Международная Юридическая Служба

Interlegal

Договор
морской перевозки грузов

Серия: практика морского бизнеса

В. Н. Чуенко, В. П. Лебедев

ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Одесса
“Фенікс”
2008

ББК 67.404.2
УДК 347.795.3
4-857

В настоящем издании проанализированы исторические аспекты возникновения договора морской перевозки грузов, определены понятие договора морской перевозки грузов и основные его виды, а также рассмотрены особенности, характерные для договора морской перевозки грузов, права и обязанности его участников, ответственность, возникающую в процессе исполнения данного договора. Проведен теоретический анализ современных нормативных актов, относящихся к договору морской перевозки грузов в международном и украинском законодательстве, рассмотрена типология грузов, перевозимых морским транспортом.

ISBN 978-966-438-095-6

© Чуенко В. Н., Лебедев В. П., 2008
© Оформление ЧП "Фенікс", 2008

ПРЕДИСЛОВИЕ

Морское судоходство играет ключевую роль в жизни мировой экономики, занимая центральное место в формирующейся системе глобальных транспортных перевозок. Морской транспорт специфичен в том смысле, что он уже по характеру деятельности является международной отраслью. Известно, что основная функция морского транспорта — обеспечение внешнеторговых связей между различными государствами. Немаловажной проблемой в развитии мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о способности и степени влияния на них морского транспорта. Международными перевозками занято 90% мирового флота, а также 80% мировой внешней торговли осуществляется морем. Определяющая роль морского транспорта была очевидна в предыдущие столетия, она целиком сохраняется и в XXI веке.

Тема договора морской перевозки грузов занимает одно из ведущих мест в области морского права, так как данным договором регулируются основные права и обязанности сторон морской перевозки, а также определяется ответственность грузоотправителя и перевозчика, фрахтователя и фрахтовщика.

В настоящем издании предпринята попытка проанализировать исторические аспекты возникновения договора морской перевозки грузов, определить понятие и основные его виды, а также рассмотреть особенности, характерные для договора морской перевозки грузов, права и обязанности его участников, ответственность, возникающую в процессе исполнения данного договора. В работе проведен теоретический анализ современных нормативных актов, относящихся к договору морской перевозки грузов в международном и украинском законодательстве, рассмотрена типология грузов, перевозимых морским транспортом.

РАЗДЕЛ 1.
ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

1.1.Возникновение договора морской перевозки грузов

Правовое регулирование морской перевозки грузов имеет тысячелетнюю историю. Так, в одном из древнейших, дошедших до нас памятников права, известном Законнике Хаммурапи (XVIII век до н. э.), существуют нормы, регулирующие, говоря современным языком, отношения судовладельца с другими лицами, участвующими в судоходстве.

В течение длительного периода времени, до появления первых морских сборников средневековья, для юридического оформления отношений, возникающих в процессе морской перевозки груза, как правило, применялся договор "товарищества". Его участники, для осуществления морской торговли организовывали как бы единое предприятие с распределением между собой расходов и прибылей, связанных с доставкой и продажей товаров. Иногда договор оформлялся как договор найма (аренды) судна.

Четкая тенденция к выделению перевозочной деятельности из морской торговли наметилась лишь в конце XVI в. Именно в это время появляется такой документ, как чартер. Его название произошло от итальянского *carta partita,* что означает "разделенная карта (документ)". Столь странное название связано с тем, что чартер разрезался на две части, и каждая из сторон (грузовладелец и перевозчик) получали лишь половину документа. В чартере подробно оговаривались условия перевозки, права и обязанности сторон.

Появление чартера как документа обязано, так называемому, "трамповому судоходству", при котором суда не придерживаются определенных линий, а совершают перевозки в любых направлениях, для которых имеется на данный момент груз. Эти суда получили название "трамповых" от английского слова *tramp* — бродяга.

Чартер оказался обоюдовыгодным документом. С одной стороны, он отвечал интересам судовладельца, который мог быть уверенным в том, что получит вознаграждение за перевозку независимо от того, сможет ли отправитель полностью загрузить судно. С другой, чартер отвечал интересам грузовладельцев, обеспечивая надежную перевозку груза при отсутствии устойчивых транспортных сообщений.

Примерно в это же время (конец XVI в.) зарождается прообраз коносамента. В Италии его называют “полисом на погрузку”, во Франции — “признанием” или “распиской” капитана судна в приеме груза от отправителя, и лишь после этого в Испании появляется *conocimiento*. Однако наибольшее распространение коносамент получает лишь в XIX веке с появлением более прогрессивной организационно-правовой формы судоходства, так называемого, “линейного судоходства”.

При линейном судоходстве суда работают на определенных маршрутах, обусловленных сложившимся устойчивым грузопотоком. Рейсы линейных судов совершаются в установленные сроки с заходами в определенные пункты погрузки и выгрузки.

Таким образом, возникновение двух организационно-правовых форм торгового судоходства (трампового и линейного) способствовало появлению двух основных документов, лежащих в основе договора морской перевозки груза.

Современное торговое мореплавание продолжает развиваться. В настоящее время мировой торговый флот претерпевает не только количественные, но и качественные изменения. В его составе появились суда принципиально новых типов.

Характерной чертой современного развития международных морских перевозок является то, что в них всё более возрастает участие развивающихся стран, доля торгового флота которых в мировом тоннаже превысила 15%.

Механизм воздействия судоходства на общемировую экономическую конъюнктуру изучен довольно подробно: такие факторы, как уровень фрахтовых ставок, технико-экономические показатели и характер услуг судоходства, непосредственно воздействуют на темпы экономического роста и стабильность мировой экономики в целом и могут оказывать серьёзное влияние на условия развития отдельных государств, а также целых регионов. Кроме того, уровень развития судоходства непосредственно связан с экономическим ростом многих государств, а для некоторых стран оно является важнейшим источником национального дохода.

1.2. Типология грузов, перевозимых морским транспортом

В Украине для всех видов транспорта была установлена единая классификация и тарифная номенклатура грузов, которая служит для установления тарифного класса груза и определения провозной

платы. Однако, сейчас плата устанавливается на основе договорных отношений.

В основу тарифной номенклатуры положено деление грузов по:

• физико-химическим свойствам — скоропортящиеся и устойчиво сохраняющиеся;

• технике перевозки — сухие и наливные;

• форме предъявления к перевозке — тарно-штучные, навалочные, наливные и так далее.

Транспортная классификация охватывает всю номенклатуру предъявляемых к перевозке грузов. Она учитывает различные требования организации транспортного и перевалочного процессов. Признаки общности, по которым можно объединить различные группы грузов, очень разнообразны, поэтому существует несколько классификаций грузов. Транспортная классификация может быть представлена в виде схемы:

Рис. 1. Общая схема технологической классификации грузов

Для разработки комплексной системы нормирования технологии перевозки все грузы разбиты на пять видов: навалочные, генеральные, режимные, опасные и наливные. Комплексная система нормирования технологии перевозки грузов может быть представлена в таком виде(смотри рис. 2.).

Не зная свойств груза, нельзя решить вопрос о пригодности данного судна для определенного рейса, о том, как правильно использовать технические средства судна, предназначенные для обеспечения сохранности груза.

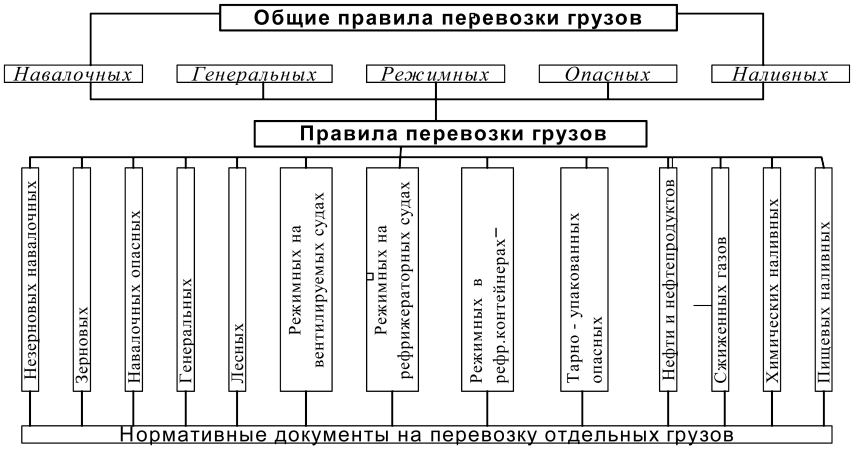

Рис.2. Комплексная система нормирования технологии перевозки грузов

Наконец, изучение свойств грузов имеет важное значение и для правильного решения коммерческо-правовых отношений с клиентурой; в частности, только зная признаки, свидетельствующие о недостаточной транспортабельности груза или хотя бы вызывающие сомнения в его транспортабельности, можно внести соответствующую оговорку в коносамент и тем самым оградить интересы перевозчика.[1]

В последние годы проблема сохранной перевозки грузов занимает все большее место, как в практической эксплуатационной деятельности флота, так и в научных исследованиях. В связи с увеличением объема перевозок, появлением новых видов грузов на морском транспорте назрела острая необходимость в проведении серьезных исследований способов перевозки значительного количества разнообразных грузов.

Также следует отметить, что наряду с изучением свойств грузов и правил их перевозки, важно знать технические средства судна, которые предназначены для обеспечения сохранности грузов при их перевозке, чтобы эффективно их использовать.

[1] Рылов С.И. Внешнеторговые операции морского транспорта. — М., 1988. — С. 52

1.3. Порядок заключения договора морской перевозки грузов

Вопрос заключения договора морской перевозки груза был всегда трудным, а его заключение — достаточно кропотливым делом. Для выгодности сделки необходимо учесть все основополагающие условия. Предположим, что судовладелец имеет судно, а грузоотправитель имеет груз. Какие действия должны быть предприняты сторонами для исполнения их намерений: судовладельцу — эксплуатировать принадлежащее ему судно с целью получения прибыли, а грузоотправителю — отправить груз получателю для возможности исполнения своих обязательств по договору купли-продажи? Рассмотрим несколько вариантов.

1. Любой судовладелец желает, чтобы принадлежащее ему судно эксплуатировалось с максимальным коммерческим эффектом. С целью исключить непроизводственные простои судна судовладелец либо держит в штате судоходной компании специалистов по фрахтованию судов — фрахтовых брокеров либо обращается к услугам специализированных фрахтовых компаний для поиска работы для судна.

Фрахтовый брокер — это специалист в области морского права и фрахтования судов, имеющий большой объем знаний в области фрахтового рынка, его конъюнктуры, котировок и ставок фрахта, географических опционов. С помощью таких фрахтовых брокеров судовладелец ведет поиск свободных грузов, выгодных ставок фрахта, экономически целесообразных условий перевозки груза. Брокер ведет переговоры от имени судовладельца с фрахтователями и грузовладельцами, осуществляет переписку и фиксирование основных условий взаимовыгодной сделки. Когда все условия перевозки согласованы, брокер уполномочивается на подписание чартера, а в некоторых случаях и коносамента. На практике представление интересов судовладельца в иностранных портах, включая и подписание коносаментов в портах погрузки, все больше поручается представителям судовладельца — судовым агентам.

Деятельность судовых агентов в Украине регламентируется ст.ст. 116 — 119 Кодекса торгового мореплавания Украины.

Основные права и обязанности судового агента:

• ведение переговоров о купле или продаже судна и заключение таких договоров;

• ведение переговоров по фрахтованию судна и контроль за фрахтованием;

• взимание фрахта в соответствующих случаях и решение всех связанных с взиманием финансовых вопросов;

• своевременное оформление таможенной и грузовой документации и отправки груза;

• организация мероприятий, связанных с приходом или отходом судна;

• обеспечение проведения погрузочно-разгрузочных работ и расчетов за них;

• своевременное информирование капитана судна о правилах, обычаях порта, смене тарифов, а судовладельца — о прибытии и отправлении судна, проведении грузовых работ;

• документальное оформление претензий;

• оформление отчетно-денежной документации по судну;

• урегулирование всех вопросов между капитаном судна, отправителем и получателем груза, таможенными и портовыми властями;

• организация обслуживания судна в порту;

• обеспечение судна топливом, продуктами питания, водой и другими необходимыми материалами;

• наем экипажа судна;

• обеспечение медицинского и культурного обслуживания членов экипажа судна.

2. Грузоотправитель или фрахтователь, имея намерения отправить принадлежащий ему груз, также стремится найти технически укомплектованное и находящееся в мореходном состоянии судно. Для этих целей крупные компании-экспортеры имеют в штате сотрудников, объединенных в специализированные транспортно-экспедиторские отделы, либо прибегают к услугам профессиональных экспедиторских компаний, которые выполняют широкий спектр услуг по фрахтованию судов и отправке грузов.

Обязанности грузовых агентов и экспедиторов очень широки, и их объем зависит от конкретной сделки, учитывая логистическую специфику перемещения конкретной партии груза, а именно:

а) организовать перевозку груза морским транспортом;

б) заключить от имени грузоотправителя на основании доверенности договор перевозки груза;

в) обеспечить отправку и/или получение груза;

г) обеспечить получение документов, необходимых для экспорта или импорта груза;

д) обеспечить выполнение таможенных и иных формальностей;

е) проверить количество и состояние груза;

ж) обеспечить погрузку и выгрузку;

з) уплатить пошлины, сборы, произвести другие необходимые платежи, возложенные на грузовладельца;

и) обеспечить хранение груза и его получение в пункте назначения.

Экспедитор по поручению грузовладельца или фрахтователя может зафрахтовать судно, организовать обслуживание судна в портах погрузки и выгрузки, провести таможенную очистку груза, а также заключить договор морской перевозки груза. Для организации погрузки груза экспедитор обязан оформить грузовые поручения на отгрузку груза, получить разрешения таможенных и санитарных органов, а также портовых властей. По согласованию с грузовладельцем экспедитор может привлечь сторонние независимые организации для контроля за качеством и количеством груза. После отгрузки груза на судно экспедитор подготавливает необходимый комплект грузовых документов для отправки груза: коносамент, манифест, комплект сертификатов и карантинных свидетельств, сдаточный и тальманский акты и т.п. Экспедитор по указанию грузовладельца участвует в рассылке грузовых документов всем заинтересованным сторонам внешнеэкономической сделки.

1.4. Виды договоров морской перевозки грузов

Перевозка грузов морским транспортом осуществляется на основе договора морской перевозки груза. В мировой практике торгового мореплавания существуют два основных вида морской перевозки: [2]

линейная (liner service) — метод организации морских перевозок, главным образом, генеральных грузов мелкими партиями. Движение судов осуществляется по заранее объявленному расписанию, где указаны все порты захода, в зависимости от наличия для этих портов или в этих портах груза для выполняемого рейса. Основной чертой линейного судоходства является многочисленность партий груза и множество грузовладельцев, что исключает возможность договариваться с каждым о цене перевозки, поэтому оплата перевозки груза производится по установленному тарифу, ориентированному на расходы перевозчика. Соглашение между перевозчиком и грузовладельцем не представляет собой найма судна на условиях договора фрахтования, — договором перевозки в линейном судоходстве

[2] Оберг Р.Р., Фафурин И.А. Коммерческая практика заграничного плавания. — М., 1973. — С. 325

является обычно коносамент, иногда применяется букинг-нот, берснот (booking-note, berth-note);

трамповая (tramp service) — способ организации морских перевозок массовых грузов судовыми партиями (зерно, руда, уголь, нефть и нефтепродукты, лес и т.д.). Суда трампового судоходства работают без расписания, по режиму, согласованному между перевозчиком и грузовладельцем. Провозная плата (цена морской перевозки, фрахт) формируется на открытом фрахтовом рынке, в условиях свободной конкуренции, под влиянием спроса и предложения на тоннаж. Цена перевозки устанавливается соглашением сторон договора фрахтования для каждой конкретной сделки и фиксируется в чартере в виде ставки фрахта. Взаимоотношения сторон в трамповом судоходстве регулируются чартером; коносамент же выполняет только функции товарораспорядительного, товаросопроводительного документа и расписки судна в приеме груза к перевозке.

В процессе осуществления внешнеэкономической деятельности, относящейся к международной купле-продаже товаров, как правило, возникает необходимость заключения целого ряда договоров. В роли одного из таких договоров может выступать договор морской перевозки груза, который, с одной стороны, рассматривается как элемент договора купли-продажи, а, с другой — является юридически самостоятельным договором.[3]

Необходимость взаимосвязи этих договоров заключается, в первую очередь, в том, что физическое вручение товара продавцом покупателю в месте происхождения товара в международной купле-продаже, как правило, исключается, так как в пункте передачи товара покупатель обычно отсутствует, поэтому физическое вручение товара заменяется его юридической и фактической передачей посредством перевозчика. Однако, заключение договора морской перевозки груза нельзя рассматривать просто как посредническую деятельность по договору купли-продажи. Перевозка — своего рода «улучшение» товара, так как имеет место увеличение его стоимости, связанное с транспортировкой товара из одного порта в другой. Таким образом, при заключении международного договора купли-продажи, одна из его сторон вынуждена заключать с перевозчиком договор морской перевозки груза.

Под договором морской перевозки груза, в соответствии со ст.133 Кодекса торгового мореплавания Украины, следует понимать договор, по которому перевозчик или фрахтовщик обязуются пе-

[3] Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие.- Х.: Одиссей, 2004. — С. 279

ревезти вверенный ему отправителем груз из порта отправления в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт). Фрахтователем и фрахтовщиком признаются лица, заключившие между собой договор фрахтования судна (чартер).

Следовательно, законодательством Украины разделены стороны договора морской перевозки груза:

• Грузоотправитель — Перевозчик;

• Фрахтователь — Фрахтовщик.

К сожалению, данное определение договора морской перевозки груза так и не решило проблему, которая существовала еще в советском морском праве. Речь идет о соотношении понятий «договор перевозки» и «договор фрахтования», об их юридической природе, о единстве и различии подходов к самой морской перевозке грузов.

По этому поводу в литературе не существует единой точки зрения. Одни авторы утверждают, что речь идет о едином договоре, который на практике выступает в двух формах. Другие придерживаются точки зрения, что речь идет о двух различных по своей природе видах договоров.

Действительно, если внимательно и последовательно анализировать раздел V Кодекса торгового мореплавания Украины, нельзя не прийти к выводу о том, что в нем нет четкого разграничения. В подтверждение этому А.Н. Шемякин приводит ряд доводов.[4]

• Во-первых, нечеткость формулировки, ее расплывчатость находит отражение даже в самих терминах, употребляемых в определении договора морской перевозки груза: «перевозчик» и «фрахтовщик», «отправитель» и «фрахтователь», и наконец, «договор перевозки» и договор «фрахтования» (ст.133 Кодекса торгового мореплавания Украины).

• Во-вторых, в определении договора морской перевозки груза сам закон предусматривает два различных объекта договора: в одном — перевозку груза, а в другом — предоставление для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Украины).

• В-третьих, договор перевозки, доказательством наличия и содержания которого служит коносамент или заменяющий его документ, является реальным договором. Права и обязанности сторон по этому договору возникают лишь с момента приемки груза к

[4] Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие.- Х.: Одиссей, 2004. — С.281

перевозке. В отличие от договора перевозки, договор фрахтования является консенсуальным договором, права и обязанности сторон по нему возникают с момента его заключения.

