



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
30 December 2002

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Одиннадцатая сессия

Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года

Проект документа ЮНСИТРАЛ о морской перевозке грузов и другие транспортные конвенции

Сопоставительные таблицы

Записка Секретариата

В рамках подготовки к одиннадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), в ходе которой, как предполагается, Рабочая группа продолжит чтение проекта документа, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, профессор Франческо Берлинджери представил таблицу, в которой проводится сопоставление положений проекта документа ЮНСИТРАЛ о морской перевозке грузов с положениями других транспортных конвенций, в качестве справочного документа для Рабочей группы. Текст этого крайне важного документа воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в каком он был получен Секретариатом.



**ПРОЕКТ ДОКУМЕНТА ЮНСИТРАЛ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ И ДРУГИЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ КОНВЕНЦИИ**

СОПОСТАВИТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЦЫ

Содержание

	<i>Страница</i>
ПОЯСНИТЕЛЬНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ	6
СОКРАЩЕНИЯ	7
ГЛАВА 1. Определения	8
ГЛАВА 2. Электронная связь	15
ГЛАВА 3. Сфера применения	16
А. Общие положения	16
В. Чартер	19
ГЛАВА 4. Период ответственности	21
А. Общие положения	21
В. Перевозка до или после морской перевозки	23
С. Смешанные договоры перевозки и экспедирования	26
ГЛАВА 5. Обязательства перевозчика	31
ГЛАВА 6. Ответственность перевозчика	32
6.1 Основания ответственности	32
6.2 Исчисление возмещения	36
6.3 Ответственность исполняющих сторон	38
6.4 Задержка	42
6.5 Отклонения от курса	44
6.6 Палубный груз	45
6.7 Пределы ответственности	48
6.8 Утрата права на ограничение ответственности	56
6.9 Уведомление об утрате, повреждении или задержке	58
6.10 Внедоговорные требования	61
Живые животные	63
ГЛАВА 7. Обязательства грузоотправителя по договору	64

	<i>Страница</i>
ГЛАВА 8. Транспортные документы и электронные записи	70
8.1 Выдача транспортного документа или электронной записи	70
8.2 Договорные условия	72
8.3 Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях	75
8.4 Недостатки в договорных условиях	80
ГЛАВА 9. Фрахт	83
ГЛАВА 10. Сдача грузополучателю	88
ГЛАВА 11. Право распоряжаться грузом	97
ГЛАВА 12. Уступка прав	105
ГЛАВА 13. Право предъявлять иски	106
ГЛАВА 14. Срок исковой давности	108
ГЛАВА 15. Общая авария	113
ГЛАВА 16. Другие конвенции	114
ГЛАВА 17. Пределы свободы договора	119
ГЛАВА __ ¹ . Юрисдикция и арбитраж	123

¹ Номер главы, если такая глава будет включена в текст, будет определен в ходе обсуждений проекта документа.

ПОЯСНИТЕЛЬНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ

Приводимые ниже сопоставительные таблицы следуют в том порядке, в каком отдельные вопросы рассматриваются в предварительном проекте документа ЮНСИТРАЛ о морской перевозке груза, и названия глав, приводимые в каждой таблице, соответствуют названиям отдельных глав предварительного проекта документа.

СОКРАЩЕНИЯ

ДОКУМЕНТ:	Предварительный проект документа ЮНСИТРАЛ о морской перевозке груза
ГААГСКО–ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА:	Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, Брюссель, 1924 год, с поправками, внесенными в соответствии с протоколами 1968 и 1979 годов
ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА:	Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года
СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:	Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, Женева, 24 мая 1980 года
КДПГ:	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом 1978 года
КПГВ:	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года
КМЖП–МГК 1999:	Унифицированные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, содержащиеся в дополнении к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года
ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ:	Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года, и Протоколом № 4, подписанным в Монреале 25 сентября 1975 года.
МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ:	Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 год

