Государство, которое воспользуется этой возможностью, уведомляет за один год о своем намерении другие государства через Правительство Бельгии, которое возьмет на себя созыв конференции.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 г.

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА

ДАТА ПОДПИСАНИЯ: 31.03.78 г.
ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ: 01.11.92 г.
Дополнительно
см. Статус
по состоянию на 11 сентября 2001 года

ПРЕАМБУЛА

Государства – стороны настоящей Конвенции

Признавая желательным установить посредством соглашения некоторые правила, касающиеся морской перевозки грузов.

Решили заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о нижеследующем:

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1
Определения

В настоящей Конвенции:

1. «**Перевозчик**» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.

2. «**Фактический перевозчик**» означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.

3. «**Грузоотправитель**» означает любое лицо, которым или от имени которого, или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени, или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.

4. «**Грузополучатель**» означает лицо, управомоченное на получение груза.

5. «**Груз**» включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, «**груз**» включает такое приспособление для транспортировки или упаковки, если они предоставлены грузоотправителем.

6. «**Договор морской перевозки**» означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

7. «**Коносамент**» означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

8. «**Письменная форма**» включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

Статья 2
Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или
b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или
c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или
d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или
e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки предусматривает, что договор должен регу-

лироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 3
Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4
Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

а) с момента, когда он принял груз от:

i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя;

или

ii) какого-либо органа иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки;

b) до момента, когда он сдал груз:

i) путем передачи груза грузополучателю;

или

ii) в случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика, – путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором или законом, или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки;

или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5
Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. a) Перевозчик несет ответственность:

i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;

ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.

b) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейерский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

Статья 6
Пределы ответственности

1. a) Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным еди-

ницам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

c) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов (a) и (b) настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту (a) настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 (a) настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Когда для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

Статья 7
Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки

в сдаче, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8
Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9
Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного

указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или статьи 8 настоящей Конвенции в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в смысле статьи 8.

Статья 10
Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора морской перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика

только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых и перевозчик, и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 11
Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее и исключающее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12
Общее правило

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13
Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлен об опасном характере груза:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если – в случаях, когда положения подпункта b пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, – опасный груз становиться фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14
Выдача коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15
Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание – в соответствующих случаях – относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

b) внешнее состояние груза;

c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

k) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;

m) указание – в соответствующих случаях – о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;

n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и

o) повышенный предел или предел ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6.

2. После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 7 статьи 1.

Статья 16
Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента – погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговор-

ку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

a) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи «бортового» коносамента – погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

b) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте (k) пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17
Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут

коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо относительно внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае несделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей Конвенцией, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Статья 18
Другие документы, помимо коносаментов

Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

ЧАСТЬ V. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

Статья 19
Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie сдача перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация на подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в сдаче, если уведомление в письменной форме не было сделано перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное ему на основании настоящей статьи, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику.

7. Если уведомление об ущербе или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этого ущерба или повреждения, не сделано в письменной форме перевозчиком или фактическим перевозчиком грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такого ущерба или повреждения или после сдачи груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакого ущерба или повреждения по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или полномочного члена командного состава судна, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

Статья 20
Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан.

3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 21
Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или
b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или
c) порт погрузки или порт разгрузки, или
d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. a) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договаривающемся государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, заявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого требования по существу; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, заявляющего требование, по этому иску;

b) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения настоящего пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. a) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство;

b) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска;

c) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии с пунктом 2(a) настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора морской перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

Статья 22
Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика

или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;

или

iii) порт погрузки или порт разгрузки;

или

b) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является ничтожным.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора морской перевозки.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23
Договорные условия

1. Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка являются ничтожными.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выдается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся в силу настоящей статьи ничтожным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, перевозчик должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче. Перевозчик должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Статья 24
Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию.

Статья 25
Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. Положения статьей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах – участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применение пункта 4 статьи 22 настоящей Конвенции.

3. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб,

или

b) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

4. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче

багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

5. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции.

Статья 26
Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6 настоящей Конвенции, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Тем не менее, государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере: 12500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за один килограмм веса брутто груза.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота

пробы девятьсот тысячных. Перевод в национальную валюту сумм, упомянутых в пункте 2, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении, либо при использовании права выбора, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода.

ЧАСТЬ VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 27
Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 28
Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 30 апреля 1979 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. После 30 апреля 1979 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 29
Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 30
Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении и присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам морской перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 31
Денонсация других конвенций

1. Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация приобретает силу со дня вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и сообщает список Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств – участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

4. Несмотря на статью 2 настоящей Конвенции, для целей пункта 1 настоящей статьи Договаривающееся государство может, если сочтет это желательным, отсрочить денонсацию Конвенции 1924 года и Конвенции 1924 года с внесенными в нее Протоколом 1968 года поправками максимально на срок в пять лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции. В этом случае оно уведомляет правительство Бельгии о своем намерении. В течение переходного периода оно должно применять в отношении Договаривающихся государств исключительно настоящую Конвенцию.

Статья 32
Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 33
Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы или валютной единиц

1. Несмотря на положения статьи 32, конференция, имеющая целью только пересмотр сумм, установленных в статье 6 и в пункте 2 статьи 26, или замену одной или обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами, созывается депозитарием в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Пересмотр сумм производится только вследствие значительного изменения их реальной ценности.

2. Конференция по пересмотру должна созываться депозитарием, когда об этом просит не менее одной четверти Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции должно приниматься большинством в две трети участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся государствам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая утвержденная поправка вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями До-

говаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи официального документа об этом на хранение депозитарию.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после утверждения поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают себя связанными этой поправкой.

6. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 34
Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

Совершено в Гамбурге тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию.

/подписи/

Приложение

Общая договоренность, принятая Конференцией Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов

Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

Статус Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург)

(по состоянию на 11 сентября 2001 г.)

Государство	Подписание	Ратификация Присоединение	Вступление в силу
Австрия	30 апреля 1979 года	29 июля 1993 года	1 августа 1994 года
Барбадос		2 февраля 1981 года	1 ноября 1992 года
Ботсвана		16 февраля 1988 года	1 ноября 1992 года
Бразилия	31 марта 1978 года		
Буркина Фасо		14 августа 1989 года	1 ноября 1992 года
Бурунди		4 сентября 1998 года	1 октября 1999 года
Камерун		21 октября 1993 года	1 ноября 1994 года
Чили	31 марта 1978 года	9 июля 1982 года	1 ноября 1992 года
Чешская Республика[a) 1/]	2 июня 1993 г. [d)]	23 июня 1995 года	1 июля 1996 года
Демокр. Республика Конго	19 апреля 1979 года		
Дания	18 апреля 1979 года		
Эквадор	31 марта 1978 года		
Египет	31 марта 1978 года	23 апреля 1979 года	1 ноября 1992 года
Финляндия	18 апреля 1979 года		

Государство	Подписание	Ратификация Присоединение	Вступление в силу
Франция	18 апреля 1979 года		
Гамбия		7 февраля 1996 года	1 марта 1997 года
Германия	31 марта 1978 года		
Грузия		21 марта 1996 года	1 апреля 1997 года
Гана	31 марта 1978 года		
Гвинея		23 января 1991 года	1 ноября 1992 года
Святейший Престол	31 марта 1978 года		
Венгрия	23 апреля 1979 года	5 июля 1984 года	1 ноября 1992 года
Иордан		10 мая 2001 года	1 июня 2002 года
Кения		31 июля 1989 года	1 ноября 1992 года
Ливан		4 апреля 1983 года	1 ноября 1992 года
Лесото		26 октября 1989 года	1 ноября 1992 года
Мадагаскар	31 марта 1978 года		
Малави		18 марта 1991 года	1 ноября 1992 года
Мексика	31 марта 1978 года		
Марокко		12 июня 1981 года	1 ноября 1992 года
Нигерия		7 ноября 1988 года	1 ноября 1992 года
Норвегия	18 апреля 1979 года		
Пакистан	8 марта 1979 года		
Панама	31 марта 1978 года		
Филиппины	14 июня 1978 года		
Португалия	31 марта 1978 года		
Румыния		7 января 1982 года	1 ноября 1992 года

Государство	Подписание	Ратификация Присоединение	Вступление в силу
Сент-Винсент и Гренадины		12 сентября 2000 года	1 октября 2001 года
Сенегал	31 марта 1978 года	17 марта 1986 года	1 ноября 1992 года
Словацкая Республика[a)]	28 мая 1993 года		
Сьерра-Леоне	15 августа 1978 года	7 октября 1988 года	1 ноября 1992 года
Сингапур	31 марта 1978 года		
Швеция	18 апреля 1979 года		
Сирийская Арабская Респ.		16 октября 2002 года[a)]	17 октября 2003 года
Тунис		15 сентября 1980 года	1 ноября 1992 года
Уганда		6 июля 1979 года	1 ноября 1992 года
Объединенная Республика Танзания		24 июля 1979 года	1 ноября 1992 года
Соединенные Штаты Америки	30 апреля 1979 года		
Венесуэла	31 марта 1978 года		
Заир	19 апреля 1979 года		
Замбия		7 октября 1991 года	1 ноября 1992 года

Участников: 28

---

a) Конвенция была подписана бывшей Чехословакией 6 марта 1979 года. 28 мая 1993 года Словацкая Республика и 2 июня 1993 года Чешская Республика сдали на хранение документы о правопреемстве в отношении подписания, Чешская Республика сдала свою ратификационную грамоту 23 июня 1995 года. При ратификации Чешская Республика сняла упомянутое в сноске 1/ заявление, которое было сделано бывшей Чехословакией.