• В-четвертых, в регулировании отношений по договору перевозки груза в большинстве случаев сложились императивные нормы, в то время как в международном морском праве и законодательствах большинства морских держав отношения по договору фрахтования регулируются, как правило, диспозитивными нормами. Естественно, что в первом случае судовладелец или перевозчик оказывается в положении, в котором возможность выбора вариантов поведения более ограничена, чем во втором (при регулировании диспозитивными нормами).

• В-пятых, правовые нормы договора морской перевозки груза, в отличие от норм договора фрахтования, подвергнуты международной унификации. Например, Конвенция по унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г. с Протоколом изменений 1968 г. (Гаагские правила), Конвенция ООН о морской перевозке грузов от 31 марта 1978 г. (Гамбургские правила).

Несмотря на столь существенные различия, в современном украинском морском праве нельзя признать наличие двух видов договоров морской перевозки груза. Норма — дифиниция, содержащаяся в ст.ст. 133, 134 Кодекса торгового мореплавания Украины, не оставляет для этого каких-либо возможностей. Можно говорить только о двух формах договора морской перевозки груза:

• **Договоре с условием предоставления для перевозки груза всего судна, его части или отдельных судовых помещений;**

• **Договоре без такового условия.**

Однако в ст. 115 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации речь идет о двух видах договора морской перевозки груза, которые по своей сущности ничем не отличаются от двух форм этого договора, предусмотренных украинским морским законодательством.

Кроме отличительных особенностей, формы договоров морской перевозки груза имеют и общие черты. Например, экономической целью одного и другого является перемещение груза морским путем из одного порта в другой, а также выдача груза получателю. В обоих присутствует третье лицо — получатель, если, конечно, получатель — иное лицо, чем фрахтователь или отправитель. Получатель не участвует в заключении договора перевозки груза, но приобретает по этому договору определенные права, в частности право требовать

выдачу ему груза в такого количества и таком качестве, которые указаны в коносаменте или заменяющем его документе. На получателя могут возлагаться также определенные обязанности, вытекающие из договора перевозки груза, например, своевременно выгрузить груз с судна.

Анализируя национальные законодательства различных морских держав, следует отметить, что и в них не существует единого подхода к этой проблеме.

Так, в Англии вообще отсутствует «статутное» законодательство, регламентирующее перевозку груза по чартеру. А договором фрахтования признается договор, согласно которому судовладелец соглашается перевезти морем или предоставить судно для выполнения перевозки. Договор может быть заключен на рейс или несколько рейсов, а также на определенный промежуток времени, таким образом, тайм-чартер тоже является договором перевозки.[5]

Не многим от английского законодательства отличается доктрина и судебная практика США. Законодательства скандинавских государств также рассматривают договор перевозки груза с предоставлением всего судна, его части или отдельных судовых помещений как форму или вид договора морской перевозки. Во Франции согласно действующего Закона от 18 июля 1966 г. установлено четкое разграничение между договором фрахтования и договором перевозки. Этот закон рассматривает договор фрахтования как особый вид договора, который не является ни договором перевозки, ни договором найма.

Что касается внешней формы договора морской перевозки груза, то в соответствии со ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Украины он должен быть заключен в письменной форме. Письменная форма договора подразумевает наряду с обычной письменной формой единого документа, обмен телеграммами, телексами, факсами и т.п. Аналогичная норма содержится и в ст. 117 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. В международных нормативных документах нет прямого указания на то, что договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме, однако анализ положений Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. позволяет сделать вывод о том, что письменная форма договора морской перевозки груза является желательной, так как наличие и содержание договора могут подтверждаться именно письменными доказательствами. Таковыми нормами являются правила

[5] Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие.- Х.: Одиссей, 2004. — С. 283

п.п. 3 «a» и 3 «b» ст. 3 Конвенции 1924 г., п. 3 ст. 10 Конвенции 1978 г., а письменная форма в соответствии с правилами п. 8 ст. 1 Конвенции 1978 г. «включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс»[6].

Что касается национального морского законодательства Украины, то документами, подтверждающими наличие и содержание договора морской перевозки груза, в соответствии со ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Украины, являются:

• **Рейсовый чартер —** если договор предусматривает условие предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений;

• **Коносамент** — если договор не предусматривает условий о предоставлении для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений;

• **Иные письменные доказательства —** букинг-нот, берс-нот, фиксчур-нот.

1.5. Договор морской перевозки грузов по чартеру

Чартер в соответствии со ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Украины является документом, подтверждающим наличие и содержание договора морской перевозки груза. Под рейсовым чартером в самом широком смысле понимается договор фрахтования транспортного средства, в соответствии с которым одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки груза.

Следует отметить, что в международной практике не было создано правового акта (конвенции, соглашения), регулирующего вопросы, относящиеся к содержанию или форме чартера. Основным источником права в отношении чартеров является национальное законодательство соответствующих стран.

В чартере детально оговаривают содержание договора и взаимные обязательства сторон, а именно: наименование и технико-эксплуатационные характеристики судна, род груза, его транспортные особенности и количество, порты погрузки и выгрузки, сроки готовности судна под погрузку, фрахт, порядок расчета сталийного времени и т. д. Условия чартера согласовывают фрахтователь и перевозчик, при этом они являются обязательными только для партнеров и только

[6] Миллз С. Коносаменты. Руководство к хорошей практике. — Одесса: Изд-во ЗАО «ПЛАСКЕ», 2000. — С. 102

на период данной сделки. На практике для оформления договора используют типовые проформы чартеров.[7]

Договор чартер-партии заключается в письменном виде с использованием отпечатанных типографским способом проформ (стандартных форм) чартеров. В каждой из них изложены общие, в большинстве случаев, не подвергающиеся пересмотру условия перевозки груза. В настоящее время насчитывается свыше 400 проформ чартеров, которые охватывают все основные грузопотоки массовых грузов.

Использование проформ, во-первых, ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования содержания договора. Благодаря этому, стороны могут ограничиться согласованием лишь тех условий, которые индивидуализируют данный договор (название судна и время его подачи под погрузку, род и количество груза, порт погрузки и порт назначения, ставка фрахта и т. д.), и в то же время дополнить или исключить либо изменить некоторые условия проформы. Во-вторых, применение проформы в известной степени способствует унифицированному регулированию отношений, возникающих на основании чартера. При заключении чартера содержание той или иной проформы, а также вносимые в нее дополнения и поправки должны быть оценены с точки зрения их соответствия императивным нормам. Если определенные отношения по перевозке урегулированы императивными нормами, то противоречащие этим нормам условия договора безотносительно к тому, содержались ли они в стандартной проформе чартера или были внесены в нее дополнительно, не будут иметь силы.

Разработка проформ осуществляется как национальными, так и международными организациями судовладельцев, фрахтователей, брокеров (торговыми палатами, федерациями грузовладельцев, национальными палатами судоходства, международными объединениями судовладельцев).[8] Используемые проформы чартера обычно получают сокращенные кодовые названия, например «Норгрейн» (проформа для перевозки зерна из Северной Америки), «Джерманконнорс» (проформа для перевозки угля из германских в скандинавские порты) и др. Проформы разрабатываются применительно к особенностям перевозки грузов определенного вида или рода и направлениям перевозки. Исходя из характера груза, проформы чартеров можно разделить на несколько групп: универсальные («Дженкон», «Ньювой», «Сканкон»), зерновые («Центрокон», «Синакомекс», «Норгрейн»,

[7] Калпин А.Г. Договоры фрахтования судна. — М., 1988. — С. 116

[8] Бурмистров М.М. Фрахтование судов и внешнеторговые операции. — М.: “Транспорт” 1975 г. — С.135

«Грейнвой», «Остуит», «Юэромед»), лесные («Советвуд», «Бейзай», «Бенанкон», «Датчвуд»), рудные («Дженоркон», «Орвой», «Сканоркон», «Соворкон», «Ниппонор», «Мурмапатит»), угольные («Балткон», «Джерманконнорс», «Медкон», «Полкоулвой», «Совкоул»), на перевозку удобрений «Африканфос», «Фертикон», «Фертивой», «Фертисов»), на перевозку наливных грузов («Интертанквой», «Газвой», «Кемтанквой», «Интеркоа», «Бисколвой», «Танкервой», «Шеллвой», «Мобилвой», «Вегойлвой») и другие.

Анализируя ***рейсовый чартер***, обратим внимание на следующие основные его части:

- Общие положения
- Лица, участвующие в перевозки груза
- Судно
- Груз
- Риски задержки исполнения чартера
- Сталийное время
- Условия о переходе риска задержки исполнения
- Нотис о готовности судна
- Фактическая готовность к грузовым работам
- Перерыв сталийного времени
- Стейтмент, таймшит
- Контрсталийное время
- Демередж
- Сверхконтрасталийное время
- Диспач
- Фрахт

Рассмотрим подробнее каждый из перечисленных пунктов.

• **Общие положения.** Существует большое число стандартных форм рейсовых чартеров. Только БИМКО приняла более 50 форм чартеров. Большую их часть составляют рейсовые чартеры. Существуют стандартные формы танкерных чартеров. Помимо стандартных форм чартеров используется большое число частных чартеров. Отдельные крупные фрахтователи имеют свои формы чартеров. При заключении договора в стандартные и в частные формы чартеров вносятся многочисленные дополнительные условия. Со временем ряд из них приобрел стандартные формулировки. Отдельные стандартные формы чартеров действуют с конца XIX — начала XX веков. Старые стандартные формы, как правило, отвечают интересам судовладельцев, а более поздние формы — интересам фрахтователей.[9]

[9] Бурмистров М.М. Организация фрахтовых и внешнеторговых транспортных операций. — М., 1982. — С. 153

В национальном праве многих стран рейсовый чартер понимается как договор морской перевозки груза с условием предоставления под груз всего судна или его определенных помещений. По чартеру фрахтовщик (судовладелец) обязуется перевезти конкретный груз на обусловленном судне за один или несколько рейсов. Фрахтователь обязуется передать этот груз судовладельцу и уплатить фрахт. Рейсовый чартер фрахтовщик заключает от своего имени. Делает это либо сам, либо с помощью услуг посредника — брокера. Рейсовый чартер и договор судовладельца с брокером представляют собой два юридически самостоятельных договора.

Стандартные формы рейсовых чартеров содержат 45 и более пунктов, помимо дополнительных пунктов аддендума. Обзор всех пунктов невозможен. Этим объясняется лаконизм и избирательный характер их обзора.[10]

• **Лица, участвующие в перевозке груза:**

Фрахтовщик. Им может быть собственник судна или лицо, кому судно принадлежит на праве полного хозяйственного ведения. Фрахтовщиком может стать лицо, взявшее судно во временное пользование или владение для перевозки собственных товаров или грузов других лиц. Например, получение судна в тайм-чартер, димайз-чартер.

Фрахтователь. В роли фрахтователя часто выступают участники договора купли-продажи товара — покупатель (FOB и FAS) или продавец (CIF и CFR). На них лежит обязанность организовать фрахтование судна и отправку груза в адрес получателя.

Отправитель. Груз передается фрахтовщику либо самим фрахтователем, либо он для этой цели нанимает других лиц — экспедитора (forwarding agent) или экспедитора груза (freight forwarder). В первом случае фрахтователь судна и отправитель груза совпадают в одном лице, во втором случае — нет. Обычно груз принимает грузовой помощник капитана: он выдает штурманскую расписку. Иногда вместо грузового помощника капитана используются услуги берегового посредника — грузового агента (loading broker). Его услуги обычно используются в линейных перевозках. Благодаря им судно может выйти в рейс до того, как завершится подготовка всех документов. Таким образом, сокращается простой судна, отрицательно влияющий на поступление фрахта. Отдельные службы грузового агента могут действовать в роли экспедитора, или транспортного

[10] Калпин А.Г., Основные условия договора фрахтования судна и практика их применения. — М., 1994. — С. 118

экспедитора. По условиям чартера штурманская расписка может быть выдана и агентом фрахтователя. Имя отправителя указано в коносаменте. Судовладелец (капитан судна) выдает коносамент отправителю. Одна из трудностей отправителя состоит в том, чтобы установить, действует ли капитан (грузовой агент или агент фрахтователя) от имени судовладельца или от имени фрахтователя, с кем из них ему следует заключить договор перевозки груза. Презюмируется, что капитан (грузовой агент или агент фрахтователя) действует в пользу судовладельца, и договор перевозки груза заключается с судовладельцем. Указанная презумпция опровержима. Каких-нибудь постоянных правил на этот счет нет.[11]

Получатель груза. Нельзя однозначно ответить на вопрос, кто является получателем груза. Допустимы несколько вариантов.

А) Отправитель выслал груз в собственный адрес и указал в коносаменте себя как получателя груза.

Б) Фрахтователь (покупатель в договорах FOB и FAS) указан в коносаменте как получатель груза.

В) Фрахтователь (продавец в договорах CIF и CFR) выслал груз в адрес покупателя и указал в коносаменте покупателя как получателя груза.

Г) Отправитель в установленном порядке индоссировал коносамент другому лицу. Право требования груза в порту назначения будет принадлежать законному держателю чартерного коносамента.

• **Судно.** В рейсовых чартерах судно описывается менее подробно, чем, скажем, в тайм-чартере. Наиболее типичные характеристики судна наименование, полезная (чистая) грузоподъемность, регистровый тоннаж. Иногда добавляются присвоенный класс, флаг.[12]

Замена судна в одностороннем порядке означает нарушение чартера.

Порядок возможной замены устанавливается чартером. В отступление от условий чартера стороны вправе решить вопрос так, как они сочтут нужным.

О замене судна речь может идти в тех случаях, когда мореходное состояние судна, его технические и коммерческие данные совпадают с заменяемым судном или резко не отличаются от них. В целом условие о замене судна служит интересам фрахтовщика. Замена судна не изменяет ставку фрахта, согласованную сторонами

[11] Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. — М.: РосКонсульт, 2000. — С. 91.

[12] Оберг Р.Р., Фафурин И.А. Коммерческая практика заграничного плавания. — М., 1973. — С. 112.

при заключении договора. Судно, предоставленное взамен обусловленного чартером, называется субститутом.

• **Груз.** Сведения о грузе всегда приводятся в чартере. Фиксируется количество груза, которое должно быть предъявлено и принято к перевозке, а также род и вид груза. Если в чартере перечислены грузы нескольких видов, это означает, что фрахтователь оставил за собой право выбрать для транспортировки груз одного или нескольких видов из числа указанных в чартере. Предмет перевозки может быть определен и самым общим образом — «любой законный груз». [13]

Фрахтователь заинтересован обозначить груз наиболее общим образом. Это открывает ему широкие возможности для определения груза. Фрахтовщик наоборот заинтересован в точном указании конкретного груза для определения точного количества размещаемого на судне груза, для исчисления фрахта и калькуляции расходов при грузовых операциях, для реализации необходимых мер по приведению судна в мореходное состояние.

Как правило, текст стандартных форм чартеров не разрешает замену груза. Условие о замене груза и решение вопросов, возникающих в связи с такой заменой, стороны могут выработать и включить в аддендум к чартеру.

Сравнительно редко в чартерах указывается точное количество груза. Чаще устанавливаются границы, в пределах которых определяется количество груза (margin). Например, «около 2000 т» или «3500 т ± 5%», или «1500 т ± 500 т». Стороны договариваются, кому принадлежит право определить в последующем количество груза. При отсутствии в чартере такого условия вопрос решается по обычаю порта.

Почти во всех стандартных формах чартеров есть условие о «полном грузе» (full and complete cargo). Это дает право фрахтователю и одновременно обязывает его загрузить все предназначенные для перевозки груза помещения судна, полностью использовав грузоподъемность судна. Право разместить груз на палубе фрахтователь приобретает лишь на основании соглашения сторон или обычая, применяемого в данной отрасли торговли либо в порту погрузки.

• **Риски задержки исполнения чартера.**

При исполнении рейсового чартера предусматриваются четыре стадии.

1) Рейс судна в место, обусловленное как согласованный пункт погрузки груза.

[13] Рылов С.И. Внешнеторговые операции морского транспорта. — М., 1988. — С. 117.

2) Прием груза, включая его погрузку и укладку.

3) Транспортировка груза в место, обусловленное как согласованный пункт разгрузки судна.

4) Выдача груза, включая операции по разгрузке судна.

При нормальном ходе исполнения обязательства на судовладельце лежит ответственность за исполнение обязанностей в рамках первой и третьей стадий. Обязанности в рамках второй и четвертой стадий исполняются совместно, хотя и преимущественно под наблюдением фрахтователя. Чартер достаточно подробно излагает обязанности сторон в рамках каждой стадии. Сторонам важно знать, кто из них должен нести риск непредвиденных расходов в результате задержки исполнения чартера — из-за плохой погоды, неполадок с главным двигателем судна во время рейса, неблагоприятных течений, забастовок и т. п. Наиболее распространенным риском такого рода является загруженность порта погрузки и выгрузки.

Судно вынуждено ждать до тех пор, пока не освободится причал, где оно должно быть погружено или разгружено. Конечно, стороны могут включить в чартер условие о переносе риска. Например, путем введения перечня исключений, которые приостанавливают течение срока простоя судна из-за забастовок. Если в чартере нет решения этого вопроса, то, как общее правило, риск задержки исполнения из-за случайно наступивших обстоятельств несет сторона, ответственная за исполнение обязанностей той стадии, где наступили эти обстоятельства. Таким образом, риск задержки судна, допущенный в стадии, предшествующей прибытию в порт погрузки или выгрузки, относится на судовладельца. Фрахтователь несет риск за задержку судна в стадии погрузки и разгрузки (кроме тех случаев, когда задержка произошла по вине судовладельца). Найти достаточно простую формулу для определения момента окончания соответствующей стадии чартера оказалось особенно трудно при достижении порта судном и при начале течения сталийного времени.[14]

• **Сталийное время.** Сталия (laytime) — это срок, отводимый фрахтователю для погрузки и выгрузки груза без дополнительной оплаты. Превышение срока сталии дает основание судовладельцу взыскать с фрахтователя определенную денежную сумму — демередж. При досрочном окончании грузовых операций фрахтователь вправе требовать (при наличии условия в чартере) уплаты ему диспача.

[14] Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление с морскими договорами). М.: «Транспорт», 1978. — С. 84.

Начало сталии зависит от условий конкретного чартера. Вместе с тем, сложилось общее понимание, что для начала сталии необходима совокупность трех условий:

а) судно должно считаться «прибывшим» в согласованный пункт назначения;

б) должно быть дано уведомление о готовности судна к погрузке или выгрузке;

в) судно должно быть фактически готово к погрузке или разгрузке.

• **Нотис о готовности судна.** Отсчет сталийного времени не начинается до тех пор, пока судовладелец не подаст нотис (уведомление) о готовности судна к грузовым операциям. Срок и порядок подачи нотиса регулируются условиями чартеров. В современных стандартных формах чартеров обстоятельства подачи нотиса излагаются достаточно подробно. В старых стандартных формах, чартеров содержится гораздо меньше конкретных требований подачи нотиса.