ГЛАВА 1 – ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 1 – Определения Для целей настоящего документа: 1.1 "Перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору. 1.2 "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или электронной записью. 1.3 "Грузоотправитель" означает лицо, которое сдает груз перевозчику для перевозки. 1.4 "Контейнер" включает любой вид контейнера, пригодный для перевозки емкости или плоской, стандартной или любой аналогичной тары, используемые для объединения груза, а также любое вспомогательное оборудование для такой тары. 1.5 "Договор перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз полностью или частично морем из одного места в другое. 1.6 "Договорные условия" означает любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза	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 действитель-	Статья 1 – Определения В настоящей Конвенции: 1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза. 2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки. 3. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени 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	Статья 1 – Определения Для целей настоящей Конвенции: 1. "Международная смешанная перевозка" означает перевозку грузов по меньшей мере двумя различными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой. 2. "Оператор смешанной перевозки" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и		Статья 3 – Определения Для целей настоящих Унифицированных правил термин a) "перевозчик" означает перевозчика по договору, с которым грузоотправитель заключил договор перевозки в соответствии с настоящими Унифицированными правилами, или последующего перевозчика, который несет ответственность на основании этого договора; b) "замещающий перевозчик" означает перевозчика, который не заключил договора перевозки с грузоотправителем, но которому перевозчик, упомянутый в пункте (a), поручил полностью или частично исполнение перевозки железнодорожным транспортом; c) "Общие условия перевозки" означают условия перевозки в форме общих условий или юридически действительных тарифов в каждом государстве–члене, которые становятся в результате заключения договора перевозки неотъемлемой частью такого договора;	Статья 1 – Определения По смыслу настоящей Конвенции 1. "Договор перевозки" означает любой договор, независимо от его квалификации, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз по внутренним водным путям; 2. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор перевозки; 3. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, иное, чем служащий или агент перевозчика, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки или части этой перевозки; 4. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого был заключен договор перевозки с перевозчиком; 5. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза; 6. "Транспортный документ" означает документ, подтверждающий договор перевозки груза и		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
(включая условия, указания, подписи и индоссаменты), которая содержится в транспортном документе или в электронной записи. 1.7 "Распоряжающаяся сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 11.2 имеет право распоряжаться грузом. 1.8 "Электронная связь" означает связь с помощью электронных, оптических или цифровых изображений или с помощью аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования. Связь включает подготовку, хранение, отправление и получение информации. 1.9 "Электронная запись" означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком или исполняющей стороной с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки и которые а) свидетельствуют о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки или б) свидетельствуют о наличии договора перевозки или содер-	тельно 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.	паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковки, если они предоставлены грузоотправителем. 6. "Договор морской перевозки" означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем. 7. "Коносамент" означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой	принимает на себя ответственность за исполнение договора. 3. "Договор смешанной перевозки" означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки. 4. "Документ смешанной перевозки" означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора. 5. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени которого заключен договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки, или любое лицо, которым или от имени которого от лица которого груз фактически сдается оператору смешанной перевозки в связи с договором смешанной перевозки. 6. "Грузополучатель" означает лицо,		d) "универсальное грузовое место" означает контейнер, стандартную тару, полуприцеп или другое сопоставимое грузовое место, используемое при смешанных перевозках.	прием или погрузку груза на судно перевозчиком, составленный в виде коносамента или накладной, или в виде любого другого используемого в коммерческой практике документа; 7. Термин "груз" не охватывает буксируемые или толкаемые суда и не включает багаж и транспортные средства пассажиров; когда товары объединены в контейнере, на поддоне или в либо на подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем; 8. Выражение "письменная форма" охватывает, если только заинтересованные лица не договорились об ином, положение, при котором информация передается с помощью электронного, оптического или любого другого средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
жат такой договор или выполняют обе функции. Она включает информацию, которая предлагается к электронной записи или иным образом увязывается с электронной записью одновременно с ее передачей или после ее передачи перевозчиком или исполняющей стороной. 1.10 "<u>Фрахт</u>" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки. 1.11 "<u>Груз</u>" означает имущество, предметы и изделия любого рода, которые перевозчик или исполняющая сторона получает для перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или исполняющей стороной или от их имени. 1.12 "<u>Держатель</u>" означает лицо, которое а) временно владеет оборотным транспортным документом или обладает исключительным правом [доступа к оборотной электронной записи] [распоряжения оборотной электронной записью], и б) либо: i) если документ является поручением, определяется в нем в качестве грузоотправителя по договору		такое обязательство. 8. "<u>Письменная форма</u>" включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.	управомоченное на получение груза. 7. "<u>Груз</u>" включает любой контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они представлены грузоотправителем. 8. "<u>Международная конвенция</u>" означает международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое нормами международного права. 9. "<u>Императивная норма национального права</u>" означает любую норму закона, относящуюся к перевозке грузов, от положения которой нельзя отступить посредством принятия договорного условия в ущерб грузоотправителю. 10. "<u>Письменная форма</u>" означает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.			ими, при условии, что эта информация доступна для последующего использования в качестве исходной информации; 9. "Законодательство государства, применимое в соответствии с настоящей Конвенцией", означает действующие в данном государстве правовые нормы, иные чем его правила, относящиеся к международному частному праву.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или, ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, предъявителем такого документа или iii) если используется обратная электронная запись, может в соответствии со статьёй 2.4 доказать, что он [имеет доступ к такой записи] [может распоряжаться такой записью]. <u>1.13 "Оборотная электронная запись"</u> означает электронную запись i) в которой указано, в результате таких заявлений, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих заявлений, признанных в законодательстве, регулирующем такие записи, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче", и ii) которая используется в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4,								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
который включает надлежащие положения, касающиеся передачи такой записи следующему держателю и метода, при помощи которого держатель такой записи может доказать, что он является таким держателем. <u>1.14 "Оборотный транспортный документ"</u> означает транспортный документ, в котором указано, в результате таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в законодательстве, регулирующем такие документы, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче". <u>1.15 "Необоротная электронная запись"</u> означает электронную запись, которая не удовлетворяет критериям оборотной электронной записи <u>1.16 "Необоротный транспортный документ"</u> означает транспортный документ, который не удовлетворяет критериям оборотного транспортного документа.								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<u>1.17 "Исполняющая сторона"</u> означает любое лицо помимо перевозчика, которое физически исполняет [или не исполняет полностью или частично] любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении перевозки, обработки, хранения или складирования груза, если такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика, независимо от того, является ли данное лицо стороной договора перевозки, указано ли оно в таком договоре или несет ли оно в соответствии с таким договором юридическую ответственность. Термин "исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем или является работником, агентом, подрядчиком или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем. <u>1.18 "Право распоряжаться грузом"</u> имеет значение, установленное в статье 11.1. <u>1.19 "Грузоотправитель по договору"</u> означает лицо, которое заключает договор								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
перевозки с перевозчиком. <i>1.20</i> "<u>Транспортный документ</u>" означает документ, который выдается в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор, или выполняет обе функции.								