Заявления и оговорки

1. При подписании Конвенции бывшая Чехословакия заявила в соответствии со статьей 26 о формуле пересчета сумм ответственности, о которых говорится в пункте 2 данной статьи, в чехословацкую валюту и о сумме пределов ответственности, которая будет применяться на территории Чехословакии, в чехословацкой валюте.

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О ДОГОВОРАХ ПОЛНОСТЬЮ ИЛИ ЧАСТИЧНО МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Принята резолюцией 63/122 Генеральной Ассамблеи
от 11 декабря 2008 года

ПРЕАМБУЛА

Государства-участники настоящей Конвенции,

вновь подтверждая, свою убежденность в том, что международная торговля на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами,

будучи убеждены в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, уменьшая или устраняя правовые барьеры в международной торговле, в значительной степени содействуют всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, а также благосостоянию всех народов,

признавая значительный вклад Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, и протоколов к ней, а также Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, подписанной в Гамбурге 31 марта 1978 года, в согласование права, регулирующего морскую перевозку груза,

учитывая технологические и коммерческие изменения, которые произошли со времени принятия этих конвенций, и необходимость их консолидации и модернизации,

отмечая, что грузоотправители и перевозчики не могут воспользоваться преимуществами имеющего обязательную силу всеобщего режима, который поддерживал бы выполнение договоров морской перевозки с использованием других видов транспорта,

полагая что принятие единообразных правил, регулирующих международные договоры полностью или частично морской перевозки, будет способствовать правовой определенности, повысит эффективность международной перевозки грузов и будет содействовать по-

явлению новых возможностей доступа для ранее удаленных сторон и рынков и, таким образом, сыграет важнейшую роль в содействии торговле и экономическому развитию как на национальном, так и международном уровне,

согласились о нижеследующем:

ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1
Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. «Договор перевозки» означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.

2. «Договор об организации перевозок» означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон.

3. «Линейная перевозка» означает транспортные услуги, которые предлагаются для всеобщего использования посредством публикации или аналогичным способом и включают перевозку на судах, плавающих по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями рейсов.

4. «Нелинейная перевозка» означает любую перевозку, которая не является линейной перевозкой.

5. «Перевозчик» означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем.

6.

а) «Исполняющая сторона» означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика либо под надзором или контролем перевозчика.

b) «Исполняющая сторона» не включает любое лицо, которое нанято, прямо или косвенно, грузоотправителем, документарным грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем, а не перевозчиком.

7. «Морская исполняющая сторона» означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта.

8. «Грузоотправитель» означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

9. «Документарный грузоотправитель» означает иное, чем грузоотправитель, лицо, которое соглашается быть поименованным «грузоотправителем» в транспортном документе или транспортной электронной записи.

10. «Держатель» означает:

a) лицо, которое владеет оборотным транспортным документом, и

i) если документ представляет собой ордерный документ, определяется в нем в качестве грузоотправителя или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или

ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или

b) лицо, которому была выдана или передана оборотная транспортная электронная запись в соответствии с процедурами, предусмотренными в пункте 1 статьи 9.

11. «Грузополучатель» означает лицо, наделенное правом на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью.

12. «Право контроля над грузом» означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 10.

13. «Контролирующая сторона» означает лицо, которое в соответствии со статьей 51 имеет право контроля над грузом.

14. «Транспортный документ» означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который:

a) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

b) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

15. «Оборотный транспортный документ» означает транспортный документ, в котором, с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является «необоротным» или «не подлежащим передаче».

16. «Необоротный транспортный документ» означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.

17. «Электронное сообщение» означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования.

18. «Транспортная электронная запись» означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее выдачей или после ее выдачи перевозчиком, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая:

a) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

b) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

19. «Оборотная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись:

a) в которой, с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих

аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является «необоротной» или «не подлежащей передаче»; и

b) которая используется в соответствии с требованиями пункта 1 статьи 9.

20. «Необоротная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись, которая не является оборотной транспортной электронной записью.

21. «Выдача» оборотной транспортной электронной записи означает выдачу такой записи в соответствии с процедурами, которые обеспечивают распространение на эту запись исключительного контроля с момента ее создания до момента утраты ею юридической силы или действительности.

22. «Передача» оборотной транспортной электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью.

23. «Договорные условия» означают любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая положения, указания, подписи и индоссаменты), которая содержится в транспортном документе или в транспортной электронной записи.

24. «Груз» означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени.

25. «Судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

26. «Контейнер» означает любой тип грузовых контейнеров, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.

27. «Транспортное средство» означает автомобильное или железнодорожное грузовое транспортное средство.

28. «Фрахт» означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки.

29. «Домициль» означает

a) место, в котором какая-либо компания или другое юридическое лицо или ассоциация физических или юридических лиц имеет свое

i) уставное место пребывания или место инкорпорации, или место нахождения центральной зарегистрированной конторы, в зависимости от того, что применимо,

ii) место пребывания центральной администрации или

iii) место ведения основной деятельности, и

b) обычное местожительство физического лица.

30. «Компетентный суд» означает суд в Договаривающемся государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении компетенции между судами данного государства, может осуществлять компетенцию по спору.

Статья 2
Толкование настоящей Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле.

Статья 3
Требования в отношении формы

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 2 статьи 19, пунктах 1–4 статьи 23, подпунктах *b*, *c* и *d* пункта 1 статьи 36, подпункте *b* пункта 4 статьи 40, статье 44, пункте 3 статьи 48, подпункте *b* пункта 1 статьи 51, пункте 1 статьи 59, статье 63, статье 66, пункте 2 статьи 67, пункте 4 статьи 75, а также в пунктах 2 и 5 статьи 80 должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такое средство используется с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется.

Статья 4
Применимость возражений и пределов ответственности

1. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать возражения или пределы ответственности перевозчика, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено по поводу утраты, повреждения или задержки в сдаче груза, охватываемого договором перевозки, либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции в отношении:

a) перевозчика или морской исполняющей стороны;

b) капитана, экипажа или любого другого лица, которое исполняет услуги на борту судна; или

c) служащих перевозчика или морской исполняющей стороны.

2. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать для грузоотправителя или документарного грузоотправителя возражение, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правооснованиии, которое возбуждено в отношении грузоотправителя, документарного грузоотправителя или их подрядчиков, агентов или служащих.

ГЛАВА 2
СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 5
Общая сфера применения

1. С учетом положений статьи 6 настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если согласно договору перевозки любое одно из следующих мест находится в Договаривающемся государстве:

a) место получения груза;

b) порт погрузки;

c) место сдачи груза; или

d) порт разгрузки.

2. Настоящая Конвенция применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.

Статья 6
Конкретные исключения

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении следующих договоров при линейных перевозках:

a) чартеры; и

b) другие договоры на использование судна или любого пространства на нем.

2. Настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случаев, когда:

a) не существует чартера или другого договора между сторонами на использование судна или любого пространства на нем; и

b) выданы транспортный документ или транспортная электронная запись.

Статья 7
Применение в отношении определенных сторон

Невзирая на положения статьи 6, настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и грузополучателем, контролирующей стороной или держателем, которые не являются первоначальной стороной чартера или другого договора перевозки, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции. Однако настоящая Конвенция не применяется в отношениях между первоначальными сторонами договора перевозки, исключенного согласно статье 6.

ГЛАВА 3
ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 8
Использование и последствия транспортных электронных записей

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции:

a) все, что подлежит включению в транспортный документ в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя; и

b) выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача.

Статья 9
Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

1. Использование оборотной транспортной электронной записи осуществляется в соответствии с процедурами, которые предусматривают:

a) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю;

b) подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной транспортной электронной записи;

c) способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и

d) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что в соответствии с пунктом 2 статьи 10 или подпунктами *a* (ii) и *c* пункта 1 статьи 47 транспортная электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, указываются в договорных условиях и предусматривают возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 10
Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи

1. Если выдан оборотный транспортный документ и перевозчик и держатель договариваются заменить этот документ оборотной транспортной электронной записью:

a) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику;

b) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и

c) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись и перевозчик и держатель договариваются заменить эту транспортную электронную запись оборотным транспортным документом:

a) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись; и

b) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.

ГЛАВА 4
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 11
Перевозка и сдача груза

Перевозчик, с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки, перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

Статья 12
Период ответственности перевозчика

1. Период ответственности перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

2. *a)* Если законодательство или нормативные акты места получения груза требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых перевозчик может его получить, период ответственности перевозчика начинается с момента получения перевозчиком груза от этого органа или другой третьей стороны.

b) Если законодательство или нормативные акты места сдачи груза требуют, чтобы перевозчик передал груз какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых грузополучатель может его получить, период ответственности перевозчика заканчивается в момент передачи перевозчиком груза этому органу или другой третьей стороне.

3. Для цели определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

a) момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки; или

b) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки согласно договору перевозки.

Статья 13
Конкретные обязательства

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 26, обеспечивает надлежащее

и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

2. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 4 и глав 5–7, перевозчик и грузоотправитель могут договориться о том, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем, документарным грузоотправителем или грузополучателем. Такая договоренность указывается в договорных условиях.

Статья 14
Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

Перевозчик обязан до, в начале и в ходе морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность в целях:

a) обеспечения и поддержания мореходного состояния судна;

b) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна и поддержания такого укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна в течение всего рейса; и

c) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности.