По морскому праву многих стран обязанность подачи нотиса предусмотрена для портов погрузки и выгрузки. В Украине это правило закреплено в сводах обычаев морских торговых портов. Нотис подается в письменной форме. При наличии нескольких портов погрузки или выгрузки судовладелец обязан подать нотис как в первом, так и во всех последующих портах погрузки и выгрузки.

• **Фактическая готовность к грузовым работам.** Готовность к грузовым работам касается самого судна. Она зависит от различных обстоятельств, включая позицию судна, физическую способность судна принимать груз, соответствие всем требованиям порта о надлежащем оформлении документов.

Судно должно получить свободную практику — разрешение местных санитарных властей на поддержание судном и членами его экипажа связи с берегом. Некоторые из требований санитарных властей представляют собой просто формальность и судовладельцам разрешается дать нотис о готовности судна даже, если судном еще не получена свободная практика. При этом предполагается, что такой нотис не будет считаться действительным, если капитан не получит требуемый документ к моменту постановки судна к причалу или сразу после постановки судна к причалу. Обычно получение свободной практики рассматривается в международном торговом мореплавании как обязательная предпосылка признания готовности судна к грузовым работам.[15]

[15] Бурмистров М.М. Организация фрахтовых и внешнеторговых транспортных операций. — М., 1982. — С. 129

• **Перерыв сталийного времени.** В морском праве подход к перерыву сталийного времени излагается следующим образом: «Если по условиям чартера фрахтователь согласился произвести погрузку или выгрузку в установленный срок, то это является абсолютным и безусловным обязательством, за исполнение которого он несет ответственность независимо от характера препятствий, которые не позволили ему исполнить это обязательство, при условии, что такие препятствия не были оговорены в чартере или возникли в связи с погрузкой или выгрузкой, запрещенными законодательством того места, в котором они должны производиться, либо возникли по вине судовладельца или сторон, перед которыми он несет ответственность».

Что следует понимать под «виной» судовладельца? Сталийное время приостанавливается или прерывается в результате действий судовладельца, которое не позволяет завершить погрузку или отправиться в рейс, даже без нарушения договора с его стороны, то есть если это действие является виновным, хотя и не является нарушением договора, или, если оно не имеет под собой законных оснований.

• **Стейтмент, таймшит.** Стейтмент (Statement of fact), таймшит (time sheet) — названия документов, используемых для учета всего времени, затраченного судном в порту, и расчета сталии. В стейтменте фиксируется только все время стоянки судна. Он служит для последующего расчета времени, полагающегося в соответствии с условиями чартера и фактически затраченного. В таймшите, кроме фиксации стояночного времени, делается полный расчет сумм демереджа или диспача. Стейтмент, таймшит подписывают капитан и представитель фрахтователя.

• **Контрсталийное время.** Под контрсталийным временем понимается дополнительное время, которое согласовывается сторонами для завершения грузовых работ, начатых во время сталии. Если стоянка судна в течение сталийного времени не оплачивается, так как она учтена при калькуляции фрахта, то контрсталия оплачивается по специальной ставке (демередж), которая призвана частично компенсировать расходы судовладельца.[16]

Начало контрсталии совпадает с моментом истечения сталийного времени, а окончание — с моментом перехода судна на сверхконтрсталию.

При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталии и ставка демереджа могут определяться согласно срокам

[16] Костров В.Н. Внешнеторговые операции водного транспорта. — Н. Новгород, 1993. — С. 74

и ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. После истечения сталии происходит перераспределение рисков, связанных с задержкой судна. В период контрсталии риски несет в основном грузовладелец. Однако, риск задержки судна по вине судовладельца или из-за препятствий с его стороны по-прежнему несет судовладелец. Контрсталия течет непрерывно. Учитывается все время, в том числе воскресные и праздничные дни. Это правило выражается следующими словами «раз на демередже, то всегда на демередже».

• **Демередж.** Если сталийное время истекло, а грузовые работы оказались не оконченными, то фрахтователь обязан уплатить демередж. Нет единообразного понимания юридической сути демереджа. В английском праве демередж рассматривается как заранее оцененные убытки за нарушение условия договора о сталийном времени. Во Франции суды в целом рассматривают демередж как дополнительный фрахт, хотя не все юристы согласны с таким определением. В Бельгии демередж рассматривается как возмещение убытка. В Италии широкое представление получает взгляд на демередж как компенсацию особого рода (в последние годы появляются аргументы в пользу того, чтобы считать его дополнительным фрахтом). В Голландии демередж относят к компенсации за продление периода ожидания. В скандинавских странах демередж понимают как компенсацию особого рода, которая выплачивается за просрочку сталийного времени. В США демередж часто называют продолженным фрахтом, суть которого состоит в возмещении расходов, вызванных задержкой судна по истечении сталии. В Украине демередж относят к категории договорных исключительных неустоек. Демередж не признается как возмещение убытков. Поскольку его взыскание не поставлено в зависимость от того, действительно ли понес судовладелец убытки и каковы их размеры. Решения национальных судов по спорам о демередже увязаны с господствующим в данной стране взглядом на юридическую природу демереджа.

Большинство чартеров содержит условия о демередже. В большинстве чартеров период демереджа не ограничивается.

• **Сверхконтрсталийное время.** Наряду со сталией, котрсталией существует и третий период нахождения судна под грузовыми работами — сверхконтрсталийное время. Сверхконтрсталия — это время простоя судна после окончания контрсталийного времени. В чартерах применяется другой термин — детеншен. О сверхконтрсталии говорится в тех случаях, когда груз, доставленный до истечения сталии или контрсталии, не был погружен на судно к моменту окончания контрсталии.

• **Диспач.** Диспач — это вознаграждение, причитающееся фрахтователю за окончание грузовых работ до истечения сталийного времени. Диспач может быть установлен соглашением сторон. Ставка диспача устанавливается чартером. Обычно диспач устанавливается в размере половины ставки демереджа. Если размер диспача чартером не установлен, то он определяется по ставкам, обычно принятым в данном порту.

Размер диспача зависит от формулировки соответствующего условия чартера. Если диспач уплачивается за все сэкономленное время (all saved time), то воскресные, праздничные и другие нерабочие дни не исключаются из общего количества времени. При условии об оплате диспача за сэкономленное рабочее время (working time saved) или за сэкономленное сталийное время (laytime saved) во внимание принимаются только сэкономленные рабочие дни.

При одновременной обработке судна силами и средствами нескольких фрахтователей сумма диспача распределяется пропорционально количеству груза каждого фрахтователя и сэкономленному им времени.

При осуществлении погрузки или выгрузки в нескольких портах диспач рассчитывается по всем портам погрузки вместе и также вместе по всем портам выгрузки.[17]

• **Фрахт.** Фрахт — это плата перевозчику за доставку груза в порт назначения. В чартерных перевозках грузов иностранных фрахтователей ставка фрахта определяется при заключении чартера в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка, а в линейном сообщении по линейным тарифам или по тарифам линейных фрахтовых конференций.

Калькуляция фрахта исчисляется в зависимости от веса, меры, или стоимости груза. Судовладелец вправе избрать наиболее выгодный для себя способ расчета. Если фрахт исчисляется в зависимости от меры, то основой для расчета являются внешние размеры. Грузоотправитель должен будет платить фрахт за незаполненное пространство в трюме (broken stowage), т. е. за место, не использованное для погрузки из-за груза с неровным очертанием. Исчисление фрахта со стоимости груза (ad valorem) означает, что грузы с разными ставками фрахта не должны быть упакованы вместе. Иначе перевозчик вправе исчислить фрахт со всего грузового места по высшей ставке.

---

[17] Калпин А.Г. Основные условия договора фрахтования судна и практика их применения. — М., 1994. — С. 132

Статьи об оплате фрахта часто связаны с прочими платежами — оплата лоцманов, консульские сборы, налоги с фрахта и т. д. Если фрахтователи оплачивают грузовые работы, то это условие, как правило, фигурирует в статье об оплате фрахта. Когда же расходы по погрузке или выгрузке относятся на судовладельца, то это условие обычно формулируется отдельной статьей.

В чартерах фрахт может быть выражен в денежных единицах одной страны, тогда как платеж предусмотрен в денежной единице другой страны. При таком решении брокер судовладельца при заключении чартера стремится включить условие о производстве платежа в рамках межправительственных валютных соглашений (если они существуют) и отнесении банковских расходов в связи с переводом валюты на фрахтователей. Если валюта оплаты фрахта отличается от валюты, в которой выражена фрахтовая ставка, то полезно иметь в чартере указание на фиксированный валютный курс для применения при оплате фрахта.

От кого следует требовать уплаты фрахта? Конечно не от продавца или покупателя товара. Они участники другого юридически самостоятельного договора. Этот договор не имеет значения, когда речь идет о лице, ответственном за уплату фрахта перевозчику. Уплата фрахта составляет обязанность того лица, с кем перевозчик заключил договор фрахтования или договор перевозки груза по коносаменту. В первом случае это фрахтователь, во втором — отправитель груза. Данная обязанность носит исключительно договорный характер. В этом отношении безразлично, кем был во время заключения договора фрахтователь или отправитель груза — собственником груза или груз по условиям коносамента подлежал выдаче грузоотправителю или его приказу, или иному, третьему, лицу.[18]

Во взаимоотношениях перевозчика с фрахтователем порядок уплаты фрахта определяется соглашением сторон. Им устанавливается:

1) Полная уплата фрахта в порту отправления. При таком условии фрахт часто уплачивается одновременно с подписанием коносаментов. Это дает капитану судна возможность задержать выдачу коносаментов при нарушении фрахтователем срока уплаты фрахта. Встречаются и такие условия в чартере, согласно которым фрахт должен быть уплачен в порту отправления через определенное число дней после подписания коносаментов или через определенное число часов после завершения погрузки и выдачи коносаментов.

2) Частичная оплата перевозки в порту отправления может сочетаться с уплатой фрахта в порту назначения. В чартере закреп-

[18] Калпин А.Г. Договоры фрахтования судна. — М., 1988. - С. 112

ляется соглашение сторон, какая часть фрахта уплачивается в порту отправления (30, 40, 60% и т. п.) и какая — в порту назначения.

3) Уплата фрахта в порту назначения. В зависимости от момента, когда фрахт должен быть уплачен, можно говорить о нескольких вариантах этого условия:

а) фрахт подлежит уплате полностью или частично сразу же по прибытии судна в порт назначения;

б) право на получение всего фрахта или его обусловленной части возникает после того, как начата выгрузка;

в) выплата фрахта производится по мере выгрузки, одновременно с ней, т.е. после выгрузки части груза фрахтовщику выплачивается фрахт пропорционально выгруженному грузу. В некоторых стандартных проформах чартеров это условие сформулировано иначе — для уплаты фрахта по частям в процессе выгрузки нужно, чтобы фрахтовщик (капитан судна) потребовал этого. Если же такое требование не заявлено, грузовладелец обязан выплатить фрахт лишь после передачи ему всего груза;

г) грузовладелец обязан уплатить фрахт или часть его по окончании выгрузки;

д) фрахт должен быть уплачен лишь после передачи груза получателю в месте назначения и оформления соответствующих документов.

Несоблюдение установленных сроков уплаты фрахта дает капитану право приостановить выгрузку и, тем самым, побудить плательщика фрахта выполнить лежащую на нем обязанность. Если часть фрахта или весь фрахт подлежат уплате в порту назначения, то в коносаменте следует указывать, какая часть фрахта не была уплачена в порту отправления, а также где и кем будет исполнена другая часть обязательства.

Если в чартере не упоминается время оплаты фрахта, то подразумевается, что оплата фрахта производится одновременно с выдачей груза. Применяемое в чартерах выражение «оплата фрахта производится одновременно с выдачей груза». Применяемое в чартерах выражение «оплата фрахта производится за тонну выданного груза» (freight paid ton by ton delivered) означает, что фрахтователь оплачивает фрахт ежесуточно за время разгрузки судна пропорционально выгруженному грузу.

Аванс фрахта (advance freight) — часть фрахта, вручаемая отправителем перевозчику в счет будущих платежей за достижение полезного результата — доставки груза в порт назначения.

Служит доказательством заключения договора перевозки. При надлежащем исполнении договорного обязательства аванс фрахта засчитывается в счет окончательного платежа провозной платы (фрахта). Является ли предварительно уплаченная сумма авансом фрахта или нет — это определяется условиями договора перевозки и фактическими обстоятельствами взаимоотношений сторон. Особенность аванса фрахта — будучи уплаченным заранее, он возврату не подлежит. Возврат возможен лишь в случае, когда перевозчик намеренно способствовал гибели судна или груза.

Предварительно уплаченный фрахт (prepaid freight) — вся сумма фрахта, уплачиваемая отправителем перевозчику до того, как он выполнит обусловленный договором перевозки результат — доставит груз в порт назначения.

Условие о предварительном платеже фрахта оправдано, когда неизвестно финансовое положение фрахтователей. Оно также справедливо по отношению к некоторой группе товаров, сделки с которыми связаны с разорительными убытками для отправителя груза (цена на копру в период с момента погрузки груза до момента его доставки может резко снизиться). К условию о предварительном платеже фрахта прибегают и в целях более быстрого получения фрахта наличными во время напряженного положения на фрахтовом рынке (как это было во время войны в Корее и Суэцкого кризиса, войны в Персидском заливе).

Когда вся сумма фрахта выплачивается вперед, то перевозчик обычно экономит на страховании фрахта, который он предполагает получить за доставку груза в порт назначения. Ясно, что весь риск ложится на отправителя/фрахтователя.

Право перевозчика требовать уплаты фрахта не затрагивается последующей гибелью груза. Перевозчик вправе удержать полную сумму предварительно уплаченного фрахта и даже требовать его от фрахтователя через суд, если такой фрахт по той или иной причине не был уплачен.

Вышеизложенное не применимо в следующих случаях и перевозчик обязан возвратить предварительно уплаченный фрахт:

а) в случае, если судно не заработало фрахт и никогда не приступало к тому, чтобы заработать его (например, не выходило в рейс);

б) в случае потери груза, наступившей до того, как возникло право на аванс фрахта;

в) в случае потери груза в результате иного события, чем риски, по которым перевозчик не несет ответственности.

Мертвый фрахт (dead freight) — фрахт за непогруженное или недогруженное против указанного в договоре перевозки количество груза, которое фрахтователь обязан был предъявить к перевозке. Фактически это оплата за использованную грузоподъемность или грузовместимость судна: по договору на судне бронировалось место для определенного количества груза, а отправитель не смог предоставить груз или не обеспечил доставку всего согласованного количества груза.[19]

Перевозчику подчас выгодно использовать зафрахтованные помещения, предназначавшиеся для размещения груза отправителя, нарушившего договор, для перевозки грузов других отправителей. В таком случае перевозчик должен вычесть полученный фрахт при предъявлении требования о возмещении убытка. Предмет требования — разница между обусловленным и фактически заработанным фрахтом. Например, когда перевозчик был вынужден принять груз для перевозки по более низкой ставке фрахта.

Перевозчик не вправе улучшать свое финансовое положение путем получения фрахта сверх того действительного фрахта, который он бы заработал при перевозке обусловленного груза. Поэтому фрахт рассчитывается по согласованным ставкам применительно к тому количеству груза, которое требовалось перевезти, но в действительности оказалось не перевезенным. При этом вычитаются все расходы, которые должен был бы понести судовладелец при перевозке этих грузов.

Твердая сумма фрахта (lump sum freight) — размер фрахта обычно устанавливается в зависимости от веса, меры или стоимости груза.

Однако грузоотправитель может договариваться об уплате твердой суммы в качестве фрахта за пользование всем судном либо частью его. Размер фрахта является фиксированным и неизменным. При готовности перевозчика исполнить свои договорные обязанности, такой фрахт подлежит уплате независимо от того, как используется грузоотправителем помещение — полностью или частично, или совсем не используется.

При отсутствии иного соглашения вся фиксированная сумма фрахта подлежит уплате. Даже в том случае, если перевозчик доставил в порт назначения лишь часть погруженного груза, а остальная его часть погибла. Распространена точка зрения, что перевозчик не вправе требовать указанный фрахт, когда он оказался не в состоянии доставить по крайней мере часть груза.

---

[19] Бурмистров М.М. Фрахтование судов и внешнеторговые операции. М.: “Транспорт”, 1975. — С. 189

Когда груз доставлен не полностью, получатель вправе требовать возмещения стоимости недостачи. Но не вправе отказываться платить фрахт. Оплата такого фрахта должна быть произведена независимо от количества доставленного груза.

Такого рода фрахт встречается при перевозках по чартеру, когда грузоотправитель не имеет точного представления о количестве или роде подлежащего отправке груза. Поэтому фрахтуется судно с уплатой фрахта за общую грузоподъемность/грузовместимость судна, независимо от фактически принятого груза. В таких случаях трудно рассчитать стоимость погрузки и выгрузки. Твердая сумма фрахта взимается с условием, что стоимость погрузки и выгрузки оплачивается фрахтователем (ФОБ).

Обратный фрахт (back freight) — фрахт в случае перевозки погруженного груза в соответствии с инструкциями грузоотправителя или в его интересе к иному месту, чем порт назначения. Нередки случаи, когда грузоотправитель-продавец по договору купли-продажи товара из-за той или иной причины не получил покупной цены товара. В этой связи он решает реализовать свое право на остановку товара в пути и дает перевозчику указание о доставке груза в иной порт, чем указанный первоначально в коносаменте. Дополнительная сумма фрахта относится за счет грузоотправителя.

Случается, что перевозчик получает указание грузоотправителя доставить груз в место, расположенное ближе первоначально указанного в коносаменте порта. На грузоотправителе лежит обязанность уплатить полную сумму первоначально обусловленного фрахта. Когда капитан в интересах грузоотправителя сочтет целесообразным перевозку груза в иной порт назначения, чем предусмотренный коносаментом (например, из-за забастовки), грузоотправитель обязан уплатить дополнительный фрахт в качестве обратного фрахта. Судовладелец, как правило, не вправе требовать оплаты фрахта пропорционально части выполненного рейса. Если получатель был уведомлен о том, что судно закончит рейс недалеко от порта назначения, и согласился с судовладельцем на получение своего груза в промежуточном порту, то в таком случае возможна оплата фрахта пропорционально завершенной части рейса. Иными словами, этот фрахт подлежит уплате в исключительных случаях: когда участники договора перевозки груза заключили новый договор о доставке груза в промежуточный порт, а не в коносаментный порт назначения. Трудности возникают, когда такого договора нет в наличии, а приходится выводить его из обстоятельств, говорящих о том, что

грузоотправитель имеет право потребовать доставки груза к первоначально обусловленному месту.

Грузоотправитель не обязан платить пропорциональную часть фрахта, если перевозчик оставил груз в промежуточном порту и не желает или не в состоянии перевезти его в порт назначения. С другой стороны, перевозчик имеет право на пропорциональную часть фрахта, если он погрузил лишь часть обусловленного груза либо доставил только часть полностью погруженного груза по той причине, что доставка остального груза оказалась невозможной из-за наступления обстоятельств, за которые перевозчик ответственности не несет.