ГЛАВА 2 – ЭЛЕКТРОННАЯ СВЯЗЬ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО–ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КДПГ КМЖП–МГК 1999 КПГВ ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>Статья 2 – Электронная связь</i> 2.1 Все, что подлежит включению в транспортный документ или должно быть отражено в нем в соответствии с настоящим документом, может быть записано или передано с применением электронной связи вместо использования транспортного документа, если выдача и последующее использование электронной записи осуществляются с прямо или косвенно выраженного согласия перевозчика и грузоотправителя по договору. 2.2.1 Если выдается оборотный транспортный документ и перевозчик и держатель договариваются заменить этот документ оборотной электронной записью, a) держатель сдает оборотный транспортный документ или все такие документы, если было выдано более одного документа, перевозчику, и b) перевозчик выдает держателю оборотную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она выдана взамен оборотного транспортного документа, после чего оборотный транспортный документ полностью утрачивает юридическую силу или действительность. 2.2.2 Если выдается оборотная электронная запись и перевозчик и держатель договариваются заменить электронную запись оборотным транспортным документом, a) перевозчик выдает держателю взамен электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он выдан взамен оборотной электронной записи, и b) после такой замены электронная запись полностью утрачивает юридическую силу и действительность. 2.3 Уведомления и подтверждение, упоминаемые в статьях 6.9.1, 6.9.2, 6.9.3, 8.2.1 (b) и (c), 10.2, 10.4.2, заявление, упоминаемое в статье 14.3, и соглашение относительно веса, предусмотренное в статье 8.3.1(c), могут даваться с использованием электронной связи, если использование таких средств осуществляется с прямого или косвенного согласия стороны, которая их направляет, и стороны, которой они направляются. В противном случае следует использовать письменную форму. 2.4 Использование оборотной электронной записи осуществляется в соответствии с регламентом, согласованным между перевозчиком и грузоотправителем по договору или держателем, упомянутым в статье 2.2.1. Такой регламент должен быть упомянут в договорных положениях и должен содержать надлежащие положения, касающиеся a) передачи такой записи следующему держателю, b) методов, при помощи которых держатель записи в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем, и c) порядка направления подтверждения в отношении того, что i) сдача груза грузополучателю осуществлена или ii) оборотная электронная запись в соответствии со статьями 2.2.2 или 10.3.2(i)(b), полностью утратила юридическую силу или действительность.	<i>Ни в одной другой транспортной конвенции не содержится подобных положений</i>

ГЛАВА 3 – СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 3 – Сфера применения 3.1 С учетом положений статьи 3.3.1 положения настоящего документа применяются в отношении всех договоров перевозки, в соответствии с которыми место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах, если а) место получения [или порт погрузки], упомянутое либо в договоре перевозки², либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств или б) место сдачи [или порт разгрузки], указанные либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств, или с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи, указанных либо в договоре перевозки, либо в	Статья 10 Положения настоящей Конвенции применяются по всякому коносаменту, относящемуся к <u>перевозке грузов³</u> между портами двух разных государств, если: а) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо с) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверяемый 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	Статья 2 – Сфера применения 1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем <u>договорам морской перевозки⁴</u> между двумя разными государствами, если: а) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или с) 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	Статья 2 – Сфера применения Положения настоящей Конвенции применяются ко всем <u>договорам смешанной перевозки⁵</u> из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если: а) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из Договаривающихся государств; или б) указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из Договаривающихся государств.	Статья 1 – Область применения 1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон. 2. При применении настоящей Конвенции под "автомобилем" следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепом, прицепы и полуприцепы так, как они определяются в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года. 3. Настоящая Конвенция применяется	Статья 1 – Сфера применения 1. Настоящие Унифицированные правила применяются ко всякому договору перевозки грузов железнодорожным транспортом за вознаграждение, когда место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных государств–членов, независимо от местонахождения коммерческого предприятия и национальности сторон договора перевозки. 2. Настоящие Унифицированные правила применяются также к договорам перевозки грузов железнодорожным транспортом за вознаграждение, когда место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных государств, из которых по крайней мере	Статья 2 – Область применения 1. Настоящая Конвенция применяется к любому договору <u>перевозки⁶</u> , в соответствии с которым порт погрузки или место приема груза и порт разгрузки или порт сдачи груза расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является государством – участником настоящей Конвенции. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или местами сдачи, то таким портом или местом сдачи является порт разгрузки или сдачи, в котором фактически был сдан груз. 2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется	Статья 1 – Предмет 1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или грузов, осуществляемой за плату посредством водного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок. 2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место определения и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмот-	Статья 1 – Сфера применения 1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или грузов, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием. 2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств–участников, либо на территории одного и того же государства–участника, если согласованная остановка преду-

² См. определение понятия "договор перевозки" в статье 1.5 на стр. 8.

³ См. определение понятия "перевозка грузов" в статье 1(е) на стр. 9.

⁴ См. определение понятия "договор морской перевозки" в статье 1.6 на стр. 9.

⁵ См. определение понятия "договор смешанной перевозки" в статье 1.3 на стр. 9.

⁶ См. определение понятия "договор перевозки" в статье 1.1 на стр. 8.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
договорных условиях, и это место расположено в одном из Договаривающихся государств, или] d) [договор перевозки заключен в одном из Договаривающихся государств или в договорных условиях указано, что транспортный документ или электронная запись составлены в одном из Договаривающихся государств, или] e) в договоре перевозки предусматривается, что к нему применяются положения настоящего документа или законодательство любого государства, вводящее их в действие. 3.2 Положение настоящего документа применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.	указанным выше коносаментом положения настоящей Конвенции. Настоящая статья не наносит ущерба праву Договаривающегося государства применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не указанным в предыдущих пунктах.	перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или е) 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.		также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительствами или учреждениями или организациями. 4. Настоящая Конвенция не применяется: a) к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям; b) к перевозкам покойников; c) к перевозкам обстановки и мебели при переездах. 5. Договаривающиеся стороны запрещают изменение этой Конвенции путем частных соглашений, заключенных между двумя или несколькими договаривающимися сторонами, за исключением отмены и применения к их пограничным перевозкам или разрешения использования при перевозках, производимых исключительно на их территории, накладных, устанавливающих право собственности на груз.	одно является Государством-членом, и стороны договора договариваются о том, что договор подпадает под действие Унифицированных правил. 3. Когда международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, предусматривает перевозку дорожным транспортом или по внутренним водным путям, на внутренних маршрутах Государства-члена в дополнение к трансграничной перевозке железнодорожным транспортом, настоящие Унифицированные правила подлежат применению. 4. Когда международная перевозка, являющаяся предметом единого договора перевозки, предусматривает морскую перевозку или трансграничную перевозку по внутренним водным путям в дополнение к перевозке железнодорожным транспортом, настоящие Унифицированные правила подлежат применению, если морская перевозка или перевозка по внутренним водным путям исполняется в качестве услуг, упомянутых в перечне услуг, содержащемся в § 1	режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 1, за исключением тех случаев, когда a) в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда b) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным. 3. Настоящая Конвенция применяется независимо от национальной принадлежности, места регистрации, порта приписки судна или того факта, является ли оно судном морского плавания или внутреннего плавания, и независимо от национальной принадлежности, места нахождения или места пребывания перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя.	рена на территории другого государства, даже если это Государство не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная. 3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства. Статья XIV Монреальского протокола Варшавская конвенция, измененная в	смотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная. 3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства. 4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
					статьи 24 Конвенции. 5. Унифицированные правила не применяются в отношении перевозки между станциями, находящимися на территории соседних государств, когда инфраструктура таких станций находится в управлении одной или более инфраструктурных компаний, подпадающих под юрисдикцию только одного из этих государств.		Гааге в 1955 году и настоящим Протоколом, применяется к международной перевозке, как она определена в статье 1 Конвенции, когда пункты отправления и назначения находятся либо на территориях двух государств, являющихся сторонами настоящего Протокола, либо на территории одного государства, являющегося стороной настоящего Протокола, если предусмотрена остановка на территории другого государства. Статья 2 1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими юридическими лицами публичного права, отвечающими условиям, предусмотренным в статье 1. 2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями. 3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей ста-	