Статья 15
Груз, который может стать опасным

Невзирая на положения статей 11 и 13, перевозчик или исполняющая сторона может отказаться получать груз или производить его погрузку и может принять такие другие меры, какие являются разумными, включая выгрузку, уничтожение или обезвреживание груза, если данный груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика.

Статья 16
Пожертвование грузом во время морского рейса

Невзирая на положения статей 11, 13 и 14, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом в море, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от угрозы человеческой жизни или другому имуществу, являющемуся элементом единого предприятия.

ГЛАВА 5
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ, ПОВРЕЖДЕНИЕ ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В СДАЧЕ ГРУЗА

Статья 17
Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 4.

2. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

3. Перевозчик также полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он, в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 2 настоящей статьи, докажет, что утрату, повреждение или задержку вызвало или им способствовало одно или несколько из нижеперечисленных событий или обстоятельств:

a) непреодолимая сила;

b) риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах;

c) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;

d) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, указанного в статье 18;

e) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

f) пожар на судне;

g) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;

h) действие или бездействие грузоотправителя, документарного грузоотправителя, контролирующей стороны или любого другого лица, за действия которого грузоотправитель или докумен-

тарный грузоотправитель несут ответственность согласно статье 33 или 34;

i) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании договоренности, достигнутой в соответствии с пунктом 2 статьи 13, если только перевозчик или исполняющая сторона не осуществляют такую деятельность от имени грузоотправителя, документарного грузоотправителя или грузополучателя;

j) убыль объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, свойств или скрытых недостатков груза;

k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком или не от его имени;

l) спасание или попытки спасания жизни на море;

m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;

n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде; или

o) действия перевозчика во исполнение правомочий, предусмотренных в статьях 15 и 16.

4. Невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки:

a) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 18, вызвала событие или обстоятельство, на которые ссылается перевозчик, или способствовала ему; или

b) если истец докажет, что иное событие или обстоятельство, не перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовали утрате, повреждению или задержке, и перевозчик не может доказать, что это событие или обстоятельство не могут быть отнесены на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

5. Перевозчик, невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, также несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки, если:

a) истец докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или им способствовали

i) немореходное состояние судна;

ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна; или

iii) тот факт, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз, а также любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза; и

b) перевозчик не может доказать, что

i) утрата, повреждение или задержка не были вызваны любым из событий или обстоятельств, указанных в подпункте *a* пункта 5 настоящей статьи, либо что

ii) он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность согласно статье 14.

6. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая утрата, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет события или обстоятельства, за которые он несет ответственность согласно настоящей статье.

Статья 18
Ответственность перевозчика за других лиц

Перевозчик несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием:

a) любой исполняющей стороны;

b) капитана или экипажа судна;

c) служащих перевозчика или исполняющей стороны; или

d) любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика.

Статья 19
Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и имеет право на возражения и пределы ответственности перевозчика, предусмотренные в настоящей Конвенции, если:

a) морская исполняющая сторона получила груз для перевозки в Договаривающемся государстве или сдала его в Договаривающемся государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договаривающегося государства; и

b) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку, произошло:

i) в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна;

ii) когда груз находился в ее ведении; или

iii) в любой другой момент в той мере, в какой она участвовала в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства, помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается с тем, что его ответственность превышает пределы, указанные в соответствии с настоящей Конвенцией, то морская исполняющая сторона не связана таким согласием, если только она прямо не соглашается принять такие обязательства или такие более широкие пределы ответственности.

3. Морская исполняющая сторона несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любых обязательств перевозчика согласно договору перевозки в соответствии с условиями, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи.

4. Ничто в настоящей Конвенции не возлагает ответственность на капитана или экипаж судна или на какого-либо служащего перевозчика или морской исполняющей стороны.

Статья 20
Солидарная ответственность

1. Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Без ущерба для положений статьи 61 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 21
Задержка в сдаче груза

Задержка в сдаче груза имеет место, когда груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения согласованного срока.

Статья 22
Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 59 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 43.

2. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, в ее отсутствие, на основе рыночной цены либо, в отсутствие и биржевой цены, и рыночной цены, путем ссылки на обычную стоимость грузов такого же рода и качества в месте их сдачи.

3. В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 16.

Статья 23
Уведомление в случае утраты, повреждения или задержки

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление в случае утраты или повреждения груза, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не направлено перевозчику или исполняющей стороне, которые сдали груз, до или в момент сдачи груза или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза после сдачи груза.

2. Ненаправление уведомления, указанного в настоящей статье, перевозчику или исполняющей стороне не затрагивает право требовать возмещение за утрату или повреждение груза в соответствии с настоящей Конвенцией, а также не затрагивает возложение бремени доказывания, предусмотренное в статье 17.

3. Уведомления, указанного в настоящей статье, не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной

проверки груза лицом, которому он был сдан, и перевозчиком или морской исполняющей стороной, на которых возлагается ответственность.

4. Никакое возмещение в отношении задержки не подлежит уплате, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение двадцати одного календарного дня после сдачи груза.

5. Если уведомление, указанное в настоящей статье, направлено исполняющей стороне, которая сдала груз, то оно имеет ту же силу, как если бы оно было направлено перевозчику, и уведомление, направленное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было направлено морской исполняющей стороне.

6. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза и обеспечивают доступ к записям и документам, касающимся перевозки груза.

ГЛАВА 6
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 24
Отклонение от курса

Если в соответствии с применимым законодательством отклонение судна от курса является нарушением обязательств перевозчика, такое отклонение само по себе не лишает перевозчика или морскую исполняющую сторону любого возражения или ограничения, предусмотренных настоящей Конвенцией, кроме как в той мере, в какой это предусмотрено в статье 61.

Статья 25
Палубный груз на судах

1. Груз может перевозиться на палубе судна только в том случае, если:

a) такая перевозка требуется законодательством;

b) он перевозится в или на контейнерах, или транспортных средствах, которые приспособлены для перевозки на палубе, и палуба специально приспособлена для перевозки таких контейнеров или транспортных средств; или

c) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или обычаями, обыкновениями или практикой в данной отрасли.

2. Положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика, применяются к утрате, повреждению или задержке в сдаче груза, перевозимого на палубе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, однако перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение такого груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе, если груз перевозится в соответствии с подпунктами *a* или *c* пункта 1 настоящей статьи.
3. Если груз перевозился на палубе в иных случаях, чем случаи, допускаемые согласно пункту 1 настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны исключительно его перевозкой на палубе, и не имеет права на возражения, предусмотренные в статье 17.
4. Перевозчик не имеет права ссылаться на подпункт с пункта 1 настоящей статьи в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, если только в договорных условиях не указано, что груз может перевозиться на палубе.
5. Если перевозчик и грузоотправитель прямо договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности за любую утрату, повреждение или задержку в сдаче груза в той мере, в какой такая утрата, повреждение или задержка вызваны его перевозкой на палубе.

Статья 26
Перевозка до или после морской перевозки

Если утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента его выгрузки из судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые на момент такой утраты, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

a) в соответствии с положениями такого международного документа применялись бы в отношении всех или любых видов деятель-

ности перевозчика, если грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче;

b) конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска; и

c) не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу.

ГЛАВА 7
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ ПЕРЕД ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Статья 27
Сдача груза к перевозке

1. Если только в договоре перевозки не согласовано иное, грузоотправитель сдает груз готовым к перевозке. В любом случае грузоотправитель сдает груз в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и чтобы он не причинил вреда людям или имуществу.

2. Грузоотправитель надлежащим образом и тщательно исполняет любое обязательство, принятое в соответствии с договоренностью, достигнутой согласно пункту 2 статьи 13.

3. Если контейнер упаковывается или транспортное средство грузится грузоотправителем, то грузоотправитель надлежащим образом и тщательно производит укладку, увязку и закрепление содержимого в или на таком контейнере или таком транспортном средстве таким образом, чтобы они не причинили вреда людям или имуществу.

Статья 28
Сотрудничество грузоотправителя и перевозчика в предоставлении информации и инструкций

Перевозчик и грузоотправитель отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной способности запрашиваемой стороны их предоставить и если такая информация и инструкции не

могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника.

Статья 29
Обязательство грузоотправителя в отношении предоставления информации, инструкций и документов

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику такие информацию, инструкции и документы, имеющие отношение к грузу, какие не могут быть разумно получены перевозчиком из другого источника и какие разумно необходимы для:

a) надлежащей обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной; и

b) соблюдения перевозчиком норм, положений или других требований публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой при условии, что перевозчик своевременно сообщает грузоотправителю о необходимой ему информации, инструкциях и документах.

2. Ничто в настоящей статье не затрагивает любое конкретное обязательство в отношении предоставления определенной информации, инструкций и документов, касающихся груза, в соответствии с нормами, положениями или другими требованиями публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой.

Статья 30
Основания ответственности грузоотправителя перед перевозчиком

1. Грузоотправитель несет ответственность за потери или ущерб, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такие потери или ущерб были причинены нарушением обязательств грузоотправителя по настоящей Конвенции.

2. За исключением случаев потерь или ущерба, причиненных нарушением грузоотправителем своих обязательств по пункту 2 статьи 31 и статье 32, грузоотправитель полностью или частично освобождается от ответственности, если причина или одна из причин потерь или ущерба не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

3. Если грузоотправитель частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, то грузоотправитель несет ответственность только за ту часть потерь или ущерба, какая может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

Статья 31
Информация для формулирования договорных условий

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику достоверную информацию, необходимую для формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в пункте 1 статьи 36, наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем в договорных условиях, наименование грузополучателя, если таковое имеется, и наименование лица, приказу которого должны быть выданы транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковые имеются.