Надбавка к фрахту (primage) и скидки с фрахта (rebate). Первоначально термин «надбавка» к фрахту обозначал небольшую сумму, которую отправитель платил капитану как возмещение за проявленную заботливость и внимание к грузу в период всего рейса. Сегодня такая практика не является обычной. В наши дни «надбавка к фрахту» означает, по словам зарубежных авторитетов торгового права, «едва ли что-либо большее, чем определенный процент, добавляемый к фрахту и подлежащий уплате перевозчику». При взимании такой надбавки размер ее обычно равен 10% чистого фрахта.

Ставка фрахта обычно применяется к одному порту погрузки и к одному порту выгрузки. Договором может быть предусмотрено право фрахтователя произвести погрузку или выгрузку в нескольких портах. За это взимается соответствующая надбавка к фрахту. Она применяется также за пользование грузовыми устройствами судна, за реализацию фрахтователем права заменить один груз на другой или уменьшить нормы погрузки или выгрузки и т. п.

Перевозка насыпных, навалочных грузов связана с расхождением между весом погруженного груза, указанного в коносаменте, и фактическим весом доставленного груза в порт выгрузки. Обычно вес выгруженного груза меньше веса погруженного груза. Причина потерь — испарение содержащейся в грузе влаги, рассыпание и выдувание груза во время грузовых операций (фосфаты, руда, сера, уголь).

Если по условиям договора перевозки должен быть определен вес такого груза, то весовые потери во время транспортировки в пути или во время грузовых операций нежелательны: под угрозой окажется оплата фрахта. Он платится за действительное количество груза, полученное держателем коносамента. Но взвешивание груза может быть затруднительным, либо дорогим мероприятием, либо снизит скорость грузовых работ при выгрузке. А это затронет ин-

тересы судовладельца и получателя груза: первый потеряет время, второй — диспач. Обе стороны идут на компромисс. Фрахтователь получает скидку с фрахта, рассчитанного по коносаментному весу, если судовладелец предпочитает не взвешивать груз. Судовладелец может выбирать между взвешиванием груза и скидкой. Чаще всего он предпочитает скидку с фрахта.

При перевозке грузов, обладающих высокой гигроскопичностью, статью о фрахте иногда связывают с условием о скидке с фрахта за излишнее количество влаги, впитанное грузом из атмосферы за период рейса. Разница рассчитывается после сравнения запечатанных образцов груза, взятых в порту погрузки и порту выгрузки. Фрахтователи стремятся оградить себя от оплаты дополнительного фрахта.

Фрахт уплачен в порту погрузки (freight prepaid) и фрахт подлежит уплате грузополучателем в порту назначения (freight collect). В договорах купли-продажи товара на базе CIF в обязанность продавца входит заключение договора перевозки груза, получение от перевозчика коносаментов и предъявление их покупателю. Понятно, что цена товара включает в себя фрахтовую составляющую. Услуги перевозчика могут возмещаться по-разному. Либо продавцом в форме предварительно уплачиваемого фрахта, либо покупателем по прибытию груза. В последнем случае продавец должен фактически предоставить покупателю кредит для оплаты фрахта путем удержании фрахтовой составляющей из фактурной цены. Выбор варианта зависит от найденного решения участников договора купли-продажи товара.

Когда применяется первый вариант, то продавец обеспечивает предоставление покупателю коносаментов с отметкой «freight prepaid», когда применяется второй вариант — предоставляются коносаменты с отметкой «freight collect», т.е. фрахт должен быть уплачен перевозчику в порту выгрузки получателем груза. В качестве получателя может действовать либо сам покупатель, либо его субпокупатели. Последствия принятия указанных решений весьма значительны. Применение отметки «freight collect» означает, что обязанность получателя груза — покупателя уплатить фрахт перевозчику обусловлена прибытием груза.

В чартерах имеется условие о прекращении ответственности фрахтователя (cesser clause), согласно которому он освобождается от ответственности перед перевозчиком с момента выполнения своей обязанности по погрузке и уплате аванса фрахта. Перевозчик, в свою очередь, приобретает право на удержание груза (lien) в обеспече-

ние фрахта, подлежащего уплате при доставке груза, но не аванса фрахта, мертвого фрахта либо фрахта, подлежащего уплате после доставки груза.

Остановка груза в пути (stoppage in transit) — перевозчик может воспользоваться этим средством, если фрахт не оплачен или если фрахт следовало уплатить в течение определенного периода до сдачи груза. Перевозчик может дать указание капитану задержать или возвратить груз.

Когда фрахт и расходы были уплачены отправителем груза, а тот, в свою очередь, не получил их от получателя груза из-за его отказа, неплатежеспособности, банкротства, то отправитель просит перевозчика остановить или вернуть ему груз. В таком случае с отправителя будет взыскан обратный фрахт.

Как пример, наиболее распространенной проформой специализированных чартеров, широко применяемых при фрахтовании тоннажа для перевозок, являются универсальные чартеры ***«Дженкон»*** и ***«Ньювой»***.

Рассмотрим чартер «Дженкон». Этот всеобщий универсальный чартер применяется при фрахтовании судов для перевозок генеральных, а также навалочных грузов, для которых не существует одобренной проформы. Пересмотренная проформа этого чартера была рекомендована для использования при фрахтовании судов еще в 1922 г. и практически использовалась до 1959 г. со значительными изменениями и дополнениями.

В 1959 г. на базе чартера «Дженкон» 1922 г. была выработана новая проформа, которая закрепляла происшедшие изменения при фрахтовании судов. Эта проформа подвергалась пересмотру в 1976 и 1994 годах.

Всеобщий универсальный чартер «Дженкон» 1922 г. в своей стандартной печатной форме содержал всего 15 пунктов (условий). Кроме этого, имелись общие оговорки о забастовке, о войне, а также ледовая оговорка.

Характерной особенностью проформы чартера «Дженкон» является толкование круга ответственности судовладельцев за утрату груза или недостачу и повреждение его.

Согласно чартеру, судовладельцы несут ответственность за утрату груза или недостачу, или повреждение, или за задержку груза только в случае, если эта утрата, недостача, повреждение или задержка были вызваны отсутствием должной заботливости со стороны судовладельцев или их управляющего в том, чтобы судно было во всех отношениях мореходным, надлежаще экипированным, осна-

щенным и обеспеченным. Судовладельцы не несут никакой ответственности за утрату, недостачу, повреждение или задержку груза, возникшие по какой бы то ни было другой причине, даже по причине небрежности или ошибки капитана, или экипажа, или какого-либо другого лица, состоящего на службе у судовладельцев и находящегося на борту судна либо на берегу, либо по причине немореходности судна, имеющей место после погрузки, или после начала рейса, или в какое бы то ни было другое время. Таким образом, судовладельцы не несут ответственности за вину экипажа судна, выразившуюся в нарушении правил судовождения (навигационная ошибка) и правил управления судном вообще. Судовладельцы и менеджеры (управляющие) несут ответственность за свою вину, хотя эта вина обычно презюмируется, так что нелегкое бремя доказывания отсутствия своей вины лежит на судовладельце.

Обычно грузы по чартеру «Дженкон» перевозятся на условиях FOB, и все расходы по погрузочно-разгрузочным работам несут фрахтователи.

По чартеру «Дженкон» время, потерянное в ожидании причала, как в порту погрузки, так и выгрузки, считается как сталийное время.

В случае неготовности судна к погрузке в обусловленный срок фрахтователи должны согласно этому чартеру сообщить фрахтовщику своё решение об аннулировании чартера или оставить его в силе за 48 часов до предполагаемого прибытия судна в порт погрузки.

В стандартной форме «Дженкон» указано, что фрахтователи вправе задержать судно не больше, чем на срок в 10 контрсталийных дней. Однако, при переговорах о фрахтовании судна этот срок по согласованию сторон удлиняется или вообще вычеркивается.

Сепарационный материал согласно стандартным условиям «Дженкона» оплачивается фрахтователями. Судовладельцы предоставляют фрахтователям лишь ту сепарацию, которая находится на судне.

Агенты судна, как в порту погрузки, так и выгрузки назначаются судовладельцами.

Лебедки, лебедчики и освещение предоставляются бесплатно судовладельцами. Фрахтователи (отправители), получатели вправе потребовать погрузку/выгрузку вне обычных рабочих часов и в течение исключенных периодов; судовладельцы бесплатно предоставляют все средства судна, в том числе и услуги командного состава и команды.

Фрахтователи имеют опцион погрузки и выгрузки у двух безопасных причалов в одном порту без дополнительного фрахта, а время перешвартовки не включается в сталийное время.

В случае невозможности проведения погрузочно-разгрузочных работ по причине забастовки или локаута любой категории рабочих, время погрузки и/или выгрузки не должно считаться сталийным в период такой забастовки или локаута. Отправители, получатели груза, судовладельцы не вправе предъявлять взаимные претензии по убыткам, возникшим в связи с забастовкой или локаутом, по данному чартеру. Таким образом, каждая сторона, имеющая отношение к чартеру, несет свои убытки в случае забастовки или локаута. Любой спор, возникший по этому чартеру, должен быть передан в арбитраж в стране ответчика в соответствии с арбитражными и процедурными правилами в этой стране.

1.6. Договор морской перевозки грузов по коносаменту

Подтверждением наличия договора морской перевозки груза в линейном судоходстве в большинстве случаев является **коносамент — *Bill of Lading (англ.), Connaisement (франц.), Konnossement (немец.), Poliza di cario (итал.), Conocimiento de embarque (испан.)***. Особое значение коносамент имеет в отношениях между судовладельцем и получателем груза, являясь, по сути, единственным документом, регулирующим эти отношения. **Коносамент является ценной бумагой, которая выражает право собственности на конкретный указанный в ней товар. Коносамент — это транспортный документ, содержащий условия договора морской перевозки. Коносамент представляет собой документ, держатель которого получает право распоряжаться грузом. Коносамент выдается перевозчиком отправителю после приема груза и удостоверяет факт заключения договора. Коносамент выдается на любой груз независимо от того, каким образом осуществляется перевозка: с предоставлением всего судна, отдельных судовых помещений или без такого условия.**[20]

Следовательно, ***коносамент*** — это документ, выдаваемый судовладельцем грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским путем.

С юридической точки зрения коносамент является:

1) в соответствии с п. 1 ст. 137 Кодекса торгового мореплавания Украины — распиской перевозчика или его агента, подтверждающей, что груз погружен на определенное судно или принят на склад для погрузки;

2) согласно п. 2 ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Украины

[20] Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие. - Х.: Одиссей, 2004. — С. 256.

— доказательством договора морской перевозки между грузоотправителем и перевозчиком. Разумеется, коносамент в качестве доказательства договора морской перевозки выдается, как правило, после заключения контракта на перевозку. В этом его отличие от чартера, который содержит в себе все условия перевозки, и если грузоотправитель является также фрахтователем, условия чартера имеют приоритет перед коносаментом. В связи с этим важно, чтобы условия контракта на перевозку не расходились с условиями коносамента;

3) товарораспорядительным документом, ценной бумагой, который позволяет покупателю распоряжаться грузом, когда он еще находится в море, передать право на владение грузом, если груз был индивидуализированным или специфическим товаром по договоренности сторон. Передача коносамента приравнивается к передаче груза и законный держатель коносамента в результате этой передачи становится собственником или владельцем груза. Передача осуществляется путем совершения на нем передаточной надписи (индоссамента). Правила совершения передаточной надписи на коносаменте установлены п.п. 1, 2 ст. 140 Кодекса торгового мореплавания Украины.

В коносаменте на одной из сторон указаны условия перевозки в напечатанном виде. На другой стороне коносамента указаны данные, касающиеся данной погрузки. Согласно ст. 138 Кодекса торгового мореплавания Украины в коносаменте должны быть следующие реквизиты:[21]

1) Наименование судоходной компании.

2) Номер коносамента. Как правило, коносамент нумеруется согласно портам назначения, однако иногда это правило нарушается.

3) Ссылка на грузоотправителя, наименование фирмы, предъявляющей груз к погрузке. В случае необходимости брокер может обратиться прямо к грузоотправителю.

4) Наименование грузоотправителя. Если в коносаменте указан агент (форвардер), как отправитель груза, тогда в нем, несомненно, будет добавление *as agent* или as *agent for* .... , то есть только как агент, с указанием имени настоящего грузоотправителя.

5) Имя получателя груза (это не относится к ордерному коносаменту и коносаменту на предъявителя).

6) Адрес, имя партнера в порту назначения, который должен быть объявлен брокером по прибытии судна; следовательно, он может организовать приемку доставленного груза.

7) Наименование судна.

[21] Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие.- Х.: Одиссей, 2004. — С. 258.

8) Наименование порта погрузки.

9) Наименование порта выгрузки и, если необходимо, окончательный пункт назначения груза, а также факультативный порт.

10) Порт, где оплачивается фрахт. Штамп *"Freight prepaid / Фрахт оплачен"* означает, что фрахт оплачен в порту погрузки. Фактически грузоотправитель не сможет распоряжаться коносаментом, пока не оплатит фрахт. Штамп *"Freight to be collected / Фрахт подлежит оплате"* или *"Freight payable as destination / Фрахт оплачивается в месте назначения"* означает, что фрахт должен быть оплачен в порту назначения. В этом случае фрахт оплачивается перед получением груза.

11) Коносаменты издаются несколькими экземплярами: оригинал (или оригиналы) и копии. Грузоотправитель решает, какое количество оригиналов коносамента должно быть подписано (обычно 3 или 4 оригинала). Если сделано более одного оригинала, это должно быть указано в коносаменте. В случае, если один оригинал утерян, груз можно получить по второму оригиналу. Оригиналы коносаментов, обычно, посылаются отдельной почтой.

Количество копий (копии не могут служить предметом сделки) зависит от потребностей сторон. Такими сторонами являются: грузоотправитель, судоходная компания (судовладелец), портовые и санитарные власти, агент в порту погрузки, грузовой помощник капитана, агент в порту выгрузки, и (по обстоятельствам) форвардер — агент, если он действует от имени грузоотправителя.

12) В коносаменте дается описание груза, вес брутто, количество мест, маркировка. Обычно описание груза дается кратко, однако, бывает, что требуется подробное описание груза (в случае банковского кредита или для получения импортной лицензии). Оговорка *"Said to contain"* печатается или наносится штампом и означает "содержание по заявлению", т.е. когда брокер не может знать содержимое ящика.

13) Внизу коносамента — дата и порт доставки.

14) Имя и подпись капитана судна или подпись иного лица, уполномоченного подписать коносамент от имени судоходной компании.

Коносамент не всегда оформляется брокером. Грузоотправитель может делать это сам; часто коносамент оформляет агент или экспедитор грузоотправителя.

Дата на коносаменте должна соответствовать действительной дате погрузки груза на судно. Однако, по решению брокера может быть поставлена дата отхода судна.

Согласно п. 6 ст. 138 Кодекса торгового мореплавания Украины коносамент может быть трех видов:

- ордерный;
- на предъявителя;
- именной.

Ордерный коносамент — ценная бумага, по которой груз выдается либо по приказу отправителя или получателя, либо по приказу банка. Ордерный коносамент является наиболее распространенным в практике морских перевозок.

Именной коносамент — ценная бумага, в которой указывается наименование определенного получателя. Груз выдаётся прямо получателю, указанному в коносаменте. Именной коносамент является противоположностью ордерному коносаменту.

Коносамент на предъявителя — документ, в котором указывается, что он выдан на предъявителя, т.е. в нем не содержатся какие-либо конкретные данные относительно лица, обладающего правом на получение груза, поэтому груз в порту назначения должен быть выдан любому лицу, предъявившему его.

В последнее время получили развитие комбинированные перевозки грузов различными видами транспорта — водным, наземным, железнодорожным и т.д., что потребовало комбинированного транспортного коносамента **Combined transport B/L**. При этом возникает много проблем. Поскольку он координирует действия различных видов транспорта, он должен выдаваться одним из перевозчиков — судовладельцем или транспортным экспедитором, действующим как перевозчик или агент от имени перевозчика.

Кроме этого, коносамент может быть сквозной или прямой. Различают три типа сквозных коносамента: морской, обычный и коносамент на смешанную перевозку.

Морской сквозной коносамент является серией самостоятельных договоров для перевозки грузов двумя и более последующими перевозчиками. Каждый из перевозчиков несет ответственность за вверенный ему груз на участке и в период времени, определенный его коносаментом.

Обычным сквозным коносаментом является документ, подтверждающий ответственность лица, выдавшего его на перевозку грузов последующими перевозчиками от места погрузки до места назначения. Обычный сквозной коносамент, охватывающий по меньшей мере два различных вида перевозок, называется **коносаментом на смешанную перевозку грузов или мультимодальным.**

Иск по морскому сквозному коносаменту может быть предъявлен первоначальному перевозчику. Против последующего перевозчика может быть применено залоговое право, так как первоначальный перевозчик для него выступает в качестве агента грузоотправителя. Если перевозчики в течение переговоров до предъявления иска письменно не установили, в чьем попечении находился груз, когда возникли убытки — целесообразно предъявить иск ко всем перевозчикам.

По обычному сквозному коносаменту иск может быть предъявлен к первому перевозчику в месте погрузки/выгрузки груза.

В случае применения сквозного коносамента многое будет зависеть от того, где предъявлен иск, когда каждый участок перевозки регламентируется правом места каждой отправки.

Груз выдаётся только держателю сквозного коносамента.

По сквозному коносаменту фрахт оплачивается или в порту погрузки грузоотправителем, или в порту выгрузки — получателем груза независимо от портов перевалки.

На практике некоторые судоходные компании издают только сквозной коносамент, несмотря на то, что в доставке груза до конечного пункта может участвовать автомобильный и/или железнодорожный транспорт.[22]

Если оригинал коносамента оформляется от порта погрузки до порта выгрузки без перевалки, такой коносамент называется **прямой**.

Как форма договора морской перевозки в судоходстве используются коносаменты линейные, чартерные, бортовые и небортовые.

Линейный коносамент — документ, в котором излагается воля отправителя, направленная на заключение договора перевозки груза.

Чартерный коносамент — документ, который выдается в подтверждение приема груза, перевозимого на основании чартера. Чартер представляет собой договор фрахтования, т.е. соглашение о найме судна для выполнения рейса или на определенное время. Чартерный коносамент не служит документом для оформления договора морской перевозки, так как в этом случае заключается отдельный договор фрахтования судна в форме чартера.

Как линейный, так и чартерный коносамент определяют отношения между перевозчиком и добросовестным держателем коносамента. Коносамент является распиской, выдаваемой перевозчиком отправителю в подтверждение приема груза к морской перевозке, а также товарораспорядительным документом. При этом контракт купли-продажи товаров,

[22] Костров В.Н. Внешнеторговые операции водного транспорта. — Н. Новгород, 1993. — С. 88

а также другие операции в отношении товара совершаются посредством коносамента без физической передачи собственно товара.

***Бортовой коносамент* —** документ, который выдается, когда товар погружен на судно.

***Небортовой коносамент* –** документ, который выдается после того, как груз поступил в введение перевозчика, однако, на момент выдачи коносамента не был погружен на судно.

Далее рассмотрим процедуру выдачи коносаментов. По желанию грузоотправителя, перевозчик может выдать несколько оригиналов коносамента, на которых указывается, какое количество оригиналов было выдано. Независимо от того, сколько выдано оригиналов коносамента, после выдачи груза по одному из них остальные теряют силу.