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
							ты положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.	

В. ЧАРТЕР

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 3.3.1 Положения настоящего документа не применяются в отношении чартеров [договоров фрахтования, договоров на массовые грузы или аналогичных соглашений]. 3.3.2 Несмотря на положения статьи 3.3.1, если оборотный транспортный документ или обратная электронная запись составляются в соответствии с чартером [договором фрахтования, договором на массовые грузы или аналогичным соглашением], положения настоящего документа применяются в отношении договора, подтверждаемого таким документом или такой электронной записью или содержащегося в них, с того момента и в той степени, в какой данный документ или электронная запись регулируют отно-	Статья 1(b) "Договор перевозки" применяется исключительно к договору перевозки, удостоверяющему 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. Статья 5 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 коноса-	Статья 2 3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем. 4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.						

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
шения между перевозчиком и держателем, не являющимся фрахтователем. 3.4 Если договор предусматривает будущую перевозку груза в нескольких партиях, положения настоящего документа применяются в отношении каждой партии, если это предусмотрено статьями 3.1, 3.2 и 3.3.	мент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.							

ГЛАВА 4 – ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 4 – Период ответственности 4.1.1 С учетом положений статьи 4.3, ответственность перевозчика за груз на основании настоящего документа охватывает период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки до момента сдачи груза грузополучателю. 4.1.2 Моментом и местом получения груза считается момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося получения груза, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие таких положений в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом получения груза являются момент и место фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны.	Статья 1(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 4 – Период ответственности 1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. 2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика: а) с момента, когда он принял груз от: i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя; или ii) какого-либо органа иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки; б) 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 соответ-	Статья 4 – Период ответственности 1. Ответственность оператора смешанной перевозки за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза. 2. Для целей настоящей статьи считается, что груз находится в ведении оператора смешанной перевозки: а) с момента, когда он принял груз от: i) грузоотправителя или лица, действующего от его имени, или ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки; б) до момента, когда он выдал груз: i) путем вручения груза грузополучателю, или ii) в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки, – путем предоставления его в распоряжение грузопо-		Статья 23 – Основание ответственности 1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза в результате общей утраты или повреждения груза с момента принятия груза до момента сдачи, а также за утрату или повреждение в результате превышения срока перевозки, независимо от используемой инфраструктуры железнодорожной перевозки.	Статья 16 – Ответственность за ущерб 1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, происшедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения срока сдачи, если он не докажет, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить. 2. Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза в течение времени до погрузки груза на судно или после того, когда груз был выгружен с судна, определяется в соответствии с законодательством государства, применимым к договору перевозки.	Статья 18 1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки. 2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома. 3. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб считается вытекающим, до доказательства противного, из проис-	Статья 18 – Повреждение груза 3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика. 4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта,

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
4.1.3 Моментом и местом сдачи груза являются момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося сдачи груза, момент и место, соответствующие торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие любого такого конкретного положения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом сдачи груза являются момент и место разгрузки или выгрузки груза с последнего судна или транспортного средства, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки. 4.1.4 Если перевозчик обязан передать груз в месте сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых грузополучатель может их получить, такая		ствии с договором или законом, или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки; или iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз. 3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.	лучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в месте выдачи груза, или iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым и силу закона или правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз. 3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на оператора смешанной перевозки включает его служащих или агентов или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, а ссылки на грузоотправителя или грузополучателя включают их служащих или агентов.				шествия, происшедшего во время воздушной перевозки.	такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
передача будет рассматриваться в качестве сдачи груза перевозчиком грузополучателю в соответствии со статьями 4.1.3.								

В. ПЕРЕВОЗКА ДО И ПОСЛЕ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ (СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ/ПЕРЕВОЗКИ "ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ")