2. Считается, что грузоотправитель гарантировал достоверность информации, предоставляемой согласно пункту 1 настоящей статьи, на момент ее получения перевозчиком. Грузоотправитель возмещает перевозчику потери или ущерб, явившиеся результатом недостоверности такой информации.

Статья 32
Специальные правила об опасном грузе

Если груз в силу своих свойств или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды, то:

a) грузоотправитель уведомляет перевозчика об опасных свойствах или характере груза своевременно до сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасных свойствах или характере груза, то грузоотправитель несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом непредоставления такой информации; и

b) грузоотправитель маркирует или обозначает опасный груз в соответствии с любыми нормами, положениями или другими требованиями публичных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель не делает этого, то он несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом его бездействия.

Статья 33
Принятие прав и обязательств грузоотправителя документарным грузоотправителем

1. Документарный грузоотправитель несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя в соответствии с настоящей главой и согласно статье 55, и пользуется правами и возражениями грузоотправителя, предусмотренными в настоящей главе и главе 13.

2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает обязательства, ответственность, права или возражения грузоотправителя.

Статья 34
Ответственность грузоотправителя за других лиц

Грузоотправитель несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которым он поручил исполнение любого из своих обязательств, однако грузоотправитель не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующих от имени перевозчика, которым грузоотправитель поручил исполнение своих обязательств.

ГЛАВА 8
ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 35
Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

Если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли, то при сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне грузоотправитель или, если грузоотправитель дает на то свое согласие, документарный грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика, по выбору грузоотправителя:

а) необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта *а* статьи 8, необоротной транспортной электронной записи; или

b) соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом подпункта *a* статьи 8, оборотной транспортной электронной записи, если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли.

Статья 36
Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем:

a) надлежащее описание груза для транспортировки;

b) основные марки, необходимые для идентификации груза;

c) число мест или предметов, или количество груза; и

d) вес груза, если он указан грузоотправителем.

2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:

a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;

b) наименование и адрес перевозчика;

c) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и

d) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.

3. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:

a) наименование и адрес грузополучателя, если они указаны грузоотправителем;

b) название судна, если оно указано в договоре перевозки;

c) место получения груза и место его сдачи, если оно известно перевозчику; и

d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки.

4. Для целей настоящей статьи формулировка «внешний вид и состояние груза» в подпункте *a* пункта 2 настоящей статьи означает вид и состояние груза, определяемые на основе:

a) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне; и

b) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Статья 37
Идентификация перевозчика

1. Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации.

2. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, как это требуется согласно подпункту *b* пункта 2 статьи 36, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

3. Ничто в настоящей статье не препятствует истцу в доказывании того, что любое лицо, иное, чем лицо, указанное в договорных условиях или в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, является перевозчиком.

Статья 38
Подпись

1. Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, действующим от имени перевозчика.

2. Транспортная электронная запись включает электронную подпись перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал эту транспортную электронную запись.

Статья 39
Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие или недостоверность одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1, 2 или 3 статьи 36, сами по себе не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

2. Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается ее значение, то такая дата считается:

a) датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или транспортной электронной записи, был погружен на борт судна, если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт судна; или

b) датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получила груз, если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт судна.

3. Если в договорных условиях не указываются внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной.

Статья 40
Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях

1. Перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем, если:

a) перевозчик фактически знает о том, что любое существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение; или

b) перевозчик имеет разумные основания полагать, что какое-либо существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение.

2. Без ущерба для пункта 1 настоящей статьи перевозчик может включить в информацию, указанную в пункте 1 статьи 36, при обстоятельствах и в порядке, установленных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, оговорку, с тем чтобы указать, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем.

3. В случае, когда груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве или когда груз сдан в закрытом контейнере или транспортном средстве и перевозчик или исполнительная сторона фактически осматривают груз, перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку, если:

a) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию, предоставленную грузоотправителем, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или

b) перевозчик имеет разумные основания полагать, что информация, предоставленная грузоотправителем, является недостоверной, и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

4. Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве, то перевозчик может включить соответствующую оговорку в отношении информации, указанной в:

a) подпунктах *a*, *b* или с пункта 1 статьи 36, если:

i) перевозчик или исполняющая сторона фактически не осмотрели груз внутри контейнера или транспортного средства; и

ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона иным образом фактически не ознакомились с содержимым контейнера или транспортного средства до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи; и

b) подпункте *d* пункта 1 статьи 36, если:

i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер или транспортное средство и грузоотправитель и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер или транспортное средство будет взвешиваться и что вес будет указан в договорных условиях; или

ii) не существовало практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера или транспортного средства.

Статья 41
Доказательственная сила договорных условий

Кроме как в той мере, в какой в отношении договорных условий была сделана оговорка при обстоятельствах и в порядке, установленных в статье 40:

a) транспортный документ или транспортная электронная запись являются доказательством prima facie получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях;

b) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, не допускается, если такие договорные условия включены в:

i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которые передаются третьей стороне, действующей добросовестно; или

ii) необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для обеспечения сдачи груза, и который передается грузополучателю, действующему добросовестно;

c) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении любых следующих договорных условий, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись:

i) договорных условий, указанных в пункте 1 статьи 36, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком;

ii) числа, типа и идентификационных номеров контейнеров, но не идентификационных номеров контейнерных пломб; и

iii) договорных условий, указанных в пункте 2 статьи 36.

Статья 42
«Фрахт с предоплатой»

Если договорные условия содержат указание «фрахт с предоплатой» или указание аналогичного характера, то перевозчик не может ссылаться в отношении держателя или грузополучателя на тот факт, что фрахт не был уплачен. Настоящая статья не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем.

ГЛАВА 9
СДАЧА ГРУЗА

Статья 43
Обязательство принять сдачу груза

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, требующий сдачу груза в соответствии с договором перевозки, принимает сдачу груза в момент или в течение срока и в месте, согласованных в договоре перевозки, или, в отсутствие такого соглашения, в момент и в месте, в которых, с учетом условий договора, обычаев, обыкновений и практики в данной отрасли и обстоятельств перевозки, сдачи груза можно было бы разумно ожидать.

Статья 44
Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которые сдают груз, грузополучатель подтверждает получение груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте сдачи груза. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель отказывается подтвердить его получение.

Статья 45
Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы:

a) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если, получив просьбу перевозчика, лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя;

b) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, то контролирующая сторона до или в момент прибытия груза в место назначения сообщает перевозчику наименование и адрес грузополучателя;

c) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что

i) грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует в момент или в течение срока, о которых гово-

рится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения;

ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя; или

iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, перевозчик может сообщить об этом контролирующей стороне и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролирующую сторону, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

d) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом *c* настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки.

Статья 46
Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

Если необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

a) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, после того, как грузополучатель, по просьбе перевозчика, надлежащим образом идентифицирует себя и передает необоротный документ. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя по просьбе перевозчика, и отказывает в сдаче груза, если необоротный документ не передается. В случае выдачи более чем одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными;

b) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что

i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения;

ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя, или не передает транспортный документ; или

iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

c) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом *b* настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ.

Статья 47
Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы:

a) держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, данному держателю:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте *a* (i) пункта 10 статьи 1, после того, как держатель надлежащим образом идентифицирует себя; или

ii) после того, как держатель в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, докажет, что он является держателем оборотной транспортной электронной записи;

b) перевозчик отказывает в сдаче груза в случае невыполнения требований, предусмотренных в подпункте *a* (i) или *a* (ii) настоящего пункта;

c) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными. Если оборотная транспортная электронная запись была использована, такая транспортная электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи прямо указывается, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или транспортной электронной записи, применяется следующее правило:

a) если груз не может быть сдан по той причине, что

i) держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 43;

ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является держателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве одного из лиц, указанных в подпункте *a* (i) пункта 10 статьи 1; или

iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти держателя, с тем чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

b) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом *a* пункта 2 настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки держателю независимо от того, был ли ему передан оборотный транспортный документ или в состоянии ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транс-

портной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что оно является держателем;

c) лицо, дающее инструкции согласно подпункту *a* пункта 2 настоящей статьи, возмещает перевозчику потери, возникшие в результате его ответственности перед держателем согласно подпункту *e* пункта 2 настоящей статьи. Перевозчик может отказаться выполнять эти инструкции, если это лицо не предоставляет адекватное обеспечение, о чем перевозчик может разумно просить;

d) лицо, которое после того, как перевозчик сдал груз в соответствии с подпунктом *b* пункта 2 настоящей статьи, становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи на основании любого договора или другого соглашения, заключенного до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику согласно договору перевозки, за исключением права требовать сдачи груза;

e) невзирая на подпункты *b* и *d* пункта 2 настоящей статьи, держатель, который становится держателем после такой сдачи груза и который в момент, когда он стал держателем, не знал и не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи. Если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или указывается, как получить информацию о том, был ли груз сдан, предполагается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или мог разумно знать о сдаче груза.

Статья 48
Груз, оставшийся не сданным

1. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным только в том случае, если после его прибытия в место назначения:

a) грузополучатель не принимает сдачу груза согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43;

b) контролирующая сторона, держатель, грузоотправитель или документарный грузоотправитель не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 45, 46 и 47;

c) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 44, 45, 46 и 47;

d) перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю в соответствии с законодательством или нормативными актами места, в котором запрашивается сдача груза; или

e) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

2. Без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю, контролирующей стороне или грузополучателю, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может под риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе:

a) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

b) распаковать груз, если он упакован в контейнеры или транспортные средства, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить его; и

c) распорядиться о продаже или уничтожении груза в соответствии с практикой или законодательством или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами согласно пункту 2 настоящей статьи только после того, как он направил разумное уведомление о предполагаемых мерах согласно пункту 2 настоящей статьи лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления: грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю, если такие лица известны перевозчику.