Коносамент, который не содержит оговорок о каких-либо нарушениях груза или упаковки, называется **чистый коносамент**.[23]

Однако, это упрощенное определение чистого коносамента. На практике дело обстоит гораздо сложнее, и поэтому существует множество определений чистого коносамента. Тем не менее, главная идея определения "чистого" сводится к отсутствию оговорок, которые порочили бы груз. Антоним чистого коносамента — **"нечистый" коносамент,** коносамент, который содержит оговорку о порче груза, нарушениях в упаковке, недостаче и т.п.

Необходимо также остановиться на проблеме морских накладных, возникшей сравнительно недавно. В последние годы широко обсуждается вопрос о замене при международных перевозках коносамента морской накладной. В первую очередь, это связано с сокращением товарораспорядительной функции коносамента и увеличением скорости перевозок. Сегодня судно часто приходит в порт назначения значительно раньше, чем туда поступают коносаменты. Традиционная система внешнеторговых сделок с применением документарных аккредитивов, обычай выдавать несколько оригиналов коносаментов способствует мошенническим действиям. В то же время во многих случаях нет необходимости в выдаче ордерных коносаментов, поскольку в процессе перевозки владелец груза не меняется. Морская накладная выписывается на имя определенного получателя, поэтому груз может выдаваться и без предъявления оригинала.

Однако, введение морской накладной в практику международных перевозок требует решения некоторых правовых вопросов, в частности: каковы должны быть ее реквизиты, какими нормами бу-

[23] Стивен Миллз. Коносаменты. Руководство к хорошей практике. - Изд-во ЗАО «ПЛАСКЕ», 2000 – С. 38

дет определяться ответственность перевозчика за утрату, недостачу, повреждение и задержку в доставке груза, каковы права и обязанности отправителя и получателя. Хотя некоторые перевозчики уже разработали соответствующие условия, без единообразного решения этих вопросов на международном уровне вряд ли можно ожидать широкого применения морских накладных в сделках международной купли-продажи и перевозках.

В процессе морской перевозки возникают убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных расходов ради общей безопасности и в целях сохранения от общей опасности имущества. Такие убытки носят название общей аварии. На практике условия об общей аварии включаются едва ли не во все чартеры и коносаменты. Правда, вместо подробного решения многочисленных связанных с общей аварией вопросов эти условия отсылают к специальным правовым актам об общей аварии — к Йорк-Антверпенским правилам, иногда также к национальному законодательству той или иной страны. Кроме того, обычно указывается место, где должна распределяться общая авария. Именно эти условия чартера и коносамента являются в случае возникновения общей аварии главным юридическим основанием для последующего регулирования взаимоотношений судовладельца с грузовладельцами. Йорк-Антверпенские правила представляют собой подробный свод правил относительно того, какие убытки могут считаться общей аварией и как должен определяться их размер. Своеобразие Йорк-Антверпенских правил состоит в том, что они являются не законом и не международным договором, а лишь кодифицированными единообразными обычаями международного мореплавания. Йорк-Антверпенские правила, сами по себе, не имеют никакой обязательной силы. Их применение зависит в каждом конкретном случае от включения условий об этом в коносамент, чартер или аварийную подписку. На практике почти все проформы коносаментов и чартеров, употребляемые в международном торговом мореплавании, содержат такое условие. В некоторых случаях необходимость применения Йорк-Антверпенских правил вытекает из национального законодательства. Широкое признание и применение участниками договоров морской перевозки грузов в своих отношениях Йорк-Антверпенских правил очень существенно ограничило случаи, когда возникает необходимость применения к этим отношениям национального законодательства той или иной страны об общей аварии.

РАЗДЕЛ 2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

2.1. Гаагские правила

Вопрос о праве перевозчика иметь в коносаменте условия, снимающие с него ответственность за свою собственную вину и за вину своих служащих, дискутировался десятилетия. Главными участниками дискуссии были США и Великобритания; первая страна представляла интересы грузовладельцев, вторая — судовладельцев. В США перевозчик считался как бы страховщиком товаров, вверенных ему для перевозки, и нес практически абсолютную ответственность. Дискуссия охватила широкие круги политической и хозяйственной жизни стран, занимающихся морскими перевозками. Сегодня, когда ответственность может быть застрахована, такой спор может показаться беспредметным. Но в те времена непокрытая страхованием абсолютная ответственность тормозила развитие больших судоходных обществ. Она в один день могла поставить на грань банкротства судовладельца. Остановились на компромиссном варианте: ответственность за виновное причинение убытка при погрузке, укладке или доставке груза должна быть возложена на перевозчика, а ответственность за приведение судна в мореходное состояние с него снималась при определенных обстоятельствах. Компромисс нашел свое отражение в Законе Хартера от 18 февраля 1893 г.[24]

Со временем этот компромисс был воспринят в законодательстве других государств и в Брюссельской конвенции. Идея создания международной типовой модели коносамента, с помощью которого можно было бы установить минимальные нормы ответственности перевозчика, оказалась нереализованной. На фоне колоссального роста международной торговли стало очевидным, что решение проблемы может быть достигнуто при помощи международного соглашения. Первоначальное представление о способе решения сменяется другим — идеей унификации законодательства.

Первым шагом в выбранном направлении явилось принятие в 1922 г. Гаагских правил. В них было закреплено более или ме-

[24] См.: Кокин А.С. Коносамент. Правовые аспекты. — М.: Транспорт, 1987. - С. 21

нее сбалансированное деление риска между судном и грузом, что способствовало развитию, так называемой, двойной системы страхования. Суть ее — грузовладелец (отправитель или получатель) страхует груз, а судно страхует ответственность. Это значит, что в случае гибели или повреждения груза, два страховщика решают вопрос о том, кто из них выплатит денежную сумму и в каких пропорциях. В соответствии с этими правилами перевозчик отвечает за груз с момента его погрузки на судно и до его выгрузки, однако он не отвечает за немореходность судна, возникшую во время рейса, если до начала рейса он проявил должную заботливость в приведении судна в мореходное состояние.

Правила резко сократили возможность включения перевозчиком в коносамент различных оговорок, до этого сводивших к минимуму его ответственность; провели четкое разграничение между навигационными и коммерческими ошибками капитана и других лиц судового экипажа, исключив коммерческие ошибки из сферы действия оговорки о небрежности.

Поскольку достигнутый на конференции в Гааге компромисс был выработан с большим трудом, заинтересованные торговые и другие круги решили добиться официального признания правил путем созыва специальной дипломатической конференции и принятия правил в форме межправительственной конвенции. В результате такой конференции 25 августа 1924 г. в Брюсселе была заключена международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, которая вступила в силу 2 июня 1931 года.[25]

Конвенция почти дословно воспроизвела Гаагские правила и оказала, в последующем, влияние на законодательство многих стран. В настоящее время в конвенции участвует значительное число государств, причем некоторые из них издали специальные законы, воспроизводящие в той или иной форме положения конвенции.

Конвенция применяется к коносаментам или любым подобным документам и ко всем грузам, за исключением живых животных и груза, перевозимого на палубе судна. Морской перевозчик обязан перед рейсом проявить разумную заботливость, чтобы привести судно в мореходное состояние, укомплектовать экипажем, подготовить трюмы к приему груза.

Перевозчик не будет нести ответственность, если докажет, что немореходное состояние было вызвано недостатками, которые не

[25] См.: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе. Информационно - правовая система “Лига”.

могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки).

После получения груза в свое ведение перевозчик по требованию отправителя обязан выдать коносамент, содержащий основные марки, число мест или предметов либо количество или вес, внешний вид и видимое состояние груза. Такой коносамент создает, если не будет доказано иное, презумпцию приема грузов к перевозке, как они в нем описаны. Согласно Конвенции, ответственность морского перевозчика за утрату или повреждение груза основана на принципе презюмируемой вины. Перевозчик может освободиться от ответственности, если он докажет, что потери или убытки были вызваны: опасностями или случайностями на море или в других судоходных водах, непреодолимой силой, военными действиями, спасением или попыткой спасания жизней или имущества на море, действиями или упущениями отправителя, скрытыми недостатками или дефектами груза, недостаточностью упаковки, маркировки и т.д. В отступление от общего принципа ответственности за вину перевозчик не несет ответственности за ущерб, возникший вследствие действий, небрежности или упущений капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном (это положение известно как “навигационная ошибка”), а также пожара, если только он не возник вследствие вины самого перевозчика. Согласно Конвенции, никакое отклонение от курса следования судна (девиация) для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море, и никакая иная разумная девиация не считаются нарушением договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые, возникшие в результате этого, убытки. Если же перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, эта ответственность ограничивается 100 “золотыми” фунтами стерлингов за место или обычную единицу груза, если только характер и стоимость этих грузов не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент. Эта сумма была выражена в каждой стране в своей национальной валюте. По соглашению сторон (отправителя и перевозчика) сумма ограничения ответственности может быть увеличена. Конвенция устанавливает минимальный период ответственности перевозчика: с момента погрузки грузов на борт судна и до момента их выгрузки (по соглашению сторон этот период может быть расширен). Установлен годичный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки. Гаагские правила, отразившие достигнутый в свое время компромисс между интересами перевоз-

чиков и грузовладельцев, имели большой успех. Несмотря на то, что были созданы унифицированные нормы лишь в отношении некоторых правил, регламентирующих перевозки по коносаменту, эти нормы затрагивали основные вопросы ответственности перевозчика. До недавнего времени 4/5 всех морских перевозок грузов осуществлялись на судах, плавающих под флагами стран-участниц Конвенции или стран, включивших ее основные правила в национальное законодательство. Основное значение Гаагских правил заключается в том, что, установив минимальную ответственность перевозчика, они тем самым достаточно четко распределили риски между перевозчиком и грузовладельцем и это создало соответствующую базу для страхования груза и страхования ответственности.

2.2. Правила Висби

В свое время Гаагские правила в полной мере отражали компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев. Однако, в современных условиях усилилась критика в адрес Гаагских правил. Можно указать на две основные причины этой критики. Первая относится к коммерческой сфере и связана с недостатками самой Конвенции и необходимостью приспособить ее нормы к новым условиям. Так, считается, что баланс, установленный компромиссом 1924 г., был существенно нарушен последующим ходом событий. Отказ от “золотого” фунта и снижение стоимости валют привело к тому, что на современном этапе реальная сумма ограничения ответственности перевозчика составляет лишь 1/10 от первоначально установленной суммы. Контейнерная революция потребовала ответа на вопрос, что является местом при ограничении ответственности. В торговле между индустриальными западными странами использование коносамента резко снижается, что влечет за собой сужение применения императивных норм Гаагских правил. Вторая причина пересмотра международных соглашений, регламентирующих перевозку грузов морем, лежит в сфере политической и связана с появлением на международной арене большого числа развивающихся государств. Эти и некоторые другие недостатки Конвенции можно было устранить путем внесения в нее соответствующих изменений. В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции 1924 года (получивший наименование Правил Висби), который вступил в силу 23 июня 1977 г. [26]

[26] См.: Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Шемякин А.Н., Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. — Одесса: ЛАТСТАР,1999. — С. 172.

Основные положения Протокола сводятся к следующему: установлено, что перевозчик не может опровергать данные коносамента, если коносамент передан третьему добросовестному держателю; предусмотрена возможность продления срока исковой давности; установлен срок для предъявления регрессных исков. Изменено правило об ограничении ответственности перевозчика: введена, так называемая, "дуалистическая система" — 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу либо 30 франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Решен вопрос и о порядке ограничения ответственности при перевозке грузов в контейнере: когда используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест, перечисленное в коносаменте, как упакованное в таком приспособлении, считается количеством мест для целей ограничения ответственности. В остальных случаях такое транспортное приспособление вместе с погруженным в него грузом должно рассматриваться в качестве одного места. В Протоколе уточнено, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, если ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянностью и с сознанием возможности причинения ущерба. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах распространены на любой иск к перевозчику, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда (деликте). Если такой иск предъявляется к служащему или агенту перевозчика, то служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые вправе ссылаться перевозчик.

Значительно расширена и географическая сфера применения Конвенции 1924 г.

2.3. Гамбургские правила

По инициативе развивающихся стран, настаивавших на создании нового правового режима морской перевозки грузов, в рамках ООН была разработана и принята Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая призвана заменить как Гаагские правила, так и Правила Висби. Непосредственный пересмотр и подготовка проекта новой конвенции осуществлялись в ЮНСИТРАЛ с 1972 по 1976 г.г. В Гамбурге 30 марта 1978 г. была одобрена новая конвенция — Конвенция Организации Объединенных

Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая призвана заменить как Гаагские правила, так и Правила Висби. Данная Конвенция вступила в силу в ноябре 1992 г.[27]

Гамбургские Правила применяются не только к коносаментам, но и ко всем другим договорам перевозки, за исключением чартера, ко всем грузам, в том числе палубным, и живым животным, и практически ко всем международным перевозкам.

Существенные изменения внесены в нормы, определяющие период ответственности; он включает в себя все время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

Согласно Конвенции, перевозчик несет ответственность за ущерб являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в его доставке, если не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать обстоятельств, вызвавших утрату, повреждение или задержку и их последствия. В отличие от Гаагских правил основное правило об ответственности сформулировано в позитивной форме и исключен примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Дополнительно установлено, что перевозчик несет ответственность и за задержку в доставке. Вместе с тем, перевозчик больше не будет освобождаться от ответственности при навигационной ошибке. Из принципа ответственности за вину сделано лишь одно исключение: перевозчик не несет ответственности в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в доставке возникли в результате мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море. Одно исключение сделано и из презумпции вины перевозчика, а именно, если утрата или повреждение груза произошло в результате пожара, перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

Нормы об ограничении ответственности, в основном, следуют решениям, одобренным Протоколом 1968 г. Ограничение ответственности за задержку в доставке, установленное Гамбургскими правилами, составляет 250% фрахта, подлежащего уплате за задержанное количество груза. Резко повышен предел ответственности за место или единицу: он составляет около 1000 дол. США.

---

[27] Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. — М.: Транспорт, 1983. — С. 228

В новой Конвенции впервые получили определенное урегулирование вопросы оговорок в коносаменте и вопросы гарантийных писем. Конвенция содержит правило, согласно которому перевозчик, включая в коносамент данные о грузе, если он знает или имеет достаточные основания подозревать, что эти данные неточно соответствуют принятому грузу, либо он не имел разумной возможности проверить эти данные, может внести в коносамент соответствующую оговорку. В ней он должен конкретно указать на эти неточности, на основания для подозрений или на отсутствие разумной возможности проверки.

Любое гарантийное письмо, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик выдает коносамент без оговорок, является недействительным в отношении любой третьей стороны, которой был передан коносамент. Во взаимоотношениях перевозчика и отправителя это гарантийное письмо является недействительным при условии, что перевозчик, не делая оговорку в коносаменте, имеет намерение обмануть третью сторону.

В Гамбургских правилах сделана попытка урегулировать проблему сквозных перевозок. Сформулированное в них правило осложнено целым рядом элементов, которые в определенных случаях могут затруднить или даже сделать сквозные перевозки невозможными. Для того, чтобы освободиться от ответственности в тех случаях, когда перевозка осуществляется другим лицом, перевозчик должен уже при заключении договора указать конкретный участок пути, на котором она будет осуществляться иным лицом. Это лицо должно быть заранее известно перевозчику и указано в договоре. Ясно, что во многих случаях перевозчик не сможет это сделать.

Конвенция содержит статьи о юрисдикции и арбитраже, которые сформулированы таким образом, что практически сводят к минимуму возможность рассмотрения спора по месту нахождения перевозчика. Новая Конвенция в 2 раза по сравнению с Гаагскими правилами увеличила срок исковой давности: теперь он составляет 2 года.

Таким образом, единству правового регулирования морских перевозок приходит конец. В настоящее время эти перевозки регламентируются Гаагскими правилами или Гаагскими правилами с изменениями, внесенными Правилами Висби. Со вступлением в силу Гамбургских правил появилась третья группа стран, придерживающаяся иного правового режима.

2.4.Международные коммерческие термины (Инкотермс)

В последней четверти XX века на одно из первых мест в сфере правового регулирования отношений сторон договора международной купли-продажи товаров вышли нормативные методы унификации права международных контрактов. Данные методы используются в рамках Европейской экономической Комиссии ООН, Международной федерации инженеров консультантов FIDIC и Международной торговой палаты как при разработке модельных законов (например, модельные законы ЮНСИТРАЛ), так и в типовых контрактах, разрабатываемых специализированными международными организациями.

Среди различных правовых средств регулирования отношений сторон по договору международной купли-продажи товаров: Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г., национальные законодательства отдельных государств, различные Общие условия поставок, особое место занимают Правила толкования международных торговых терминов — Инкотермс (International Commercial Terms).

Широкое распространение Инкотермс объясняется рядом причин. Во-первых, данный документ разработан авторитетной международной неправительственной организацией — Международной торговой палатой. Во-вторых, Инкотермс в ходе его исторического развития не только претерпел значительные изменения, следующие за техническим прогрессом прежде всего процессов транспортировки и обработки товара, но и получил признание со стороны деловых кругов многих стран.

Основной задачей Инкотермс является обобщение коммерческой практики международной торговли, согласование наиболее широко распространенных ключевых понятий и обеспечение их использования в виде общепринятых и не допускающих неодинакового толкования понятий. В этой связи, Международная торговая палата, являющаяся разработчиком различных рекомендаций для обеспечения стандартизации и единообразного применения тех или иных правил, связанных с внешнеэкономическим оборотом, не только последовательно публикует Инкотермс в различных редакциях (Инкотермс 1936, 1953, 1967, 1976 1980, 1990, 2000 гг.), но и обеспечивает потребности предпринимателей путем публикации Комментариев к указанным правилам (первый комментарий — к Инкотермс-1990, второй — к Инкотермс-2000), которые имеют важное практическое значение в договорной практике.

Целью разработки новой редакции Инкотермс-2000 является предложение сторонам контракта международной купли-продажи товаров на основе обобщения современной коммерческой практики возможности осуществления следующего выбора:

• минимальной обязанности продавца исключительно по предоставлению своих помещений для хранения товара с целью дальнейшей передачи его в распоряжение покупателя (EXW);

• более широкой обязанности продавца по передаче товара для перевозки либо номинированному покупателем перевозчику (FCA, FAS, FOB), либо перевозчику, который избирается продавцом (CFR, CPT),а также по осуществлению страхования против возможных во время перевозки рисков (CIF, CIP);

• максимальной обязанности продавца по осуществлению передачи товара в пункте назначения (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP).

Ниже приводиться краткая расшифровка значений терминов:

EXW — (EX Works ... named place) — обусловленное место.

FCA — (free carrier — свободно у перевозчика) — обусловленное место.

FAS — (free alongside ship — свободно вдоль борта судна) — порт погрузки.

FOB — (free on board — свободно на борту) — порт погрузки.

CFR, CAF — (cost and freight — стоимость, фрахт) — порт назначения.

CIP — (carriage and insurance paid) — перевозка и страхование оплачены.

CIF — (cost, insurance, freight — стоимость, страхование, фрахт) — порт назначения.

DAF — (delivered at frontier — доставка до границы) — поименованный пункт.

DES — (delivered ex ship — доставлено с судна) — указанный пункт назначения.