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>Статья 4 – Период ответственности</i> 4.1.1 С учетом положений статьи 4.3, ответственность перевозчика за груз на основании настоящего документа охватывает период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки до момента сдачи груза грузополучателю. 4.2.1 Перевозка до или после морской перевозки. В случае предъявления требований или возникновения спора в результате утраты или повреждения груза или задержки, возникшей исключительно в течение любого из следующих периодов: а) с момента получения груза перевозчиком или исполняющей стороной до момента его погрузки на судно;			Статья 1 – Определения 2. "Оператор смешанной перевозки" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора. 3. "Договор смешанной перевозки" означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.	Статья 2 1. Если на части пробега автомобиль, содержащий груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или посредством воздушного транспорта без перегрузки, за исключением случая, могущего возникнуть при применении статьи 14, настоящая Конвенция все же применяется ко всей перевозке в целом. Однако, поскольку доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки, происшедшие при перевозке, произведенной одним из родов транспорта, кроме дорожного, не были вызваны действием или упущением дорожного транспорта, а вызваны фактом, который мог иметь место только во время перевозки, произведенной не дорож-	Статья 48 – Ответственность в отношении железнодорожных/морских перевозок 1. При железнодорожной/морской перевозке в рамках услуг, упомянутых в § 2 статьи 2 Конвенции, любое Государство-член может в результате ходатайства о включении надлежащего примечания в перечень услуг, в отношении которых применяются настоящие Унифицированные правила, добавить в полном объеме следующие основания для освобождения от ответственности в дополнениях, предусмотренных в статье 23: а) пожар, если перевозчик доказывает, что он не был вызван его действиями или бездействием или же действиями или бездействием капитана, матроса, лоцмана или служащих перевозчика;	Статья 2 – Область применения 2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 1, за исключением тех случаев, когда а) в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда б) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.	Статья 18 5. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки. Статья 30 1. В случаях перевозок, регулируемых определением третьего абзаца статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных	Статья 38 – Смешанные перевозки 1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1. 2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении воздушной перевозки.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
b) с момента его выгрузки с судна до момента его сдачи грузополучателю; и в момент такой утраты, повреждения или задержки действуют положения международной конвенции, которые i) в соответствии с их условиями применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение этого периода, [независимо от того, требуется ли выдача какого-либо конкретного документа, с тем чтобы такая международная конвенция являлась применимой], и ii) содержат конкретные положения об ответственности перевозчика, пределах ответственности или о сроках подачи исков и iii) не могут быть отменены на основании частного договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору, такие положения, если они носят обязательный характер, как это указано в подпункте (iii) выше, имеют преобладающую силу по сравнению			Статья 3 – Обязательное применение 2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право грузоотправителя выбирать между смешанной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах различными видами транспорта. Статья 19 – Ущерб, причиненный на определенном этапе перевозки В тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, вытекающим из применения пунктов 1 – 3 статьи 18, предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормой национального права.	ным транспортом, ответственность дорожного транспортера определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялась бы ответственность любого не дорожного транспортера при заключенном между ним и отправителем договоре на перевозку груза, согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым родом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее в случае отсутствия таких положений ответственность дорожного транспортера определяется настоящей Конвенцией. 2. В том случае, когда транспортер, производящий дорожные перевозки, одновременно производит перевозку и иным родом транспорта, его ответственность определяется также пунктом 1, как если бы его функция дорожного транспортера и функция транспортера, производящего перевозки иным родом транспорта, чем дорожным, выполнялись двумя различными лицами.	b) спасание или попытка спасания жизни или имущества на море; c) погрузка груза на палубу судна, если такая погрузка производится с согласия грузоотправителя, отраженного в транспортной накладной, и груз не находится в вагонах; d) риски, опасности и аварии на море или в других судоводных водах. 2. Перевозчик может воспользоваться основаниями для освобождения от ответственности, упомянутыми в § 1, только в том случае, если он доказывает, что утрата или повреждение груза, или превышение срока перевозки возникли в ходе морского рейса в период с момента погрузки груза на борт судна до момента выгрузки груза с судна. 3. Когда перевозчик полагается на основания для освобождения от ответственности, упомянутые в § 1, он тем не менее продолжает нести ответственность, если уполномоченное лицо доказывает, что утрата или повреждение груза или превышение срока перевозки обусловлено ошибкой перевозчика,		настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем. 2. В случае такой перевозки, пассажир или его уполномоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь. 3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение – против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.	

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
с положениями настоящего доку- мента. [4.2.2 Статья 4.4.1 применяется неза- висимо от нацио- нального законода- тельства, которое в противном случае применимо в отно- шении договора перевозки.]					капитана, матроса, лоцмана или слу- жащих перевозчика. 4. Когда морской маршрут обслужи- вается несколькими предприятиями, включенными в перечень служб в соответствии с § 1 статьи 24 Конвен- ции, режим ответ- ственности, приме- нимый в отношении такого маршрута, должен быть ана- логичным для всех таких предприятий. Кроме того, когда такие предприятия включены в пере- чень по просьбе ряда Государств- членов, принятие такого режима должно быть пред- варительно согласо- вано этими государ- ствами. 5. О мерах, приня- тых в соответствии с §§ 1 и 4, следует уведомлять Гене- рального секретаря. Они вступают в силу не раньше, чем по истечении 30 дней с момента уведомления Гене- ральным секретарем других Государств- членов относи- тельно таких мер. Партии грузов, уже находящиеся в процессе перевозки, не затрагиваются такими мерами.		<i>Статья 30 А</i> Настоящая Конвен- ция ни в коей мере не предпрещает во- проса о том, имеет ли лицо, ответствен- ное за вред в соот- ветствии с ее поло- жениями, право регресса против любого другого лица. <i>Статья 31</i> 1. В случае комби- нированных пере- возок, осуществля- емых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоящей Конвен- ции применяются лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1. 2. Ничто в настоя- щей Конвенции не мешает сторонам, в случае комбиниро- ванной перевозки, включать в воз- душно-перевозоч- ный документ усло- вия, относящиеся к иным видам пере- возок, при условии, что постановления настоящей Конвен- ции будут приме- няемы в отношении перевозки по воз- духу.	