4. Если груз продается в соответствии с подпунктом *c* пункта 2 настоящей статьи, перевозчик удерживает поступления от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных перевозчиком, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику в связи с перевозкой этого груза.

5. Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза в период времени, когда груз остается не сданным, согласно настоящей статье, если только истец не докажет, что такая утрата или повреждение произошли в результате непринятия перевозчиком разумных при сложившихся обстоятельствах мер для сохранения груза и что перевозчик знал или должен был знать, что непринятие им таких мер повлечет за собой утрату или повреждение груза.

Статья 49
Удержание груза

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право перевозчика или исполняющей стороны на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

ГЛАВА 10
ПРАВА КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ СТОРОНЫ

Статья 50
Осуществление и объем права контроля над грузом

1. Право контроля над грузом может осуществляться только контролирующей стороной и ограничивается:

a) правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;

b) правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и

c) правом заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролирующую сторону.

2. Право контроля над грузом сохраняется в течение всего периода ответственности перевозчика, как предусмотрено в статье 12, и прекращается по истечении этого периода.

Статья 51
Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

1. За исключением случаев, указанных в пунктах 2, 3 и 4 настоящей статьи:

a) грузоотправитель является контролирующей стороной, если только грузоотправитель при заключении договора перевозки не назначает в качестве контролирующей стороны грузополучателя, документарного грузоотправителя или другое лицо;

b) контролирующая сторона вправе передать право контроля над грузом другому лицу. Передача права вступает в силу по отношению к перевозчику после того, как сторона, передающая право, уведомляет его о такой передаче и сторона, которой передается право, становится контролирующей стороной; и

c) контролирующая сторона надлежащим образом идентифицирует себя при осуществлении своего права контроля над грузом.

2. Если выдан необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза:

a) грузоотправитель является контролирующей стороной и может передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссамента. В случае выдачи более чем одного оригинала документа для осуществления передачи права контроля над грузом передаются все оригиналы; и

b) для осуществления своего права контроля над грузом контролирующая сторона предъявляет транспортный документ и надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

3. Если выдан оборотный транспортный документ:

a) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является контролирующей стороной;

b) держатель может передать право контроля над грузом путем передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 57. В случае выдачи более чем одного оригинала такого документа для осуществления передачи права контроля над грузом такому лицу передаются все оригиналы; и

c) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте *a* (i) пункта 10 статьи 1, держатель надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

4. Если выдана оборотная транспортная электронная запись:

a) держатель является контролирующей стороной;

b) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9; и

c) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что он является держателем.

Статья 52
Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 50, если:

a) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право контроля над грузом;

b) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они поступают к перевозчику; и

c) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика, включая его практику сдачи груза.

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые разумные дополнительные расходы, которые перевозчик может понести, и гарантирует перевозчику возмещение потерь или ущерба, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за утрату или повреждение перевозимого им другого груза.

3. Перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы дополнительных расходов, потерь или ущерба, которые, как разумно ожидает перевозчик, возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей. Перевозчик может отказать в выполнении инструкций, если такое обеспечение не будет предоставлено.

4. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче в результате невыполнения им инструкций контролирующей стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи регулируется положениями статей 17–23, а размер возмещения, подлежащего выплате перевозчиком, — положениями статей 59–61.

Статья 53
Груз, считающийся сданным

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с пунктом 1 статьи 52, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 9, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 54
Изменения в договоре перевозки

1. Контролирующая сторона является единственным лицом, которое может договариваться с перевозчиком об иных изменениях в договоре перевозки, чем изменения, указанные в подпунктах *b* и *c* пункта 1 статьи 50.

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах *b* и *c* пункта 1 статьи 50, излагаются в оборотном транспортном документе или в необоротном транспортном документе, требующем передачи, или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по просьбе контролирующей стороны, указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную транспортную электронную запись. При изложении или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 38.

Статья 55
Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

1. Контролирующая сторона, по просьбе перевозчика или исполняющей стороны, своевременно предоставляет информацию, инструкции или документы, касающиеся груза, которые еще не предоставлены грузоотправителем и не являются разумно доступными перевозчику из других источников и в которых перевозчик может разумно нуждаться для выполнения своих обязательств по договору перевозки.

2. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти контролирующую сторону или если контролирующая сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то их предоставляет грузоотправитель. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти грузоотправителя, то такую информацию, инструкции или документы предоставляет документарный грузоотправитель.

Статья 56
Изменение по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов *b* и *c* пункта 1 статьи 50, пункта 2 статьи 50 и статьи 52. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте *b* пункта 1 статьи 51.

ГЛАВА 11
ПЕРЕДАЧА ПРАВ

Статья 57
Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если выдан оборотный транспортный документ, держатель может передать права, закрепленные в этом документе, путем его передачи другому лицу:

a) на основе надлежащего индоссамента — либо такому другому лицу, либо в бланковой форме, если документ является ордерным; или

b) без индоссамента, если:

i) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом; или

ii) документ выдан приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись, ее держатель может передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованного лица, путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

Статья 58
Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 55 держатель, который не является грузоотправителем и который не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Держатель, который не является грузоотправителем и который осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, принимает на себя любую ответственность, возлагаемую на него договором перевозки, в той мере, в какой такая ответственность предусмотрена в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи или вытекает из них.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи держатель, который не является грузоотправителем, не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

a) договаривается с перевозчиком в соответствии со статьей 10 заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом; или

b) передает свои права в соответствии со статьей 57.

ГЛАВА 12
ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 59
Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 60 и пункта 1 статьи 61 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали бóльшую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

2. Если груз перевозится в или на контейнере, поддоне или подобном пригодном для транспортировки приспособлении, используемом для объединения груза, либо в или на транспортном средстве, то места или единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях как упакованные в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве рассматриваются как одна единица отгрузки.

3. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного

валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Статья 60
Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

С учетом пункта 2 статьи 61 размер компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 22, и ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 59, не может превышать предел, который был бы установлен согласно пункту 1 статьи 59 в отношении полной утраты соответствующего груза.

Статья 61
Утрата права на ограничение ответственности

1. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 59 или как это предусмотрено в договоре перевозки, если истец докажет, что ущерб, причиненный в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесен на счет личного действия или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб, или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

2. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 60, если истец докажет, что задержка в сдаче груза вызвана личным действием или бездействием лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенным с намерением причинить такой ущерб вследствие задержки или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

ГЛАВА 13
СРОК ДЛЯ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКА

Статья 62
Исковая давность

1. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции, не может быть возбуждено после истечения двухгодичного срока.

2. Срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается в день, в который перевозчик сдал груз, или, в случае, когда груз не был сдан или была сдана только часть груза, в последний день, в который груз должен был быть сдан. День, в который начинается этот срок, в него не включается.

3. Невзирая на истечение срока, установленного в пункте 1 настоящей статьи, одна из сторон может использовать свое требование в порядке возражения или для цели взаимозачета против любого требования, предъявленного другой стороной.

Статья 63
Продление срока для предъявления иска

Срок, предусмотренный в статье 62, не подлежит приостановлению или прерыванию, но лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 64
Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным, по истечении срока, предусмотренного в статье 62, если иск о возмещении предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

a) в течение срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или

b) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо оплатило требование, либо получило повестку о возбуждении производства против него самого, в зависимости от того, что произошло раньше.

Статья 65
Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 37, может быть предъявлен после истечения срока, предусмотренного в статье 62, если такой иск предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

a) в течение срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или

b) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда перевозчик был идентифицирован или когда зарегистрированный владелец или фрахтователь по бербоут-чартеру опроверг презумпцию того, что он является перевозчиком, согласно пункту 2 статьи 37.

ГЛАВА 14
ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 66
Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует статье 67 или 72, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика:

a) в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

i) домициль перевозчика;

ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;

iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или

iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна; или

b) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика, которые могут возникнуть согласно настоящей Конвенции.

Статья 67
Соглашения о выборе суда

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с подпунктом *b* статьи 66, является исключительной в отношении споров между

сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и если предоставляющее юрисдикцию соглашение:

a) содержится в договоре об организации перевозок, в котором прямо указаны наименования и адреса сторон и который либо

i) заключен на индивидуальной основе, либо

ii) содержит четкое заявление о существовании соглашения об исключительном выборе суда и указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие такое соглашение; и

b) ясно указывает на суды одного из Договаривающихся государств или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств.

2. Лицо, не являющееся стороной договора об организации перевозок, связано соглашением об исключительном выборе суда, заключенным в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, только в том случае, если:

a) суд находится в одном из мест, указанных в подпункте *a* статьи 66;

b) такое соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

c) данному лицу своевременно направляется надлежащее уведомление о суде, в котором должен предъявляться иск, и о том, что юрисдикция этого суда является исключительной; и

d) право суда, рассматривающего иск, признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда.

Статья 68

Иски в отношении морской исполняющей стороны

Истец имеет право возбуждать судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении морской исполняющей стороны в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) домициль морской исполняющей стороны; или

b) порт, в котором морская исполняющая сторона получает груз, или порт, в котором груз сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои действия в отношении груза.

Статья 69
Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статей 71 и 72 никакое судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны не может быть возбуждено в суде, не указанном согласно статье 66 или 68.