DEQ — (delivered ex quay — доставлено с причала) — указанный порт назначения.

DDU — (delivered duty unpaid — поставлено, пошлины не оплачены) — указанное место назначения.

DDP — (delivered duty paid — поставлено, включая оплату пошлин) — указанное место назначения.

Инкотермс-2000 предназначены для урегулирования юридических и коммерческих вопросов, которые не нашли отражение в Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров и не всегда одинаково понимаются в разных странах и в разных портах.

Среди коммерческих вопросов, урегулированных в данном документе, следует отметить следующие:

• распределение обязанностей сторон по перевозке и страхованию товара, по обеспечению надлежащей упаковки товара, выполнению погрузо-разгрузочных работ;

• распределение обязанностей сторон по выполнению таможенных формальностей, необходимых для вывоза и ввоза.

Юридические вопросы, предусмотренные Инкотермс, затрагивают следующие обязанности сторон:

• определение момента перехода с продавца на покупателя риска случайной гибели или случайного повреждения товара;

• распределение обязанностей сторон по получению экспортных и импортных лицензий.

Структурно все термины Инкотермс включают в себя ряд обязанностей продавца и покупателя.

В первом разделе все термины Инкотермс предусматривают обязанность продавца передать покупателю товар, коммерческий счет-инвойс или иные документы, которые могут потребоваться согласно контракту международной купли-продажи товара. Сюда входит также обязанность покупателя уплатить согласованную цену и принять товар.

Во втором определяются обязанности продавца или покупателя по получению экспортных (импортных) лицензий или иных разрешений, а также по выполнению таможенных формальностей, возлагаемых на одну из сторон контракта международной купли-продажи товаров.

В третьем определяется, кто осуществляет заключение договора перевозки и страхования: покупатель или продавец.

В четвертом осуществляется распределение обязанностей продавца и покупателя по доставке и принятию товара.

В пятом определяется момент перехода риска случайной гибели или случайного повреждения товара.

В шестом предусматривается распределение расходов между сторонами контракта.

В седьмом конкретизируется обязанность одной стороны по направлению другой стороне контракта извещений.

В восьмом определяются способы доказывания продавцом выполнения им обязанности по передаче товара и способы принятия покупателем поставки товара.

В девятом определяются правила упаковки товара и обязанности покупателя по проведению инспектирования товара.

Десятый раздел конкретизирует прочие обязанности продавца и покупателя. Подводя итог анализу юридической природы Инкотермс, следует подчеркнуть, что в Инкотермс-2000 сторонам договора международной купли-продажи товаров настоятельно рекомендуется включать в договор при согласовании соответствующего торгового термина указание на Инкотермс-2000, для уточнения применения именно данной редакции с тем, чтобы избежать применения предыдущих редакций и недопонимания сторонами конкретного содержания того или иного термина.

Поскольку правила Инкотермс-2000, как и ранее, определяют, в какой момент продавец своевременно выполняет обязанность по передаче товара покупателю, за рамками данного документа остались последствия невыполнения сторонами обязательств по договору международной купли-продажи товаров, включая основания освобождения сторон от ответственности (например: форс-мажорные обстоятельства), что регламентируется либо Конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров, либо нормами применимого национального права.

В заключение данного параграфа хотелось бы отметить, что правильное применение и толкование зафиксированных в Инкотермс-2000 правил толкования международных торговых терминов позволяет сторонам контракта международной купли-продажи товаров не только наиболее выгодным для них способом согласовать коммерческие условия, связанные с доставкой товара, но и избежать спорных ситуаций, разрешение которых требует временных и материальных затрат, а также вносит элементы неопределенности в отношения сторон и наносит ущерб их деловым взаимоотношениям.

ПРИЛОЖЕНИЯ

BILL OF LADING **Page 1**

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1994
ADOPTED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO)

CONDITIONS OF CARRIAGE.

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, are herewith incorporated. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arisen prior to loading and after discharging.

(2) **GENERAL PARAMOUNT CLAUSE.**

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b)Trades where Hague-Visby Rules apply.

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 — the Hague-Visby Rules — apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading.

(c) The Carrier takes all reservations possible under such applicable legislation, relating to the period before loading and after discharging and while the goods are in the charge of another Carrier, and to deck cargo and live animals.

(3) **GENERAL AVERAGE**.

General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1974, in London unless another place is agreed in the Charter.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of

the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) **NEW JASON CLAUSE**.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE**.

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc., see overleaf.

CODE NAME: "CONGENBILL", EDITION 1994_Shipper

BILL OF LADING B/L No.
Page 2

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

Consignee

Notify address

Vessel Port of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

Gross weight

(of which NONE on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated	**SHIPPED** at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to as she may safety get the goods specified above.
FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight:	Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
Time used for loading ..... days .....hours.	FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Master's Signature

Code name: **Intankbill 2003**

BILL OF LADING

B/L No. _____
Ref.no. _____

Shipper:	Notify Party / Address:		
Consignee:	Vessel:		
	Port or Place of Loading:		
	Port or Place of Discharge:		
Shipper's description of Cargo:	Shipper's Weight:	Shipper's Volume:	Date shipped on board:

Issued pursuant and subject to all terms of the CHARTERPARTY dated _____
Between _____
_____ (*Owner*)
and _____
_____
(*Charterer*)
Freight payable in accordance herewith.
_____
Carrier (*Name and Principal Place of Business*)
_____
Place and Date of issue:

Dated: / /

SHIPPED at the Port or Place of Loading in apparent good order and condition aboard the above Vessel for carriage to the Port or Place of Discharge (or so near thereto as she may safely get) the goods specified above Weight, measure, quality, condition, contents and value unknown.
IN WITNESS whereof the Master or Agent of the Vessel has signed _____ original Bills of Lading all of this tenor and date, any of which being accomplished the others shall be void.

_____
Signature: _____ Carrier
or for the Carrier
_____ as
Master
(Master's name and signature)
_____ as Agents
(Agent's name and signature)

SEE CONDITIONS OF CARRIAGE OVERLEAF

CONDITIONS OF CARRIAGE

(1) INCORPORATION and PERIOD of RESPOSIBILITY

All terms, conditions, liberties and exceptions of the Charterparty overleaf referred to, including the Arbitration Clause and provisions regarding lien on the cargo, are hereby expressly incorporated. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the goods are in the charge of another carrier.

(2) GENERAL CLAUSE PARAMOUNT

(a) The Rules contained in the International Convention relating lo Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (the "Hague Rules") as amended by the Protocol of 23 February 1968 (the "Hague-Visby Rules") and as enacted in the Port or Place of Loading shall apply to this Bill of Lading. Where no such enactment is in force at the Port or Place of Loading, the corresponding legislation at the Port or Place of Discharge shall apply (even if such legislation only relates to outbound shipments). If no such enactment is applicable, the terms of the Hague-Visby Rules shall (subject as is below provided) apply.

(b) It there is governing legislation which applies the Hague Rules compulsorily to this Bill of Lading to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this Bill of Lading shall have effect subject to the Hague Rules.

(c) The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (the "SDR Protocol 1979") shall apply whenever the Hague-Visby Rules apply to this Bill of Lading.

(3) GENERAL AVERAGE

General Average shall be adjusted, stated and settled according to the York-Antwerp Rules, 1994, or any subsequent modifications thereof in London unless another place has been agreed in the Charterparty above described. Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, error or neglect of the master, pilot or crew.

(4) NEW JASON CLAUSE

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, Shipper, Consignee or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo.

It a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its agent may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, Shipper, Consignee or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

(5) BOTH-TO — BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel comes into collision with another vessel as the result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or other servant(s) of the Carrier in the navigation or management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

(6) HIMALAYA CARGO CLAUSE

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time

employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Shipper, Consignee or owner of the cargo or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment, and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this Clause, every exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend lo protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading.

The Carrier shall be entitled to be paid by the Shipper, Consignee, owner of the cargo and/or holder of this Bill of Lading (who shall be jointly and severally liable to the Carrier therefor) on demand any sums recovered or recoverable by such Shipper, Consignee, owner of the cargo and/or holder of the Bill of Lading or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage, delay or otherwise.

Shipper (full style and address)	**BIMCO LINER BILL OF LADING CODE NAME:" CONLINEBILL 2000'** Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974, August 1976; January 1978; November 2000.	
Consignee (full stile and address) or Order	B/L No.	Reference No.
	Vessel	
Notify Party (full style and address)	Port of loading	
	Port of discharge	

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER			
Container No./ Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m^3

<table>
<tr><td rowspan="3">SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled “Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier” and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.</td><td colspan="2">Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier</td></tr>
<tr><td>Shipper‘s declared value</td><td>Declared value charge</td></tr>
<tr><td colspan="2">Freight details and charges</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">Carrier's name/principal place of business</td><td>Date shipped on board</td><td>Place and date of issue</td></tr>
<tr><td colspan="2">Number of original Bills of Lading</td></tr>
<tr><td colspan="2">Pre-carriage by **</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Signature
.....Carrier
or, for the Carrier
.....as Master
(Master's name/signature)
.....as Agents
(Agent's name/signature)</td><td colspan="2">Place of receipt by pre-carrier **</td></tr>
<tr><td colspan="2">Place of delivery by on-carrier **</td></tr>
</table>

* As defined hereinafter (Cl. 1)

** Applicable only when prre -/on — carriage is arranged in accordance with Clause 8

1. Definition.
"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.
2. Notification.
Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder
3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.
(a) The International Convention for the Unification of Certain
Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.
When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.
(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the
carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation
amount as determined in sub-clause 3(a),whichever is the lesser.
(c)The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.
4. Law and Jurisdiction.
Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in
accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.
5. The Scope of Carriage.
The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carnage including any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfillment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.
(f) The Merchant shall accept his easonable proportion of unidentified loose cargo.
10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.
(a)Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand Interest at Libor (or its successor] plus 2 per cent, shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.
(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.
(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, inter alia, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.
(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.
(e)The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.
11. Lien.
The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.
12. General Average and Salvage.
General Average shall be adjusted, staled and settled in London according to the York-An twerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or tinder deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo If a salving vessel is owned or onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in th^ usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.
(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfillment of the contract of carriage,
(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.
15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.
(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment
(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.
(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.
(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carnage.
16. Stowage.
(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods
(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailer.:, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.
17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.
(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or dam age to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense

bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

6. Substitution of Vessel.

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

7. Transhipment.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by
the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or
store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d)The Merchant or his Agent shall tender the cargo when
the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port with out further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadweight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

13. Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes. The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carnage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(a) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war. warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(b) Should it appear that epidemics; quarantine, ice; labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

has been caused by:

(i) negligent filling, packing or stowing of the container;

(ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also app y with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

18. Return of Containers.

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied
by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier n
the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and with n the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

ADDITIONAL CLAUSE

U.S. Trade Period of Responsibility.

(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America. 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated n said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coning into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill if Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO WITHOUT PRODUCTION OF THE ORIGINAL BILL OF LADING

To: [insert name of Owners]
the Owners of the [insert name of ship]

Dear Sirs,

Ship:	[insert name of ship]
Voyage:	[insert load/discharge port, as stated in the Bill of Lading]
Cargo:	[insert description of cargo]
Bill(s) of Lading:	[insert identification number, date, place of issue]

The above cargo was shipped on the above vessel by [insert name of shipper] and consigned to [insert name of consignee or to whose order the Bill of Lading is made out, as appropriate] for delivery at the port of [insert name of discharge port stated in the Bill of Lading] but the Bills of Lading have not arrived and we, [insert name of party requesting delivery], hereby request you to give delivery of the said cargo to [insert name of party to whom delivery is to be made] without production of the original Bill(s) of Lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows:

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expenses of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the cargo as aforesaid to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship or any other ship or property belonging to you should be arrested or detained or if the arrest or detention thereof should be threatened to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expenses caused by such arrest or

detention or threatened arrest or detention whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention may be justified.

4. As soon as all original Bills of Lading for the above cargo shall have come into our possession to deliver the same to you, whereupon our liability hereunder shall cease.

5. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

6. The liability of each and every person under this indemnity shall in no circumstances exceed 200% of the CIF value of the above cargo.

7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully,

For and on behalf of [insert name of Requestor]

..... Signature

STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO AT A PORT OTHER THAN THAT STATED IN THE BILL OF LADING

To: [insert name of Owners]
the owners of the [insert name of ship]

Dear Sirs,

Ship:	[insert name of ship]
Voyage:	[insert load/discharge port, as stated in the Bill of Lading]
Cargo:	[insert description of cargo]
Bill(s) of Lading:	[insert identification number, date, place of issue]

The above cargo was shipped on the above vessel by [insert name of shipper] and consigned to [insert name of consignee or to whose order the Bill of Lading is made out, as appropriate] for delivery at the port of [insert name of discharge port stated in the Bill of Lading] but we, [insert name of party requesting substituted delivery], hereby request you to order the vessel to proceed to and give delivery of

the said cargo at the port of [insert name of substitute port] against production of at least one original Bill of Lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows:

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expenses of whatsoever nature which you may sustain by reason of the vessel proceeding and giving delivery of the cargo in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the vessel proceeding and giving delivery of the cargo as aforesaid to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the vessel proceeding and giving delivery of the cargo as aforesaid, the ship or any other ship or property belonging to you should be arrested or detained or if the arrest or detention thereof should be threatened to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expenses caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention may be justified.

4. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

5. The liability of each and every person under this indemnity shall in no circumstances exceed 200% of the CIF value of the above cargo.

6. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully,

For and on behalf of [insert name of Requestor]

..... Signature

STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO AT A PORT OTHER THAN THAT STATED IN THE BILL OF LADING AND WITHOUT PRODUCTION OF THE ORIGINAL BILL OF LADING

To: [insert name of Owners]
the owners of the [insert name of ship]

Dear Sirs,

Ship:	[insert name of ship]
Voyage:	[insert load/discharge port, as stated in the Bill of Lading]
Cargo:	[insert description of cargo]
Bill(s) of Lading:	[insert identification number, date, place of issue]

The above cargo was shipped on the above vessel by [insert name of shipper] and consigned to [insert name of consignee or to whose order the Bill of Lading is made out, as appropriate] for delivery at the port of [insert name of discharge port stated in the Bill of Lading] but we, [insert name of party requesting substituted delivery], hereby request you to order the vessel to proceed to and give delivery of the said cargo at the port of [insert name of substitute port] to [insert name of party to whom delivery is to be made] without production of the original Bill(s) of Lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows:

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expenses of whatsoever nature which you may sustain by reason of the vessel proceeding and giving delivery of the cargo in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the vessel proceeding and giving delivery of the cargo as aforesaid to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the vessel proceeding and giving delivery of the cargo as aforesaid, the ship or any other ship or property belonging to you should be arrested or detained or if the arrest or detention thereof should be threatened to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to

secure the release of such ship or property and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expenses caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention may be justified.

4. As soon as all Bills of Lading for the above cargo shall have come into our possession to deliver the same to you.

5. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

6. The liability of each and every person under this indemnity shall in no circumstances exceed 200% of the CIF value of the above cargo.

7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully,

For and on behalf of [insert name of Requestor]

..... Signature

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922. 1976 and 1994) To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"
	2. Place and date
3. Owners / Place of business	4. Charterers / Place of business
5. Vessel's name (Cl.1)	6. GT / NT (Cl.1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl.1)	8. Present position (Cl.1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl.1)	
10. Loading port or place (Cl.1)	11. Discharging port or place (Cl.1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl.1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl.4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl.4)

Part 1

<table>
<tr><td>15. State if vessel ‘s cargo handling gear shall not be used (Cl.5)</td><td rowspan="4">16. Laytime (if separate laytime for load . and disch. Is agreed , fill in a) and b) If total laytime for load. and disch. fill in c) only) (Cl.6)
_____
_____
a) Laytime for loading
_____
_____
b) Laytime for discharging
_____
_____
c) Total laytime for loading and discharging</td></tr>
<tr><td>17. Shippers / Place of business (Cl.6)</td></tr>
<tr><td>18. Agents (loading) (Cl. 6)</td></tr>
<tr><td>19. Agents (discharging) (Cl.6)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl.17)</td><td>21. Canceling date (Cl.9)</td></tr>
<tr><td>22. General average to be adjusted at (Cl.12)</td></tr>
<tr><td>23. Freight tax (state if for the owners‘ account) (Cl. 13 (c))</td><td rowspan="2">24. Brokerage commission and to whom payable (Cl.15)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl.19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl.19) _____
_____
_____
(a) State maximum amount for small claims / shortened arbitration (Cl.19)</td></tr>
<tr><td>26. Additional clauses covering special provisions, if agreed</td></tr>
</table>

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II.

In the event of conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

PART II
"Gencon" Charter
(As revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3as the Owner of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that :

Раздел II
Чартер "Gencon"
(с изменениями 1922, 1976 и 1994 г.г.)

Согласовано между стороной, упомянутой в боксе 3 в качестве владельцев судна, названном в боксе 5, вместимостью брутто/нетто, указанной в боксе 6, и грузоподъемностью общего дедвейтного груза по летнюю грузовую марку около количества метрических тонн, которое указано в боксе 7, в настоящее время находящегося в позиции, указанной в боксе 8, с предположительной готовностью к погрузке по данному чартеру к дате, указанной в боксе 9, и стороной, упомянутой в качестве фрахтователей в боксе 9, что:

The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.

указанное судно, как только его предыдущие обязательства завершены, проследует в порт(ы) или место(а) погрузки, указанное в боксе 10, или так близко к нему, как оно может безопасно подойти и, находясь всегда на плаву, погрузит там полный груз (если согласована отгрузка палубного груза, то она производится на риск фрахтователей и на их ответственность), как указано в боксе 12, который фрахтователи обязуются предоставить, и, будучи таким образом погруженным, судно проследует в порт(ы) или место(а), указанное в боксе 11, как указано в подписанных коносаментах, или так близко к нему, как оно может безопасно подойти и, оставаясь всегда на плаву, выдаст там груз.

2. Owners' Responsibility

The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

Ответственность судовладельцев

Судовладельцы несут ответственность за убытки или ущерб грузу или за задержку в доставке грум только в том случае, если убытки, ущерб или задержка были вызваны отсутствием должной заботливости лично со стороны судовладельцев или их управляющего в том, чтобы судно было во всех отношениях мореходно, надлежаще экипировано, оснащено и обеспечено, либо личными действиями или упущениями судовладельцев или их управляющего.

And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever

Судовладельцы не отвечают за убытки, ущерб или задержку, возникающие по какой-либо иной причине любом рода, даже вследствие небрежности или упущения со стороны капитана или экипажа или какого-либо другого лица на службе у судовладельцев на борту или на берегу, за действия которых они несли бы ответственность, не будь данной статьи, или вследствие неморeходности судна при погрузке или в начале рейса, или в какое бы то ни было время.

3. Deviation Clause

The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property

Девиация

Судно имеет право заходить в любой порт или порты в любой последовательности, с любой целью, плавать без лоцманов, буксировать и/или оказывать помощь судам при любых обстоятельствах, а также отклоняться от пути следования с целью спасания жизни или имущества.

4. Payment of Freight

(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.

(b) Prepaid. If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.