C. СМЕШАННЫЕ ДОГОВОРЫ ПЕРЕВОЗКИ И ЭКСПЕДИРОВАНИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 4.3 – Смешанные договоры перевозки и экспедирования 4.3.1 Стороны могут прямо договориться в договоре перевозки, что в отношении указанной части или частей транспортировки груза перевозчик, выступая агентом, организует перевозку другим перевозчиком или перевозчиками. 4.3.2 В таком случае перевозчик проявляет надлежащую осмотрительность при выборе другого перевозчика, заключает договор с таким другим перевозчиком на обычных и общепринятых условиях, а также принимает все меры, которые могут разумно потребоваться для того, чтобы позволить такому другому перевозчику надлежащим образом выполнить свои обязательства по его договору.		Статья 11 – Сквозная перевозка 1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее и исключающее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче	Статья 3 – Обязательное применение 2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право грузоотправителя выбирать между смешанной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах различными видами транспорта.	Статья 34 Если перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняется последовательно несколькими дорожными транспортными средствами, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй транспорт и каждый из следующих за ним становятся, в силу принятия ими груза и накладной, участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях. Статья 35 1. Транспорт, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности, он делает на этом экземпляре, равно как и на выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8. 2. Постановления, содержащиеся в статье 9, применяются к взаимоотношениям между транспортными средствами,	Статья 26 – Последовательные перевозчики Если перевозка, регулируемая единым договором, выполняется несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик в силу принятия груза, сопровождаемого накладной, становится участником договора перевозки в соответствии с условиями этого документа и принимает на себя вытекающие из него обязательства. В таком случае каждый перевозчик несет ответственность в отношении перевозки по всему маршруту до сдачи груза. Статья 49 – Урегулирование расчетов 1. Любой перевозчик, который получил или которому причитались при отправлении или по прибытии сборы или другие платежи, вытекающие из договора перевозки, обязан выплатить заинтересованным перевозчикам их соответствующую долю. Методы платежа устанавливаются на основе соглашения между перевозчиками.		Статья 30 1. В случаях перевозки, регулируемой третьим абзацем статьи 1, производимых несколькими перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем. 2. В случае такой перевозки, пассажир или его уполномоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь. 3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на	Статья 36 – Последовательные перевозчики 1. В случаях перевозки, регулируемых пунктом 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем. 2. В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошли происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь. 3. В отношении багажа или груза пассажир или отправитель может воз-

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		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.		последовательно производящими перевозку. Статья 36 Поскольку дело не касается встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только к первому транспортеру, к последнему транспортеру, либо к транспортеру, выполняющему ту часть перевозки, при выполнении которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих транспортеров. Статья 37 Транспортер, уплативший согласно постановлению настоящей Конвенции возмещение за ущерб, имеет право взыскать с остальных участвующих в перевозке транспортеров основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на нее и издержки, связанные с пере-	2. Статья 12 применяется также к отношениям между последовательными перевозчиками. Статья 50 – Право регресса 1. Перевозчик, который выплатил возмещение в соответствии с настоящими Унифицированными правилами, может воспользоваться правом регресса по отношению к перевозчикам, которые принимали участие в перевозке, в соответствии со следующими положениями: а) перевозчик, по вине которого возникла утрата или повреждение, несет исключительную ответственность за такую утрату или повреждение; б) когда утрата или повреждение возникли по вине нескольких перевозчиков, каждый перевозчик несет ответственность за вызванную им утрату или повреждение; если такое разграничение провести невозможно, сумма возмещения распределяется между ними в соответствии с подпунктом (с); с) если невозможно доказать, какой перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение, сумма возмещения распреде-		получение - против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем. Статья 30 А Настоящая Конвенция ни в коей мере не предпринимает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.	будить дело против первого перевозчика, и пассажир или получатель, имеющий право на получение, - против последнего; и тот и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
				возкой, согласно нижеследующим постановлениям: а) транспортер, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки, оплачиваемые им самим или другим транспортером; б) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких транспортеров, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый транспортер несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку; с) если нельзя установить, который из транспортеров несет ответственность за ущерб, причитающаяся в возмещение его сумма распределяется между всеми транспортерами в пропорции, указанной выше в пункте (б). Статья 38 В случае неспособности одного из транспортеров, причитающаяся с него и не уплаченная им часть возме-	ляется между всеми перевозчиками, которые принимали участие в перевозке, за исключением тех перевозчиков, которые доказывают, что утрата или повреждение возникли не по их вине; такое распределение производится пропорционально их соответствующим долям в стоимости перевозки. 2. В случае несостоятельности любого из таких перевозчиков невыплаченная доля, причитающаяся с такого перевозчика, распределяется между всеми другими перевозчиками, которые принимали участие в перевозке, пропорционально части причитающейся им платы за перевозку. Статья 51 – Процедура регресса 1. Действительность платежа, произведенного перевозчиком, который использует свое право регресса в соответствии со статьей 50, не может быть оспорена перевозчиком, в отношении которого применяется такое право регресса, когда сумма возмещения установлена судом или третейским судом и когда последнему из таких			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
				щения, распределяется между всеми другими транспортерами пропорционально приходящему на долю каждого из них вознаграждению за перевозку. Статья 39 1. Транспортёр, к которому предъявлен один из указанных в статьях 37 и 38 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведенного предъявляющим к нему иск транспортером, когда размер возмещения за ущерб установлен решением суда, если только он был надлежащим образом осведомлен о процессе и имел возможность принять в нем участие. 2. Транспортёр, желающий предъявить иск об убытках, может направить исковое прошение в компетентный суд страны, в которой находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле транспортеров, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключен договор перевозки. Иск может быть	перевозчиков, получившему надлежащее уведомление о разбирательстве, была предоставлена возможность принять участие в разбирательстве. Суд или третейский суд, занимающийся рассмотрением основного иска, определяет, какой срок должен быть предоставлен для направления такого уведомления о разбирательстве и для принятия участия в таком разбирательстве. 2. Перевозчик, использующий свое право регресса, должен возбуждать свой иск в рамках одного разбирательства против всех перевозчиков, с которыми он не смог достичь мирового соглашения, и в противном случае он утрачивает право регресса в отношении тех сторон, против которых он не подал иск. 3. Суд или третейский суд должен выносить свое решение в рамках одного судебного постановления по всем представленным регрессным требованиям. 4. Перевозчик, желающий воспользоваться правом регресса, может обращаться в суды или третейские суды			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
				возбужден против всех заинтересованных в деле транспортеров в одном и том же судебном установлении. 3. Постановления, содержащиеся в пункте 3 статьи 31, применяются к судебным решениям, вынесенным по искам, упомянутым в статьях 37 и 38. 4. Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними транспортерами к другим. Однако срок давности течет либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно постановлению настоящей Конвенции, или же, при отсутствии такого решения, со дня фактической уплаты возмещения. Статья 40 Транспортеры вправе установить по взаимному согласию условия договора, отступающие от положений, содержащихся в статьях 37 и 38.	государства, на территории которого находится основное коммерческое предприятие одного из перевозчиков, принимавших участие в перевозке, или же отделение или агентство, с которым был заключен договор перевозки. 5. Когда необходимо возбудить иск против нескольких перевозчиков, перевозчик, выступающий истцом, имеет право выбрать суд или третейский суд, в котором он намеревается возбудить производство, из числа судов, обладающих соответствующей компетенцией в соответствии с § 4. 6. Разбирательство во исполнение права регресса не может быть объединено с разбирательством о выплате возмещения, которое возбуждено по инициативе лица, обладающего соответствующими правами в соответствии с договором перевозки. Статья 52 – Соглашения, касающиеся права регресса Перевозчик может заключать соглашения, предусматривающие частичную отмену положений статей 49 и 50.			