Статья 70
Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает юрисдикцию в отношении мер предварительного или обеспечительного характера, включая арест. Суд в государстве, в котором была принята мера предварительного или обеспечительного характера, не обладает юрисдикцией для вынесения решения по существу дела, если только:

a) требования настоящей главы не выполняются; или

b) какая-либо международная конвенция, которая применяется в данном государстве, не предусматривает этого.

Статья 71
Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статье 67 или 72, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны в связи с одним и тем же событием, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном согласно обеим статьям 66 и 68. При отсутствии такого суда такой иск может быть предъявлен в суде, указанном согласно подпункту *b* статьи 68, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статье 67 или 72, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющие иск, который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо лишалось бы права на выбор суда в соответствии со статьей 66 или 68, должны, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статье 66 или 68, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен.

Статья 72
Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика

1. После возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении в любом компетентном суде.

2. Компетентный суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

Статья 73
Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, в одном Договаривающемся государстве, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с правом такого другого Договаривающегося государства, если оба государства сделали заявление в соответствии со статьей 74.

2. Суд может отказать в признании и приведении в исполнение на основаниях для отказа в признании и приведении в исполнение, которые допускаются правом данного суда.

3. Настоящая глава не затрагивает применения правил какой-либо региональной организации экономической интеграции, которая является участником настоящей Конвенции, в том, что касается признания или приведения в исполнение судебных решений в отношениях между государствами — членами данной региональной организации экономической интеграции, независимо от того, приняты ли они до или после принятия настоящей Конвенции.

Статья 74
Применение главы 14

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

ГЛАВА 15
АРБИТРАЖ

Статья 75
Арбитражные соглашения

1. С учетом настоящей главы стороны могут договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором пере-

возки груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в:

a) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или

b) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из следующих мест:

i) домициль перевозчика;

ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;

iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или

iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна.

3. Указание на место арбитража в арбитражном соглашении носит обязательный характер в связи со спорами между сторонами данного соглашения, если оно содержится в договоре об организации перевозок, в котором ясно указаны наименования и адреса сторон и который либо:

a) заключен на индивидуальной основе; либо

b) содержит прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и конкретно указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие арбитражное соглашение.

4. Если арбитражное соглашение было заключено в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то для лица, которое не является стороной договора об организации перевозок, является обязательным указание на место арбитража в данном соглашении только в том случае, если:

a) место арбитража, указанное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в подпункте *b* пункта 2 настоящей статьи;

b) соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

c) лицу, для которого такое указание является обязательным, своевременно направляется надлежащее уведомление о месте арбитража; и

d) применимое право допускает, чтобы для этого лица арбитражное соглашение являлось обязательным.

5. Положения пунктов 1, 2, 3 и 4 настоящей статьи считаются частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, в той мере, в какой оно не совместимо с ними, является ничтожным.

Статья 76
Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

1. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность обеспечения соблюдения арбитражного соглашения в договоре перевозки при нелинейных перевозках, к которому настоящая Конвенция или положения настоящей Конвенции применяются в силу:

a) применения статьи 7; или

b) добровольного включения настоящей Конвенции сторонами в договор перевозки, на который в ином случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такой транспортный документ или транспортная электронная запись:

a) не идентифицирует стороны чартера и дату чартера или другого договора, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6; и

b) не включает путем конкретной ссылки оговорку в чартере или другом договоре, содержащую условия арбитражного соглашения.

Статья 77
Соглашение об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 14, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Статья 78
Применение главы 15

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

ГЛАВА 16
ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 79
Общие положения

1. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

a) прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны по настоящей Конвенции;

b) прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или

c) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 18, прав страхования груза.

2. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

a) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или

b) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет ответственность грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции.

Статья 80
Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

1. Невзирая на положения статьи 79, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Отступление от положений настоящей Конвенции согласно пункту 1 настоящей статьи имеет обязательную силу только в тех случаях, когда:

a) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от положений настоящей Конвенции;

b) договор об организации перевозок

i) заключен на индивидуальной основе или

ii) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются такие отступления;

c) грузоотправителю предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией, без каких-либо отступлений согласно настоящей статье, и он уведомляется о такой возможности; и

d) отступление

i) не включается путем ссылки из другого документа, или

ii) не предусматривается в договоре на типовых условиях, не являющемся предметом переговоров.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не являются договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах *a* и*b* статьи 14 и статьях 29 и 32, а также к ответственности, возникающей в результате их нарушения; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, указанных в статье 61.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 2 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым лицом, иным, чем грузоотправитель, при условии, что:

a) такое лицо получило информацию, в которой прямо указано, что договор об организации перевозок отступает от положений настоящей Конвенции, и прямо согласилось на обязательность для него таких отступлений; и

b) такое согласие указано не только в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

6. Сторона, утверждающая о наличии у нее права на такое отступление, несет бремя доказывания того, что условия для такого отступления были выполнены.

Статья 81
Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

Невзирая на положения статьи 79 и без ущерба для положений статьи 80, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства или ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

a) грузом являются живые животные, но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если истец докажет, что утрата или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 18, совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение груза или такую утрату в результате задержки, или совершенного вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности такой утраты или повреждения груза или вероятности такой утраты в результате задержки; или

b) характер или состояние груза или обстоятельства и условия, в которых осуществлялась перевозка, таковы, что они являются разумным основанием для специального соглашения, при условии, что такой договор перевозки не касается обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычной торговли, и что не выдается никакого оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

ГЛАВА 17
ВОПРОСЫ, НЕ РЕГУЛИРУЕМЫЕ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИЕЙ

Статья 82
Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение положений любой из следующих международных конвенций, включая любую будущую поправку к таким конвенциям, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу и регулируют ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза:

a) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки;

b) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на автомобильном грузовом транспортном средстве, перевозимом на борту судна;

c) любой конвенции, регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку; или

d) любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю.

Статья 83
Общее ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения любой международной конвенции или внутреннего права, регулирующего общее ограничение ответственности судовладельцев.

Статья 84
Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения условий договора перевозки или положений внутреннего права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 85
Пассажиры и багаж

Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки пассажиров и их багажа.

Статья 86
Ущерб, причиненный ядерным инцидентом

На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля

1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года и Протоколах от 16 ноября 1982 года и 12 февраля 2004 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущербот 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года, включая любую поправку к этим конвенциям и любую будущую конвенцию, касающуюся ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом; или

b) согласно внутреннему праву, применимому к ответственности за такой ущерб, при условии, что такое право во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб.

ГЛАВА 18
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 87
Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 88
Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в Роттердаме, Нидерланды, 23 сентября 2009 года и впоследствии в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты ее открытия для подписания.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 89
Денонсация других конвенций

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанного в Брюсселе 23 февраля 1968 года, или Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, измененной Протоколом об изменении от 23 февраля 1968 года, подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию и протокол или протоколы к ней, участником которых оно является, путем направления правительству Бельгии уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

3. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции и присоединение к ней государств — участников документов, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, уведомление о которых направляется депозитарию после вступления в силу настоящей Конвенции, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, какая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария документов, указанных в пункте

1 настоящей статьи, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию.

Статья 90
Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 91
Процедура и последствия заявлений

1. Заявления, допускаемые статьями 74 и 78, могут быть сделаны в любое время. Первоначальные заявления, допускаемые пунктом 1 статьи 92 и пунктом 2 статьи 93, делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Никакие другие заявления не допускаются согласно настоящей Конвенции.

2. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

3. Заявления и их подтверждения должны делаться в письменной форме и официально сообщаться депозитарию.

4. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства. Однако заявление, официальное уведомление о котором депозитарий получает после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

5. Любое государство, сделавшее заявление согласно настоящей Конвенции, может в любое время отозвать это заявление путем направления депозитарию официального письменного уведомления. Отзыв заявления или его изменение, когда они допускаются настоящей Конвенцией, вступают в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

Статья 92
Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются разные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные едини-

цы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны прямо указываться территориальные единицы, на которые распространяется действие Конвенции.

3. Если Договаривающееся государство заявило согласно настоящей статье о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в Договаривающемся государстве.

4. Если Договаривающееся государство не делает никакого заявления согласно пункту 1 настоящей статьи, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 93
Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении определенных вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязательства Договаривающегося государства в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. В случаях, когда для настоящей Конвенции имеет значение число Договаривающихся государств, региональная организация экономической интеграции не считается Договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная

организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на «Договаривающееся государство» или «Договаривающиеся государства» в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 94
Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 95
Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает конференцию Договаривающихся государств для ее пересмотра или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 96
Денонсация настоящей Конвенции

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО

в Нью-Йорке одиннадцатого дня декабря месяца две тысячи восьмого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО

нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

7. Словарь аббревиатур

Сокращение	Значение
ABOARD	On or within the ship
ABOVE DECK	On the deck (not over it – see ALOFT)
ABT	About
AFFREIGHTMENT	The hiring of a ship in whole or part
ALOFT	Above the deck of the ship
A/N	Arrival Notice – an import document send to the notify party and/or importer's broker containing all necessary arrival info for Customs clearance; normally with freight charges.
ANTHAM	Antwerp-Hamburg Range
APS	Arrival Pilot Station
ARAG	Amsterdam-Rotterdam--Antwerp-Gent Range
ARBITRATION	Method of settling disputes which is usually binding on parties. A clause usually in a charter party
A/S	Alongside
ASBA	American Shipbrokers Association
ASN	Advance Shipment Notice
AWB	Air waybill
BACKLETTER	Where a seller/shipper issues a 'letter of indemnity' in favour of the carrier in exchange for a clean bill of lading
BAF	Bunker Adjustment Factor. A Fuel Surcharge expressed as a percentage added or subtracted from the freight amount, reflecting the movement in the market place price for bunkers.
BALE CAP.	Cubic capacity of a vessels holds to carry packaged dry cargo such as bales/pallets
BBB	Before Breaking Bulk. Refers to freight payments that must be received before discharge of a vessel commences