Оплата фрахта

(a) Фрахт должен быть уплачен наличными по ставке, указанной в боксе 13, исчисленной по погруженному количеству груза.

(b) Предоплата. Если, согласно боксу 13, фрахт должен быть уплачен после отгрузки, он будет считаться заработанным и безвозвратным, независимо от того, судно и/или груз погибли или нет. Ни судовладельцы, ни их агенты не обязаны подписывать или индоссировать коносаменты с отметкой о предоплате фрахта, если причитающийся судовладельцам фрахт фактически не был выплачен вперед.

(c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.

Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) percent to cover insurance and other expenses.

(c) Оплата по доставке груза. Если, согласно боксу 13, фрахт (или его часть) должен быть уплачен в порту назначения, он не считается заработанным до тех пор, пока груз не доставлен.

Несмотря на условие подпункта (a), если фрахт или часть фрахта должна быть уплачена по доставке груза, фрахтователи вправе уплатить фрахт по доставленному весу или количеству при условии, что о таком намерении будет объявлено до открытия люков, и что вес или количество груза может быть установлено на официальных весах, посредством совместном замера осадки или посредством тальманского учета.

Наличные деньги для обычных дисбурсментских расходов в порту погрузки авансируются фрахтователями, если требуется, по самому высокому обменному курсу за вычетом двух (2) процентов на покрытие стоимости страхования и других расходов.

5. Loading/Discharging

(a) Costs/Risks

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.

5. Погрузка/Выгрузка

(а) Стоимость/Риск.

Груз должен быть доставлен, погружен в трюма, уложен и/или заштиван, пересчитан, занайтован и/или закреплен и выгружен фрахтователями свободно от какого-либо риска, от ответственности и расходов для судовладельцев. Фрахтователи предоставляют и укладывают весь подстилочный материал, необходимый для надлежащей укладки и защиты груза на борту судна, а судовладельцы позволяют использовать весь подстилочный материал, имеющийся на борту. Фрахтователи несут ответственность и оплачивают стоимость выгрузки своего подстилочного материала после разгрузки по условиям настоящего чартера, при этом сталийное время считается до окончания выгрузки подстилочного материала.

(a) Cargo Handling Gear

Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading / discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power — pro rata the total number of cranes/winches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party — shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations shall provide free of charge cranemen/winchmen from prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and always work under the supervision of the Master.as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.

(b) Грузовые средства.

Если на судне отсутствуют грузовые средства или если согласовано, что грузовые средства судна не должны быть использованы, и это условие внесено в бокс 15, то судовладельцы обязаны в течение всей погрузки или выгрузки предоставлять в бесплатное пользование грузовые средства судна и достаточную электроэнергию для работы всех таких грузовых средств. Все это оборудование должно быть в исправном состоянии.

Не считая случаев проявления небрежности со стороны стивидоров, время, потерянное в результате выхода из строя грузовых средств судна или средств электроснабжения, пропорциональное числу кранов или лебедок, необходимых для погрузки/выгрузки груза по условиям данного чартера, не засчитывается ни в сталию, ни в демередж.

По требованию фрахтователей судовладельцы предоставляют бесплатно крановщиков/лебедчиков из числа экипажа для работы на грузовых средствах судна, если местными правилами это не запрещено, в противном случае стоимость береговых рабочих относится за счет фрахтователей. Крановщики/лебедчики относятся на риск и ответственность фрахтователей, а в качестве стивидоров они считаются их служащими, однако они всегда работают под наблюдением капитана.

(b) Stevedore Damage

The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.

The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.

(c) Повреждения по вине стивидоров.

Фрахтователи несут ответственность за повреждения (не считая обычного износа) любой части судна, нанесенные стивидорами. О таких повреждениях капитан обязан по возможности немедленно извещать фрахтователей или их агентов, а также стивидоров, в противном случае фрахтователи свободны от ответственности. Капитан должен стараться получить от стивидоров письменное подтверждение их ответственности.

Фрахтователи обязаны ремонтировать любые повреждения, нанесенные по вине стивидоров до завершения рейса, однако, такие повреждения стивидоров, которые влияют на мореходность судна или класс, они обязаны ремонтировать до выхода судна из порта, в котором такие повреждения причинены или обнаружены. Все понесенные дополнительные расходы относятся за счет фрахтователей, и любое потерянное в результате этого время относится и оплачивается судовладельцами за счет фрахтователей по ставке демереджа.

6. Laytime

* **(a) Separate laytime for loading and discharging**

The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

* **(b) Total laytime for loading and discharging**

The cargo shall be discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

Сталийное время

(a) Раздельное сталийное время на погрузку и выгрузку.

Груз должен быть погружен в пределах числа непрерывных дней и часов, как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни, если они не использованы, в противном случае использованное время засчитывается.

Груз должен быть выгружен в пределах числа непрерывных дней и часов, как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни, если они не использованы, в противном случае использованное время засчитывается.

(b) Общее сталийное время на погрузку и выгрузку.

Груз должен быть погружен и выгружен в пределах числа непрерывных дней и часов, как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни, если они не использованы, в противном случае использованное время засчитывается.

*

(c) Commencement of laytime (loading and discharging)

Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box19. If the loading /discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/ discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/ discharging berth shall not count as laytime.

If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/ discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime.

Time used before commencement of laytime shall count.

Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.

(c) Начало сталии (погрузка и выгрузка).

Счет сталии по погрузке и выгрузке начинается с 13.00 час., если нотис о готовности подан до 12.00 час. включительно, и с 06.00 час. следующего рабочего дня, если нотис подан в рабочее время после 12.00 час. Нотис о готовности в порту погрузки подается грузоотправителям, названным в боксе 17, а если они не названы, то v фрахтователям или их агентам, названным в боксе 18. Нотис о готовности в порту выгрузки подается грузополучателям или, если они не известны, то v фрахтователям или их агентам, названным в боксе 19.

Если причал погрузки/выгрузки не предоставлен по прибытии судна в порт погрузки/выгрузки или на рейд порта погрузки/ выгрузки, судно вправе подавать нотис о готовности в течение обычных рабочих часов по прибытии туда, независимо от того, предоставлено ли ему право свободной практики, и прошло ли оно таможенную очистку. Сталийное время или контрсталийное в таких случаях считается так, как если бы судно находилось у причала и было во всех отношениях готово к погрузке или выгрузке при условии гарантии капитана в том, что оно действительно готово во всех отношениях. Время, использованное для перехода от места ожидания швартовки к причалу погрузки или выгрузки, не засчитывается в сталию.

Если после осмотра судно признано не готовым к погрузке или выгрузке, время, потерянное после том, как оно забраковано, и до того, как оно будет готовым к погрузке или выгрузке, не засчитывается в сталию. Время, использованное до начала сталии, считается сталийным.

Указать согласованный вариант (a) или (b) в боксе 16.

7. Demurrage

Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.

In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.

Демередж

Демередж в порту погрузки и выгрузки уплачивается фрахтователям по ставке, указанной в боксе 20, способом, указанным в боксе 20, в сутки или пропорционально за любую часть суток. Демередж подлежит уплате день за днем по получении счета судовладельцев.

В случае неуплаты демереджа в соответствии с вышеизложенным, судовладельцы подают фрахтователям 96-часовой письменный нотис для уплаты демереджа. Если же демередж не уплачивается по истечении этого срока, и если судно находится в порту погрузки, судовладельцы имеют право в любое время прекратить действие чартера и предъявить иск за любые убытки, причиненные вследствие неуплаты демереджа.

8. Lien Clause

The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

Залоговое право

Судовладельцы имеют залоговое право на груз и на весь суб-фрахт, уплачиваемый по грузу, в обеспечение уплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа, исков за повреждения и всех иных сумм, причитающихся по настоящему чартеру, включая расходы по их возмещению.

9. Cancelling Clause

(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

Канцелинг

(a) Если судно не готово к погрузке (независимо от того, находится ли оно у причала) в день канцелинга, указанного в боксе 21, фрахтователи имеют право выбора аннулировать настоящий чартер.

(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.

Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.

The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.

(b) Если судовладельцы предвидят, что, вопреки проявлению надлежащей заботливости, судно не будет готово к погрузке к дате канцелинга, они должны незамедлительно известить об этом фрахтователей с указанием предполагаемой даты готовности судна к погрузке и с запросом о намерении фрахтователей использовать их право выбора аннулировать чартер, либо согласиться на новую дату канцелинга.

Такой выбор должен быть заявлен фрахтователями в течение 48 непрерывных часов после получения извещения судовладельцев. Если же судовладельцы не используют свое право выбора аннулировать чартер, то настоящий чартер должен считаться измененным таким образом, что седьмой день после новой даты готовности, заявленной судовладельцами в их извещении, фрахтователям, считается новой датой канцелинга.

Положения подпункта (b) в данном чартере имеют силу лишь один раз, и в случае дальнейшей задержки судна фрахтователи имеют право аннулировать чартер, согласно подпункту (a) данной статьи.

10. Bills of Lading

Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.

185 Коносаменты

186 Коносаменты предъявляются
187 и подписываются капитаном
188 в соответствии с проформой
189 "Кондженбилл" издания 1994
190 г. с отметкой: "Без ущерба
191 для настоящего чартера",
192 или агентами судовладельцев
193 при условии, что агентам
194 судовладельцами выдана
195 письменная доверенность,
196 копия которой представляется
фрахтователям.
Фрахтователи гарантируют судовладельцам возмещение убытков от любых последствий или обязательств, которые могут возникнуть от факта подписания коносаментов в том виде, как они представлены, в той мере, в какой условия или содержание таких коносаментов возлагают или влекут за собой возложение более обременительных обязательств на судовладельцев, нежели те обязательства, которые взяты на себя судовладельцами по данному чартеру.

11. Both-to-Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact. General

О взаимной ответственности при столкновении

Если судно столкнется с другим судном в результате небрежности со стороны этого другого судна и любом действия, небрежности или ошибки капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих судовладельцев в судовождении или в управлении судном, то владельцы перевозимом по данному чартеру груза отказываются от каких-либо претензий к судовладельцам по всем убыткам и освобождают их от всякой ответственности перед другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцами в той мере, в какой таковые убытки или ответственность представляют убытки или ущерб или какой-либо иск владельцев упомянутого груза, оплаченные или подлежащие оплате другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцами владельцам указанного груза и предъявленные, удержанные или полученные в порядке возмещения другим, не перевозящим груз судном или его владельцами как часть их претензий к перевозящему груз судну или к судовладельцам.

Приведенные условия применяются также и в том случае, если судовладельцы, управляющие или лица, в ведении которых находится любое судно или суда, или другие объекты, не участвовавшие или участвовавшие в столкновении судов или объектов, виновны в обстоятельствах столкновения или касания.

12. Average and New Jason Clause

General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).

If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."

215 Общая авария и Новая оговорка Джейсона

216 Общая авария регулируется
217 в Лондоне, если иное не
218 согласовано в боксе 22, согласно
219 Йорк-Антверпенским правилам 1994 г. и любой последующей их модификации.
220 Собственники груза вносят
221 долю груза в расходах по
222 общей аварии, даже если они
223 были вызваны небрежностью или упущением со стороны
224 служащих судовладельцев (см. Статью 2).
225 Если общая авария регулируется
226 в соответствии с правом и
227 судебной практикой США,
228 то применяется следующая
229 оговорка: "В случае аварии,
230 опасности, повреждения или
231 бедствия, имеющих место до или
232 после начала рейса, и являющихся
233 следствием любой причины,
234 независимо от того, являются
235 ли они следствием небрежности,
236 за которую или за последствия
237 которой судовладельцы не несут
238 ответственности по закону,
239 контракту кии в силу иных
240 оснований, грузоотправители,
241 грузополучатели или грузовладельцы должны нести совместно с судовладельцами свою долю по общей аварии в оплату любых произведенных или понесенных пожертвований, убытков или расходов, носящих характер общей аварии, и оплатить вознаграждение за спасание и особые расходы, понесенные по грузу. Если спасавшее судно принадлежит судовладельцам или эксплуатируется ими, вознаграждение за спасание выплачивается в столь же полной мере, как если бы спасавшее судно или суда принадлежали третьим лицам. Депозит, достаточный, по мнению судовладельцев или их агентов, для покрытия предполагаемой доли грузов в общей аварии, любого вознаграждения за спасание и особых расходов по грузам, должен быть, если потребуется, внесен грузом, грузоотправителями, грузополучателями или грузовладельцами судовладельцам до выдачи груза."

13. Taxes and Dues Clause

(a) **On Vessel** — The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.
(b) **On cargo** — The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.
(c) **On freight** — Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.

242 Налоги и сборы

(a) По судну.v Судовладельцы оплачивают все сборы, платежи и налоги, обычно взимаемые по судну, как бы ни были установлены их размеры.
(b) По грузу.v Фрахтователи оплачивают все сборы, пошлины и налоги, обычно взимаемые по грузу, как бы ни были установлены их размеры.
(c) По фрахту.v Если иное не согласовано в боксе 23, налоги на фрахт относятся за счет фрахтователей.

14. Agency

In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of 208 loading and the port of discharge

251 Агентирование

В каждом случае судовладельцы назначают своих агентов как в порту погрузки, так и в порту выгрузки.

15. Brokerage

A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.

254 Брокерская комиссия

Брокерская комиссия по ставке, указанной в боксе 24, с заработанных сумм фрахта, мертвом фрахта и демереджа причитается стороне, упомянутой в боксе 24.
В случае неисполнения чартера 1/3 часть брокерской комиссии с расчетной суммы фрахта уплачивается стороной ответственной за неисполнение чартера в пользу брокеров в качестве возмещения их расходов и за работу. В случае если предусмотрен ряд рейсов, сумма возмещения подлежит согласованию.

16. General Strike Clause

(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

263 Всеобщая забастовка

(а) В случае забастовки или локаута, влияющих на фактическую погрузку всего груза или какой-либо части его в момент, когда судно готово выйти из последнего порта, или в любое время в течение рейса, в порт или порты погрузки, или по прибытии его туда капитан или судовладельцы могут запросить согласие фрахтователей считать сталийные дни так, как если бы забастовки или локаута не было. Если фрахтователи не дадут такого согласия в письменной форме (если необходимо, то по телеграфу) в течение 24 часов, то судовладельцы должны иметь право аннулировать настоящий чартер.

Если же часть груза уже погружена, судовладельцы вправе отправить судно в рейс с этим грузом (фрахт при этом оплачивается только за погруженное количество груза), с правом попутной догрузки другим грузом в своих интересах.

(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

(b) Если забастовка или локаут, влияющие на фактическую выгрузку груза, имеют место в момент прибытия или после прибытия судна в порт или на рейд порта выгрузки, и забастовка или локаут не урегулированы в течение 48 часов, фрахтователи вправе держать судно в ожидании окончания забастовки или локаута, выплачивая половину демереджа по истечении времени, предусмотренного на выгрузку, до окончания забастовки или локаута, после чего выплачивая полный демередж до окончания выгрузки, либо направить судно в безопасный порт, где оно сможет безопасно выгрузиться без риска быть задержанным забастовкой или локаутом. Такие указания должны быть даны в течение 48 часов после том, как капитан или судовладельцы известили фрахтователей о том, что забастовка или локаут препятствуют выгрузке. После сдачи груза в таком порту все условия настоящего чартера и коносаментов остаются в силе, и судно получает такой же фрахт, как если бы оно разгрузилось в первоначальном порту назначения, за исключением случаев, когда расстояние до порта замены превышает 100 морских миль; а фрахт за груз, доставленный в порт замены, увеличивается пропорционально.

(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

(c) Не считая вышеописанных обязательств, ни фрахтователи, ни судовладельцы не несут ответственность за последствия любых забастовок или локаутов, препятствующих или влияющих на фактическую погрузку или выгрузку груза.

17. War Risks ("Voywar 1993") 247

(1) For the purpose of this Clause, the words:

(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

Военные риски ("Войуор 1993")

(1) В целях данной оговорки выражения:

(a) "Судовладельцы" включает в себя судовладельцев, бербоутных фрахтователей, диспонентных судовладельцев, управляющих или иных операторов, в ведении которых находится судно, и капитана; и

(b) "Военные риски" включают в себя любую войну (явную или угрозу войны), военные действия, гражданскую войну, боевые акции, революцию, бунт, гражданские волнения, операции военного характера, установку мин (в действительности или по сообщениям), пиратство, акты террора, враждебные действия или злостный ущерб, блокаду (введенную против всех судов или избирательно против судов, плавающих под определенным флагом или принадлежащим определенному владельцу, или против определенных грузов или экипажей, или по какому-либо иному поводу), каким-либо лицом, органом, террористом или политической труппой или правительством любого государства, которые по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев могут быть опасными или, вероятно, будут опасными или станут опасными для судна, его груза, экипажа или иных лиц на борту судна.

(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(2) Если в любое время до того, как судно начнет погрузку, оказывается, что, по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, исполнение договора морской перевозки или любой его части может подвергнуть или вероятно подвергнет судно, его груз, экипаж или других лиц на борту судна военным рискам, судовладельцы могут известить фрахтователей об аннулировании настоящего договора морской перевозки или об отказе от исполнения той его части, которая может подвергнуть или вероятно подвергнет судно, его груз, экипаж или других лиц на борту судна военным рискам; при постоянном условии о том, что если данный договор морской перевозки предусматривает, что погрузка или выгрузка должна производиться в пределах ряда портов, и в порту или портах, номинированных фрахтователями, судно, его груз, экипаж или другие лица на борту судна могут быть подвергнуты, или вероятно будут подвергнуты военным рискам, судовладельцы должны сначала потребовать, чтобы фрахтователи номинировали любой другой безопасный порт, расположенный в пределах ренджа погрузки или выгрузки, и могут аннулировать настоящий договор морской перевозки лишь в том случае, если фрахтователи не номинируют такой безопасный порт или порты в течение 48 часов после получения извещения с таким требованием.

(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

(3) Судовладельцы не обязаны продолжать погрузку груза на любой рейс, или подписывать коносаменты на любой порт или место, или указывать судну следовать или продолжать любой рейс или часть рейса, или проходить любым каналом или фарватером, или следовать или оставаться в любом порту или каком-либо месте, в котором оказывается, либо после начала погрузки груза, либо позже, на любой стадии рейса до окончания выгрузки груза, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, судно, его груз (или часть груза), экипаж или другие лица на борту судна (любое лицо или несколько лиц) могут быть или вероятно будут подвергнуты военным рискам. Если это произойдет, судовладельцы могут направить фрахтователям извещение с просьбой номинировать безопасный порт для выгрузки груза или части груза, и если в течение 48 часов после получения такого извещения фрахтователи не номинируют такой порт, судовладельцы могут выгрузить груз в любом безопасном порту по своему выбору (включая порт погрузки) в полном соответствии с договором морской перевозки. Судовладельцы имеют право на возмещение от фрахтователей дополнительных расходов на такую выгрузку и, если выгрузка имеет место в любом порту, кроме порта погрузки,vправо на получение полной суммы фрахта, как если бы груз был перевезен в порт выгрузки, и если дополнительное расстояние превышает 100 морских миль, то на дополнительный фрахт, который должен составлять такой же процент фрахта по договору, какой дополнительное расстояние составляет по отношению к расстоянию нормального и обычного пути следования; судовладельцы имеют залоговое право на груз в обеспечение таких расходов и фрахта.