ГЛАВА 5 – ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

ДОКУМЕНТ	ГААСКО–ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА
Статья 5 – Обязательства перевозчика 5.1 Перевозчик с учетом положений настоящего документа и в соответствии с условиями договора перевозки перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю. 5.2.1 Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определяется в статье 4.1, и с учетом статьи 4.2 обеспечивает надлежащую и тщательную погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним и его разгрузку. 5.2.2 Стороны могут договориться о том, что определенные функции, упомянутые в статье 5.2.1, исполняются грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной или грузополучателем или от их имени. Такое соглашение должно быть упомянуто в договорных условиях. 5.3 Несмотря на положения статей 5.1, 5.2 и 5.4, перевозчик может отказаться производить погрузку или может выгрузить, ликвидировать или обезопасить груз или принять такие другие меры, которые являются разумными, если груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять в период ответственности перевозчика опасность для людей или имущества или же неправомерную или неприемлемую опасность для окружающей среды. 5.4 Перевозчик обязан до, в начале [и в ходе] морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность с целью: a) обеспечения [и поддержания] мореходности судна; b) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и обеспечения судна; c) обеспечения [и поддержания] надлежащего состояния и безопасности трюмов и других частей судна, в котором перевозится груз, включая контейнеры, если они предоставляются перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его приемки, перевозки и обеспечения сохранности. 5.5 Несмотря на положения статей 5.1, 5.2 и 5.4, перевозчик в случае морской перевозки [или внутренней перевозки] может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях сохранения другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.	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.