Сокращение	Значение
BELOW	Beneath the deck
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BL	Bale
B/L	(Bill of Lading) A document signed by the carrier which acts as a Contract of Affreightment, a receipt and evidence of title to the cargo.
BN	Booking Note
BROKERAGE	Percentage of freight payable to broker (by owners in c/p's) or applicable to sale or purchase
BSS	Basis
BSS 1/1	Basis 1 Port to 1 Port
BT	Berth Terms
BULKHEAD	A vertical partition separating compartments
BUNDLING	This is the assembly of pieces of cargo, secured into one manageable unit. This is relevant to items such as Structural Steel, Handrails, Stairways etc. Whilst this is a very flexible description, a rule of thumb is to present cargo at a size easily handled by a large (20 tonne) fork lift.
BUNKERS	Name given for vessels Fuel and Diesel Oil supplies (Originates from coal bunkers)
CAF	Currency Adjustment Factor. A fee applied to the shipping costs to compensate for exchange rate fluctuations.
CBM	Cubic Metres
CBFT (or CFT)	Cubic Feet
CFR (or C&F)	Cost and Freight
CHART	A map used by navigators
CHOPT	Charterers Option
CHTRS	Charterers
CIF	Cost, Insurance & Freight. Seller pays all these costs to a nominated port or place of discharge.
CKD	Completely knocked down
COA	Contract of Affreightment – Owners agree to accept a cost per revenue tonne for cargo carried on a specific number of voyages.

Сокращение	Значение
CIP	Carriage and Insurance paid to...
C. O.	Certificate of Origin – a signed statement from a semiofficial organization certifying the origin of an export item, required by certain nations.
COACP	Contract of Affreightment Charter Party
COB	Closing of Business
COBLDN	Closing of Business London
COD	Cash On Delivery
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
CONGESTION	Port/berth delays
CONS	Consumption
CNEE	CONSIGNEE. Name of agent, company or person receiving consignment
COP	Custom Of Port
CP (or C/P)	Charter Party
CPD	Charterers Pay Dues
CPT	Carriage Paid To
CQD	Customary Quick Despatch
CR	Current Rate
CROB	Cargo Remaining on Board
CRN	Crane
CRT	Cargo Retention Clauses, introduced by charterers based on shortage of delivered cargo because of increased oil prices
CTR	Container Fitted
DA	Disbursement Account
DAF	Deliver At Frontier
DAPS	Days all Purposes (Total days for loading & discharging)
DAMFORDET	Damages for Detention. Penalty if cargo is not ready when ship arrives for working (1st day of Laycan). This is not detention which is charged for ships time on delay. If the cargo is ready there is no DAMFORDET.

Сокращение	Значение
DDU	Delivered Duty unpaid.
DDP	Delivered Duty Paid.
DECK	A permanent covering over a compartment, hull or any part thereof
DEM	Demurrage (Quay Rent). Money paid by the shipper for the occupying port space beyond a specified «Free Time» period.
DEQ	Delivered Ex Quay
DES	Delivered Ex Ship
DESP	Despatch. Time saved, reward for quick turnaround– in dry cargo only
DET	Detention (See DAMFORDET)
DEV	Deviation. Vessel departure from specified voyage course
DFRT	Deadfreight. Space booked by shipper or charterer on a vessel but not used
DISCH	Discharge
DK	Deck
DOT	Department of Transport
DNRCAOSLONL	Discountless and Non-Returnable Cargo and/or Ship Lost or Not Lost
DRAUGHT (or DRAFT)	Depth to which a ship is immersed in water. The depth varies according to the design of the ship and will be greater or lesser depending not only on the weight of the ship and everything on board, but also on the density of the water in which the ship is lying.
DRK	Derrick
DUNNAGE	Materials of various types, often timber or matting, placed among the cargo for separation, and hence protection from damage, for ventilation and, in the case of certain cargoes, to provide space in which the tynes of a fork lift truck may be inserted.
DWAT (or DWT)	Deadweight. Weight of cargo, stores and water, i. e. the difference between lightship and loaded displacement.
EBB	A receeding current
ELVENT	Electric Ventilation

Сокращение	Значение
ETA	Estimated Time of Arrival – the projected date and time a shipment is scheduled to arrive at its destination.
ETC	Estimated Time of Completion
ETD	Estimated Time of Departure – the projected date and time a shipment is scheduled to depart from the port/ airport of origin.
ETS	Estimated Time of Sailing
EXW	Ex Works
FAC	Fast as can
FAS	Free Alongside Ship. Seller delivers goods to appropriate dock or terminal at port of embarkation and buyer covers costs and risks of loading
FCA	Free to Carrier. A modern equivalent of FAS used in intermodal transport where goods are transferred at a nominated forwarders premises, depot or terminal but not actually on board vessel.
FCL	Full Container Load – a container that is fully loaded by cargo, occupying all space, or loaded to the maximum permissable weight. It can contain cargo from multiple shippers, but normally is consigned to the same consignee. The shipment is expected to be delivered to the consignee with the shipper's seal intact.
FD (FDIS)	Free Discharge
FDD	Freight Demurrage Deadfreight
FDESP	Free Despatch
FDEDANRSAOCLONL	Freight Deemed Earned, Discountless And Non-Returnable (Refundable) Ship And Or Cargo Lost Or Not Lost
FEU	Standard 40' Container, forty-foot equivalent unit, a standard size intermodal container.
FILO	Free In/Liner Out. Seafreight with which the shipper pays load costs and the carrier pays for discharge costs.
FIO	Free In/Out. Freight booked FIO includes the seafreight, but no loading/discharging costs, i. e. the charterer pays for cost of loading/discharging cargo.
FIOS	Free In/Out Stowed. As per FIO, but excludes stowage costs.

Сокращение	Значение
FIOST	Free In/Out and Trimmed. Charterer pays for cost of loading/discharging cargo, including stowage and trimming.
FIOT	Free In/Out and Trimmed. As per FIOS but includes trimming, e. g. the levelling of bulk cargoes. FIOS includes seafreight, but excludes loading/discharging and stowage costs.
FIT	Free In Trimmed
FIW	Free In Wagon
FIXING	Chartering a Vessel
FIXTURE	Conclusion of shipbrokers negotiations to charter a ship – an agreement
FLATPACKING	Cargo to be presented stacked and secured as an integral unit.
FLT	Full Liner Terms
FMC	Federal Maritime Commission
FME	Force Majeure Excepted
FMS	Fathoms
FO	For Orders
FO (IFO)	Fuel Oil/Intermediate FO
FO	Free Out
FOB	Free on Board. Seller sees the goods «over the ship's rail» on to the ship which is arranged and paid for by the buyer
FOG	For Our Guidance
FORCE MAJEURE	Clause limiting responsibilities of the charterers, shippers and receivers of cargo.
FP	Free Pratique. Clearance by the Health Authorities
FRT	Freight. Money payable on delivery of cargo in a mercantile condition
FREE EXINS	Free of any Extra Insurance (Owners)
FREE OUT	Free of discharge costs to owners. Includes seafreight only.
FRUSTRATION	Charterers when cancelling agreement sometimes quote 'doctrine of frustration' i. e. vessel is lost, extensive delays.

Сокращение	Значение
FYG	For Your Guidance
FYI	For Your Information
GA	General Average
GEAR	A general term for ropes, blocks, tackle and other equipment
GLS (GLESS)	Gearless
GN (or GR)	Grain (Capacity)
GP	Grain Capacity. Cubic capacity in 'grain'
GR	Geographical Rotation. Ports in order of calling
GRD	Geared
GRI	General Rate Increase. Used to describe an across-the-board tariff rate increase implemented by conference members and applied to base rates.
GRT	Gross Registered Tonnage
GTEE	Guarantee
2H	Second Half
HA	Hatch
HAGUE RULES	Code of minimum conditions for the carriage of cargo under a Bill of Lading
HATCH	An opening in a ship's deck fitted with a watertight cover
HBF	Harmless Bulk Fertilizer
HHDW	Handy Heavy d. w. (Scrap)
HMS	Heavy Metal Scraps
HO	Hold
HOLD	A compartment below deck in a large vessel, used solely for carrying cargo
HULL	The main body of a ship
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organisation
IN &/OR OVER	Goods carried below and/or on deck
INCOTERMS	(Refer to comments in covering statement on front page A-F)
IND	Indication

Сокращение	Значение
INTERMODAL	Carriage of a commodity by different modes of transport, i. e. sea, road, rail and air within a single journey
ISPS	International Ships and Port Security System
ITINERARY	Route. Schedule
IWL	Institute Warranty Limits
LANE METER	A method of measuring the space capacity of Ro/Ro ships whereby each unit of space (Linear Meter) is represented by an area of deck 1.0 meter in length x 2.0 meters in width.
LASH	To hold goods in position by use of Ropes, Wires, Chains or Straps etc.
LAT	Latitude. The distance north or south of the equator measured and expressed in degrees.
L/C	Letter of Credit
LCL	Less than Container Load – a shipment that takes up only a portion of a consolidated container. LCL shpts are to be picked up at a CFS only, whereas FCL are to be picked up at a container yard/terminal.
LF	Load Factor. Percentage of cargo or passengers carries e. g. 4,000 tons carried on a vessel of 10,000 capacity has a load factor of 40 %
LIEN	Retention of property until outstanding debt is paid
LNG	Liquefied Natural Gas
LOF	Lloyds Open Form
LOI	Letter of Indemnity
LS (or LUMPS)	Lumpsum Freight. Money paid to Shipper for a charter of a ship (or portion) up to stated limit irrespective of quantity of cargo
LSD	Lashed Secured Dunnaged
LT	Liner Terms
LT	Long Ton = 1,016.05 kilogram (2,240 lbs)
LTHH	Liner Terms Hook/Hook
LYCN	Laycan (Layday Cancelling Date)
MANIFEST	Inventory of cargo on board
MIN/MAX	Minimum/Maximum (cargo quantity)