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(4) Если на любой стадии рейса после начала погрузки груза окажется, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, судно, его груз, экипаж или другие лица на борту судна могут быть или вероятно будут подвергнуты военным рискам на любой части пути (включая любой канал или фарватер), который обычно используется в рейсе, подобном договорному, и если существует другой, более протяженный путь следования в порт выгрузки, судовладельцы должны известить фрахтователей о том, что такой путь следования будет принят. В этом случае судовладельцы имеют право, если общее дополнительное расстояние превышает 100 морских миль, на дополнительный фрахт, сумма которого должна составлять такой же процент от договорной суммы фрахта, какой дополнительное расстояние составляет по отношению к расстоянию нормального и обычного пути следования.

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(4) Если на любой стадии рейса после начала погрузки груза окажется, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, судно, его груз, экипаж или другие лица на борту судна могут быть или вероятно будут подвергнуты военным рискам на любой части пути (включая любой канал или фарватер), который обычно используется в рейсе, подобном договорному, и если существует другой, более протяженный путь следования в порт выгрузки, судовладельцы должны известить фрахтователей о том, что такой путь следования будет принят. В этом случае судовладельцы имеют право, если общее дополнительное расстояние превышает 100 морских миль, на дополнительный фрахт, сумма которого должна составлять такой же процент от договорной суммы фрахта, какой дополнительное расстояние составляет по отношению к расстоянию нормального и обычного пути следования.

(5) The Vessel shall have liberty:-

(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(b) to comply with the orders , directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(5) Судно вправе:

(a) выполнять все распоряжения, указания, рекомендации или советы в отношении отхода, прибытия, пути следования, плавания в караване, портов захода, остановок, портов назначения, выгрузки груза, выдачи его или иные распоряжения, исходящие от правительства страны, под флагом которого судно плавает, или от другого правительства, законам которого судовладельцы подчиняются, или любого другого правительства, которое предъявляет такие требования, или любого органа или группы, облеченной властью заставлять исполнять их приказы или указания;

(b) выполнять распоряжения, указания или рекомендации страховщиков, страхующих от любых военных рисков, уполномоченных давать указания или рекомендации по условиям страхования от военных рисков;

(c) выполнять условия любого решения Совета безопасности Объединенных наций, любые указания Европейского сообщества, действующие распоряжения любого иного наднационального органа, имеющего право издавать и давать указания, а также национальные законы, направленные на приведение в действие указаний, которыми судовладельцы руководствуются, а также исполнять распоряжения и указания лиц, которым поручено приводить их в действие;

(d) выгружать в любом другом порту любой груз или часть груза, который может привести к конфискации судна, как перевозчика контрабандных грузов;

(e) заходить в любой другой порт для смены экипажа или любой его части или других лиц на борту судна, если возникнет повод полагать, что они могут быть подвергнуты интернированию, аресту или иным санкциям;

(f) если груз не был погружен или был выгружен судовладельцами по положениям данной оговорки с целью погрузки другого груза в собственных интересах судовладельцев и для доставки его в любой другой порт или порты, расположенные в обратном направлении или в направлении пути следования, или в противоположном направлении по сравнению с обыкновенным или обычным путем следования.

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

(6) Если в ходе исполнения любого из положений подпунктов (2)...(5) настоящей оговорки что-либо выполнено или не выполнено, это не должно рассматриваться как отклонение от обязательств, а как надлежащее исполнение договора морской перевозки.

18. General Ice Clause

Общая ледовая оговорка

Port of loading

Порт погрузки

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.

(a) В случае, если порт погрузки недоступен ввиду ледовой обстановки, когда судно готово следовать из последнего порта, либо в любой период времени в течение рейса, или по прибытии судна, либо если наступят морозы после прибытия судна, капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, вправе покинуть порт без груза; в таком случае настоящий чартер теряет силу.

(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge . Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.

(b) Если в ходе погрузки капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, сочтет целесообразным покинуть порт, то он вправе покинуть его с тем количеством груза, которое имеется на борту, и проследовать в любой другой порт или порты с правом догрузки в интересах судовладельцев на любой порт или порты, в том числе и на порт выгрузки. Любая часть груза, погруженная таким образом по данному чартеру, должна быть доставлена по назначению за счет судна, но против уплаты фрахта при условии, что фрахтователи не понесут никаких дополнительных расходов, а фрахт оплачивается за сданное количество груза (пропорционально части груза, если при оплате люмпсум), а все остальные условия v согласно настоящему чартеру.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.

(c) В случае, если погрузка производится в двух и более портах, и один или более из этих портов закрыт льдами, капитан или судовладельцы вправе либо погрузить часть груза в открытом порту и догружаться в ином месте в интересах судовладельцев, как указано в подпункте (b) или объявить чартер аннулированным, если фрахтователи не согласятся погрузить полный груз в открытом порту.

Port of discharge

Порт выгрузки

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(a) Если льды мешают судну достичь порта выгрузки фрахтователи вправе задержать судно до возобновления навигации, выплачивая демередж, либо направить судно в безопасный и немедленно доступный порт, где оно сможет безопасно разгрузиться без риска быть задержанным льдами. Такие указания должны быть даны в течение 48 часов после том, как капитан или судовладельцы известили фрахтователей о невозможности достичь порта назначения.

(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(b) Если в ходе выгрузки капитан, ввиду опасности вмерзания судна в лед, сочтет целесообразным покинуть порт, он вправе покинуть его с тем количеством груза, которое имеется на борту и проследовать в ближайший доступный порт, где судно сможет безопасно разгрузиться.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

(c) После сдачи груза в таком порту все условия коносамента сохраняют силу, и судно должно получить такой же фрахт, как если бы оно разгружалось в первоначальном порту назначения, за исключением случая, когда расстояние до порта замены превышает 100 морских миль; в таком случае фрахт по грузу, доставленному в такой порт, подлежит пропорциональному

19. Law and Arbitration

* **(a)** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

467 Право и арбитраж

468 **(а)** Настоящий чартер
469 подчиняется английскому
470 праву, в соответствии с которым
471 осуществляется его толкование,
472 и любой спор, возникающий по
473 настоящему чартеру, подлежит
474 передаче в арбитраж в Лондоне
475 в соответствии с Законом об
476 арбитраже 1950 и 1979 гг.
477 или любой законодательной
478 модификацией или заменяющим
479 его законодательным актом,
480 действующим в настоящее
481 время.
482 Если стороны не достигают
483 согласия в назначении
484 единственного арбитра, каждая из сторон назначает по одному арбитру, а третий назначается обоими назначенными арбитрами; решение таким образом учрежденного третейского арбитражного суда или любых двух из арбитров является окончательным. По получении одной из сторон письменного извещения о назначении арбитра другой стороной, та сторона назначает своего арбитра в течение 14 дней, в противном случае решение, принятое единственным арбитром, является окончательным.

По спорам, в которых общая сумма исков каждой стороны не превышает сумму, указанную в боксе 25**, арбитраж проводится в соответствии с процедурой для мелких претензий Лондонской ассоциации морских арбитров.

* **(b)** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

(b) Настоящий чартер подчиняется Статье 9 Кодекса Соединенных Штатов и Морскому праву Соединенных Штатов, в соответствии с которыми осуществляется его толкование, и если возникнет какой-либо спор по условиям настоящего чартера, то предмет спора передается трем арбитрам в Нью-Йорке; каждая из сторон назначает по одному арбитру, в третий назначается обоими назначенными; их решение или решение любых двух из них является окончательным, а с целью приведения любого арбитражною решения в действие такому соглашению может быть придана сила постановления суда. Рассмотрение дел проводится в соответствии с правилами Общества морских арбитров.
По спорам, в которых общая сумма исков любой из сторон не превышает сумму, указанную в боксе 25**, арбитраж проводится в соответствии с сокращенной процедурой арбитража Общества морских арбитров.

* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.

* (c) Любой спор, возникающий по настоящему чартеру, передается в арбитраж в том месте, которое указано в боксе 25, при условии соблюдения принятой там процедуры арбитража. Настоящий чартер подчиняется законам, действующим в том месте, которое указано в боксе 25.

* (d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.
** (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.
Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.

(d) Если бокс 25 в Части I не заполнен, то применяется подпункт (a) настоящей оговорки.
* Подпункты (a), (b) и (c) являются вариантами; указать согласованный вариант в боксе 25.
** Если а боксе 25 а Части I не проставлены цифры, то лишь это положение не имеет силы, а остальные положения данной оговорки сохраняют полную силу и действие.

Owners / Судовладелец _____
Charterers / Фрахтователь _____

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте

(Гаагские правила)

(Брюссель, 25 августа 1924 г. с изменениями от 23 февраля 1968 г.)

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.

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

3. Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозки 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 в 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 перевозки 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 пунктами “a”, “b” и “c” пункта 3. Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю.

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, создает презумпцию из сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте.

Если потери 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. 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.

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

8. Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающее 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, оборудованием и снабжением или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозят 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 работ 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) недостаточность 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 соответствовали потерям или убыткам.

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

4. 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 потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы 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 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) Расчетная единица, упомянутая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в подпункте "a" настоящего пункта, переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты на дату, определяемую по закону суда, рассматривающего дело. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты 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 государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения, содержащиеся в предыдущих фразах, может во время ратификации Протокола 1979 г. или присоединения к нему или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются следующим образом:

i) в отношении суммы в 666,67 расчетных единиц, указанной в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, — 10000 валютных единиц;

ii) в отношении суммы в 2 расчетных единицы, указанной в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, — 30 валютных единиц.

Валютная единица, упомянутая в предыдущей фразе, соответствует 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Перевод сумм, указанных в этой фразе, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

Исчисление и перевод, упомянутые в предыдущих фразах, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте

государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в подпункте “а” пункта 5 настоящей статьи, какая выражена там в расчетных единицах.

Государства сообщают депозитарию способ исчисления или, в соответствующем случае, результат перевода во время сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной или валютной единице.

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

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 распространяются 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 являются независимым подрядчиком, 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.

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 к 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 на 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 переводчика, 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.

Статья 10

Положения настоящей Конвенции применяются по всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если: а) коносамент выдан в Договаривающемся

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

c) 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.

Статья 11

По истечении не более двух лет, считая со дня подписания Конвенции, правительство Бельгии, вступив в сношения с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, изъявивших готовность ратифицировать Конвенцию, должно 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, письмен-

но 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 на 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 анонимным 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 возможность, уведомляет 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.

/подписи/

Протокол подписания

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 доказать 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 г.

/подписи/

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА

(Гамбургские правила)

(Гамбург, 31 марта 1978 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, с 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 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, уполномоченное 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 упаковку, 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 по 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 регулироваться 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 отгруз-

ка 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:

a) с момента, когда он принял груз от:

i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя; или

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применяемых 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, применяемых в порту разгрузки; или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применяемых 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, пов-

реждение 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, уполномоченное 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 утраты, 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 на 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 спасению жизни или разумных мер по спасению 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 единицам 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 при-

чинить 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, регулирующей 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 или 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 повреждения 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 повреждения не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13. Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом 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 осведомлены 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 становится 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 пределы 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 оговорку, 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 в коносамент данных относительного 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, вытека-

ющий 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 сдачи 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 не 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 применяемыми 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 статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой мно-

госторонней 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 не морским 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 ва-

люты 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 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:

12 500 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 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 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 в 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 единицы

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 Договаривающихся 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.

Совершено в г. 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)

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.

РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, с признательностью отмечая любезное приглашение Федеративной Республики Германии о проведении Конференции в Гамбурге, сознавая, что средства, предоставленные в распоряжение Конференции, и радушное гостеприимство, оказанное ее участникам Правительством Федеративной Республики Германии и Свободным и Ганзейским городом Гамбургом, в немаловажной степени способствовали успеху Конференции, выражает свою признательность Правительству и народу Федеративной Республики Германии и, приняв Конвенцию о морской перевозке грузов на основе проекта Конвенции, подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли по просьбе Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, выражает свою признательность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию за их выдающийся вклад в упрощение и гармонизацию права морской перевозки грузов и постановляет дать Конвенции, принятой Конференцией, следующее название: “Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года” и рекомендует именовать содержащиеся в ней правила “Гамбургскими правилами”.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативный материал:

1. Кодекс торгового мореплавания Украины // Ведомости Верховной Рады Украины. — 1995. — № 47-52. — Ст. 350.
2. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года // Информационно-правовая система “Лига”.
3. Протокол об изменении Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, принятый в 1968 году // Информационно-правовая система “Лига”.
4. Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 года // Информационно-правовая система “Лига”.
5. Международные правила толкования торговых терминов Инкотермс в редакции 2000 года // Информационно-правовая система “Лига”.
6. Йорк-Антверпенские правила в редакции 2004 года.
7. Общая авария: международные и национальные стандарты. — О.: “Фенікс”, 2007. —

Специальная литература:

1. Авраменко И.М. Международное морское право: Учебное пособие. — Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. — 448 с.
2. Аксютин Л.Р., Бондарь В.М., Ермолаев Г.Г. и др. Справочник капитана дальнего плавания. — М.: Транспорт, 1988. — 248 с.
3. Ануфриева Д.П. Международное частное право. Часть 1—3. — М., 2000. — 350 с.
4. Баринова И.И. Современное морское право и практика его применения. — М., 1985. — 320 с.
5. Белоусов Л.Н., Корхов Я.Г. Технология морских перевозок грузов. — М.: Транспорт, 1967. — 304 с.
6. Брухис Г.Е. Транспортно-экспедиционные операции на морском транспорте. — М., 1971. — 232 с.
7. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский Л.М. Морское право. — М.: Транспорт, 1976. — 271 с.
8. Бурмистров М.М. Фрахтование судов и внешнеторговые операции. — М.: Транспорт, 1975. — 248 с.
9. Бурмистров М.М. Организация фрахтовых и внешнеторговых транспортных операций. — М., 1982. — 254 с.
10. Вензик Н.Г., Левиков Г.А. Организация внешнеторговых перевозок

на современном этапе. — М.: Мортехинформреклама, 1998. — 282 с.
11. Гаврилов В.Н. Ограничение ответственности перевозчика по советскому, иностранному и международному праву. — М., 1973. — 146 с.
12. Гражданский кодекс Украини: Комментарий / Под ред. Харитонова Е. О., Калитенко О.М. — Одесса: Юридическая литература, 2004. — 1112 с.
13. Гуреев С.А. Международное торговое судоходство. — М.: Транспорт, 1979. — 392 с.
14. Гуцуляк В.Н. Морское право: Учебное пособие. — М.: РосКонсульт, 2000. — 368 с.
15. Демиденко В.В. Міжнародно-правова основа національного морського права України: теоретичні аспекти. — Одеса: БАХВА, 1995. — 104 с.
16. Егоров Л.М. Ограничение ответственности судовладельца за убытки от столкновения судов. — М., 1973. — 156 с.
17. Елизаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. — М., 2001. — 376 с.
18. Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. — М., 1974. — 421 с.
19. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. — М.: РосКонсульт, 2000. — 256 с.
20. Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного частного морского права. — М., 1986. — 246 с.
21. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. — Л.: Судостроение, 1984. — 287 с.
22. Калпин А.Г. Основные условия договора фрахтования судна и практика их применения. — М., 1994. — 148 с.
23. Калпин А.Г. Договоры фрахтования судна. — М., 1988. — 189 с.
24. Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление с морскими договорами). — М.: Транспорт, 1978.— 160 с.
25. Кокин А.С. Коносамент. Правовые аспекты. — М.: Транспорт, 1987. — 149 с.
26. Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. — М.: Издательство «Спарк», 1998. — 560 с.
27. Костров В.Н. Внешнеторговые операции водного транспорта. — Н.: Новгород, 1993. — 286 с.
28. Курс международного частного права: В 3-х томах / Под ред. Альтшулера А.Б., Звекова В.П., Лунца Л.А. и др. — М.: Издательство «Спарк», 2002. — Т. 2. — 243 с.
29. Лазарев М.И. Теоретические вопросы современного морского права. — М.: Наука, 1983. — 301 с.

30. Луговцов А.Ф., Маслов Г.А. Агентирование морских судов. — М.: Транспорт, 1988. — 248 с.

31. Луговцов А.Ф., Маслов Г.А. Практика морского агентирования. — М.: Мортехинформреклама, 1984. — 252 с.

32. Маковский А.Л. Международное частное право. — М., 1974. — 426 с.

33. Миллз С. Коносаменты. Руководство к хорошей практике. — Одесса: Изд-во ЗАО «ПЛАСКЕ», 2000. — 126 с.

34. Оберг Р.Р., Фафурин И.А. Коммерческая практика заграничного плавания. — М., 1973. — 565 с.

35. Особенности коммерческой практики морских перевозок в международном судоходстве. Пособие для капитанов / Под ред. Мусина В.А., Нефёдова В.И. — М.: В/О "Мортехинформреклама", 1988. — 320 с.

36. Проформы чартеров. — С.-Петербург: АО «Санкт-Петербургская типография № 6», 1994. — Т. 1. — 490 с.

37. Рылов С.И. Внешнеторговые операции морского транспорта. — М., 1988. — 367 с.

38. Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов. — СПб.: АНО НПО «Мир и Семья», 2001. — 560 с.

39. Современное международное морское право и практика его применения Украиной / Щипцов А.А., Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. и др. — К.: Наукова думка, 1995. — 344 с.

40. Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. — М.: Транспорт, 1983. — 352 с.

41. Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие. — Х.: Одиссей, 2004. — 383 с.

42. Шемякин А.Н. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. — Одесса: ЛАТСТАР, 1999. — 172 с.

43. Шмиттгофф К.: право и практика международной торговли. — М.: Юридическая литература, 1993. — 512 с.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ.....3

РАЗДЕЛ 1.
ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

1.1.Возникновение договора морской перевозкигрузов.....4
1.2.Типология грузов, перевозимых морским транспортом.....5
1.3.Порядок заключения договора морской перевозки грузов....8
1.4.Виды договоров морской перевозки грузов.....10
1.5.Договор морской перевозки грузов по чартеру.....15
1.6.Договор морской перевозки грузов по коносаменту.....35

РАЗДЕЛ 2.
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ
МОРСКОЙПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

2.1. Гаагские правила.....42
2.2. Правила Висби.....45
2.3.Гамбургские правила 46
2.4.Международные коммерческие термины (Инкотермс).....49

ПРИЛОЖЕНИЯ.....53

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....135

Наукове видання

Чуєнко Віталій Миколайович
Лебедев В'ячеслав Павлович

ДОГОВІР МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Чуєнко В. М., Лебедев В. П.
Договір морського перевезення вантажів: —О.: Фенікс, 2008. — 140 с. Рос. мовою.
ISBN 978-966-438-095-6 ББК 67.404.2

Коректор *Родіонова І.І.*
Верстка *Мартиненко Т.В.*

Здано у видавництво 20. 03. 08 Підписано до друку 21. 05. 08.
Формат 60х84/16. Папір офісний. Друк на дуплікаторі.
Обл. — вид. арк. 7,35. Ум.-друк. арк. 8,14. Зам. № 0806-02

Видано і віддруковано ПП «Фенікс»
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02).
м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. 8(048) 7777-591.