Сокращение	Значение
MT	Mertic Tonne (i. e. 1,000 kilos)
M/V	Motor Vessel / Merchant Vessel
NM	Nautical Mile. One minute of latitude; approximately 6,076 feet – about 1/8 longer than the statute mile of 5,280 feet
NAVIGATION	The art and science of conducting a ship safely from one point to another
NESTING	Implies that cargo is presented stacked in the contour of similarly shaped cargo, it may be likened to a stack of plates. This is particularly relevant in the presentation of tankage strakes for transport
NOR	Notice of Readiness
NRT	Net Restricted Tonnage
NYPE	New York Produce Exchange
OO	Owners Option
OBO	Ore/Bulk/Oil Vessel
OSH	Open Shelter Deck
OWS	Owners
P&I	Protection and Indemnity Insurance
PASTUS	Past Us
PC	Period of Charter
PCGO	Part Cargo
PCT	Percent
PDPR	Per Day Pro Rata
PERDIEM	By the Day
PER SE	By Itself
PHPD	Per Hatch Per Day
PLIMSOLL MARK alt. PLIMSOLL LINE alt. LOAD LINE	An internationally recognised line painted on the side of merchant ships. When a ship is loaded, the water level is not supposed to go above the line. Water can reach different parts of the line as its temperature and saltiness varies with the season and location. From where Plimsoll Shipping derived its name.
PORT	The left side of a ship looking forward. A harbour.
PRATIQUE	Licence or permission to use a port

Сокращение	Значение
PREAMBLE	Introduction to a charter party
PROFORMA	Estimated Account
PUS	Plus Us
PWWD	Per Weather Working Day
RCVR	Receiver
RECAP	Recapitulation of the terms and conditions agreed
ROB	Remaining On Board
RT	Revenue Tonne (i. e. 1.0 metric tonne or 1.0 cubic meter, whichever greater). The overall RT is calculated on a line by line basis of the Packing List using the largest amount. The overall freight liability is calculated on the total RT amount, multiplied by the freight rate.
SB	Safe Berth
SD (or SID)	Single Decker
SEAFREIGHT	Costs charged for transporting goods over the sea. This does not cover haulage or loading/discharging costs but the sea transport only
SEAWORTHINESS	Statement of condition of the vessel (valid certificates, fully equipped and manned etc.)
SELFD	Self Discharging
SEMI-TRAILERS	Are usually 12.0 meter flat bed road trailers
SF	Stowage Factor. Cubic space (measurement tonne) occupied by one tonne (2,240 lbs/1,000 kgs) of cargo
SHPR	Shipper – the party in whose name a contract of carriage of goods has been concluded with at carrier or any party by whom, in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage.
SOC	Shipper Owned Container
SOF	Statement of Facts
SRBL	Signing and Releasing Bill of Lading
STEM	Subject to Enough Merchandise (Availability of cargo). Also, the forward most part of the bow.
SUB	Subject (to). Depending upon as a condition
TIDE	The periodic rise and fall of water level in the oceans

Сокращение	Значение
TIME BAR	Time after which legal claims will not be entered
TBN	To Be Named / To Be Nominated
TEU	Standard 20’ Container, twenty-foot equivalent unit, a standard size intermodal container.
TOPSIDES	The sides of a ship between the waterline and the deck; sometimes referring to onto or above the deck
T/S	Transhipment – a shipping arrangement in which a shipment is discharged of the vessel at an intermediate port enroute and subsequently reloaded to another vessel for carriage to its final destinationl
TRIM	Fore and aft balance of a ship
TTL	Total
WOG	Without Guarantee
WWD	Weather Working Day
WRIC	Wire Rods In Collis
WWWW	Wibon, Wccon, Wifpon, Wipon
YAR	York Antwerp Rules
Z	UTC = GMT

8. Список использованной литературы

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924/ Информационная система «RISE»
2. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924 в редакции 1968 г. (с изменениями, внесенными Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года от 23.02.1968)/ Информационная система «RISE»
3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов от 31.03.1978 / Информационная система «Лига»
4. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов от 11.12.2008/ www.uncitral.org/pdf/russian/texts/transport/Rotterdam_Rules/09-85610_Ebook.pdf
5. Комбиконбилл – Combiconbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
6. Конбилл – Conbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
7. Кондженбилл – Congenbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
8. Конлайнбилл – Conlinebill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
9. Висконбилл – Visconbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
10. Цементвойбилл – Cementvoybill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
11. Полкоулбилл – Polcoalbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996

12. Джерманкон-Норс – Germancon-North/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
13. Совкоулбилл – Sovcoalbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
14. Норск-Гидро – Norsk-Hydro/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
15. Фертисовбилл – Fertisovbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
16. Сканконбилл – Scanconbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
17. Ньювойбилл-84 – Nuvoybill-84/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
18. Североамериканский зерновой коносамент – North American Grain Bill of Lading/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
19. Грейнвойбилл – Grainvoybill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
20. Соворконбилл – Sovoreconbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
21. Мурмапатитбилл – Murmapatitbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
22. Орвойбилл – Orevoybill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
23. Линейный коносамент – Liner Bill of Lading/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
24. Интанкбилл-78 – Intankbill-78/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
25. Кемтанквойбилл – Chentankvoybill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
26. Блэксивудбилл – Blackseawoodbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
27. Ньюбалтвуд – Nubaltwood/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
28. Совконраундбилл – Sovconroundbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
29. Хэвиконбилл – Heavyconbill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996
30. Бискойлвойбилл – Biscoilvoybill/ Проформы чартеров. Книга V. С-Пб.: ЦНИИМФ, 1996

31. Унифицированные правила и обыкновения для документарных аккредитивов/ ICC. Одесса: Пласке, 2009
32. Гуцуляк В. Н. Морское право. – М.: РосКонсульт, 2000. – 368 с.
33. Ермолаев В. Г., Сиваков О. В. Морское право. – М.: Изд-во г-на Тихомирова М. Ю., 2001. – 255 с.
34. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле. – М.: РосКонсульт, 2000. – 256 с.
35. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
36. Миллз С. и Ассоциация Клубов Взаимного Страхования Северной Англии. Коносаменты. Руководство к хорошей практике. – Одесса: Пласке, 2000. – 126 с.
37. Мирошниченко Н., Скоробогатов А. Перевозчик, не владеющий тоннажом / Порты Украины. – 2009. – № 9. – С. 44-45.
38. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна. – Одесса: Феникс, 2006. – 754 с.
39. Скоробогатов А. Свободная практика и сервисный коносамент / Порты Украины. – 2009. – № 5. – С. 59-60.
40. Советское морское право. – М.: Транспорт, 1985. – 277 с.
41. Современное морское право и практика его применения. – М.: Транспорт, 1985. – 264 с.
42. Чуенко В. Н., Лебедев В. П. Договор морской перевозки грузов. – Одесса. Феникс, 2008. – 140 с.
43. Шемякин А. Н. Морское право. – Одесса: ВМВ, 2006. – 448 с.
44. Шемякин О. М. Міжнародне приватне морське право. – Одеса: ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
45. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания. – Л.: Изд-во Межд. Фонда истории науки, 1991. – 600.
46. Юридический справочник по торговому мореплаванию. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ **3**

1. ПОНЯТИЕ И ФУНКЦИИ КОНОСАМЕНТА **4**

1.1. История коносамента 4

1.2. Коносамент как доказательство наличия и содержания договора морской перевозки груза 7

1.3. Коносамент как расписка перевозчика в приеме груза 13

1.4. Коносамент как товарораспорядительный документ и ценная бумага 17

Заключение 22

2. ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАБОТЫ NVOCC В УКРАИНЕ **24**

3. СВОБОДНАЯ ПРАКТИКА И СЕРВИСНЫЙ КОНОСАМЕНТ В УКРАИНЕ **29**

4. FAQS **33**

5. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ГААГСКИХ, ГААГСКО-ВИСБИЙСКИХ И ГАМБУРГСКИХ ПРАВИЛ **40**

6. МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ КОНВЕНЦИИ О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ПО КОНОСАМЕНТУ

Гаагские правила 48

Правила Гаага-Висби 58

Гамбургские правила 70

Роттердамские правила 98

7. СЛОВАРЬ АББРЕВИАТУР **155**

8. СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ **166**

Науково-практичне видання

КОНОСАМЕНТ

від теорії до практики

збірка документів
Видання 2-ге, доповнене

Верстка В. Г. Вітвицька

Підписано до друку 28.02.2014 р.
Формат 60х84/16. Обл.-вид.арк. 7,75. Ум.-друк. арк. 9,85. Папір офсетний.
Друк на дуплікаторі. Зам. № 1402-08. Ціна договірна.

Видано і віддруковано ПП «Фенікс»
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. 8(048) 7777-591.
e-mail: maritimebooks@yandex.ru
www.law-books.od.ua