ГЛАВА 6 – ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

6.1. ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 6 – Ответственность перевозчика 6.1 Основания ответственности 6.1.1 Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку или способствовавшие им, возникли не по его вине или не по вине любого лица, упомянутого в статье 6.3.2(а). 6.1.2 [Несмотря на положения статьи 6.1.1, перевозчик не отвечает за утрату, повреждение или задержку, возникшие вследствие или явившиеся результатом а) действий, небрежности или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судо-	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,	Статья 5 – Основания ответственности 1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. 4. а) Перевозчик несет ответственность: i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов; ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требо-	Статья 15 – Ответственность оператора смешанной перевозки за действия его служащих, агентов и других лиц С соблюдением положений статьи 21 оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов, если такой служащий или агент действует в пределах его служебных обязанностей, или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, если такое лицо действует при исполнении договора, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим. Статья 16 – Основания ответственности 1. Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место в то	Статья 17 1. Транспортёр несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачи, а также за просрочку доставки. 2. Транспортёр освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или просрочка с доставкой произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной транспортного, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которые транспортёр не мог и последствия которых он не мог предотвратить. 3. Транспортёр не может ссылаться на дефекты автомобиля, которым он пользуется для выполнения перевозки, ни на вину лица, у которого был нанят автомобиль, или агентов последнего.	Статья 23 – Основания ответственности 1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза в результате общей или частичной утраты или повреждения груза с момента принятия груза до момента сдачи и за утрату или повреждение в результате превышения срока перевозки, независимо от используемой инфраструктуры железнодорожных перевозок. 2. Перевозчик освобождается от ответственности в той степени, в какой утрата или повреждение груза или превышение срока перевозки возникли по вине лица, обладающего правовым титулом, вследствие приказа, отданного лицом, обладающим правовым титулом, но не в результате ошибки перевозчика, вследствие скрытого дефекта в грузе (порча, убыль и т.д.) или вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.	Статья 16 – Ответственность за ущерб 1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, происшедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения срока сдачи, если он не докажет, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить. 2. Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза в течение времени до погрузки груза на судно или после того, когда груз был выгружен с судна, определяется в соответствии с законодательством государства, применимым к договору перевозки. Статья 17 – Служащие и агенты 1. Перевозчик отвечает за действия и бездействие своих служащих и агентов, которых он использует во время выполнения договора	Статья 10.3 За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 5. Статья 18 2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки. 3. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечис-	Статья 18 – Повреждение груза 1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки. 2. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств: а) присущего грузу дефекта, качества или порока; б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов; с) акта войны или вооруженного конфликта; д) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза. 3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
вождении или управлении судном; b) пожара на судне, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика.] 6.1.3 Несмотря на положение статьи 6.1.1, если перевозчик доказывает, что утрата или повреждение груза или задержка в сдаче были вызваны одним из перечисленных ниже событий, предполагается, в отсутствие доказательства обратного, что ни его действия, ни действия исполняющей стороны не вызвали такой утраты, повреждения или задержки или не способствовали им. i) [Непреодолимая сила], война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстание и народные волнения; ii) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия [включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса];	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 какому-либо при-	вание, 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 требует 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. 6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море. 7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или	время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 14, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в статье 15, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Статья 17 – Сопутствующие причины В тех случаях, когда вина оператора смешанной перевозки, его служащих или агентов или любого другого лица, упомянутого в статье 15, сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в доставке, оператор смешанной перевозки несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены такой виной или небрежностью, при условии что оператор смешанной перевозки докажет размер утраты, степень повреждения или задержки в доставке, которые не обусловлены виной с его стороны.	4. С соблюдением постановлений, содержащихся в пункте 2 и 5 статьи 18, перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств: a) с использованием открытыми или покрытыми брезентом автомобилями, если такое пользование было определено договором и об этом упомянуто в накладной; b) с отсутствием или неисправностью упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их; c) с перемещением, нагрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя; d) с характером некоторых грузов, подверженным по свойствам, обусловленным таким характером их, полной или частичной гибели или	3. Перевозчик освобождается от ответственности в той степени, в какой утрата или повреждение груза обусловлены особыми рисками, возникающими при наличии одного или более из следующих обстоятельств: a) перевозка в открытых вагонах в соответствии с Общими условиями перевозки или когда это было прямо согласовано и указано в накладной; если повреждение груза возникло в результате атмосферного воздействия, грузы, перевозимые в универсальной транспортной таре и в закрытых автомобилях, погруженных в вагоны, не рассматриваются в качестве перевозимых в открытых вагонах; если для перевозки грузов в открытых вагонах грузоотправитель использует брезент, перевозчик несет такую же ответственность как и в случае перевозки в открытых вагонах без брезента, даже в отношении грузов, которые в соответствии с Общими условиями перевозки не перевозятся в открытых вагонах; b) отсутствие или несоответствие	перевозки, в той же степени, что и за свои собственные действия и бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей. 2. В том случае, когда перевозка осуществляется фактическим перевозчиком в соответствии со статьей 4, перевозчик также отвечает за действия и бездействие фактического перевозчика, его служащих и агентов, действующих в пределах своих служебных обязанностей. 3. В том случае, когда предъявлен иск к служащим и агентам перевозчика или фактического перевозчика, эти лица, доказав, что они действовали в пределах своих служебных обязанностей, имеют право ссылаться на такие же освобождения от ответственности и на те же пределы ответственности, на которые может ссылаться перевозчик или фактический перевозчик в силу настоящей Конвенции. 4. Лоцман, который назначается компетентным органом и которого нельзя свободно выбрать, не считается служащим или агентом по смыслу пункта 1.	ленных ниже обстоятельств: a) присущего грузу дефекта, качества или порока; b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов; c) акта войны или вооруженного конфликта; d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза. Статья 21 1. При перевозке пассажиров и багажа, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может, согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика. 2. При перевозке грузов, если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его или ее права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возме-	охраной перевозчика. 4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
iii) действия или упущения грузоотправителя по договору порожжающей стороны или грузополучателя; iv) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы; v) спасание или попытки спасания жизни или имущества на море; vi) потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренние присущих грузу дефектов; vii) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки; viii) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости; ix) обработка, погрузка, укладка или разгрузка груза грузоотправителем по договору, порожжающей стороной и грузополучателем или от их имени; x) действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статье 5.3 и 5.5, когда груз стал представ-	чинам полностью или частично; k) восстаний или народных волнений; l) спасания или попытки спасания жизни 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.	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.		повреждению от поломки, ржавления, внезапного гниения, усушки, убыли, нормальной утечки или действия паразитов и грызунов; е) с недостаточностью или неудовлетворительностью разметки или нумерации грузовых мест; f) с перевозкой живых животных. 5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье транспортер не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба. Статья 18 1. На транспортере лежит бремя доказательства, что потеря груза, его повреждение или просрочка в доставке вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17. 2. Если транспортер докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или несколь-	упаковки в случае грузов, которые по своей природе подвержены утрате и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке; с) погрузка груза грузоотправителем или разгрузка грузополучателем; d) характер некоторых грузов, подверженных вследствие такого характера полной или частичной утрате или повреждению, особенно вследствие поломки, ржавления, внутренней или внешней порчи, усушки или убыли; е) несоответствующее, неправильное или неполное описание или нумерация грузовых мест; f) перевозка живых животных; g) перевозка, которая в соответствии с применимыми положениями или договоренностями, достигнутыми между грузоотправителем и перевозчиком и указанными в накладной, должна осуществляться под надзором сопровождающего лица, если утрата или повреждение возникли в результате риска, которые сопровождающее лицо обязано было предотвратить.	Статья 18 – Особые случаи освобождения от ответственности 1. Перевозчик и фактический перевозчик освобождаются от ответственности, если утрата, повреждение или задержка являются результатом одного из перечисленных ниже обстоятельств или рисков: a) действия или бездействия грузоотправителя, грузополучателя или лица, уполномоченного распоряжаться грузом; b) перемещения, погрузки, укладки или выгрузки груза грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами, действующими по поручению грузоотправителя или грузополучателя; c) перевозки груза на палубе или в открытых трюмах, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли, либо требуется действующими предписаниями; d) характера определенных видов груза, с которым связаны полная или частичная утрата или повреждение, в частности от поломки, ржавчины,	щения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению.	

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
лять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву; [xi] риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах;] 6.1.4 [Если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает частично в результате события, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, перевозчик несет ответственность за всю утрату, повреждение или задержку в сдаче, за исключением тех случаев, когда он доказывает, что определенная часть утраты вызвана событием, за которое он не несет ответственности.] [Если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает частично в результате события, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, то перевозчик а) несет ответственность за утрату, повреждение или				ких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого. 3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, упомянутом в пункте 4 (а) статьи 17, если убыль превышает нормально допустимую или при потере грузового места. 4. Если перевозка производится посредством автомобиля, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влаги воздуха, транспортер может ссылаться на пункт 4 (d) статьи 17 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он придерживался данных ему специальных инструкций. 5. Транспортер может ссылаться в свою пользу на пункт 4 (f) статьи 17 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан при-	Статья 24 – Ответственность в случае перевозки железнодорожных вагонов в качестве груза 1. В случае перевозки железнодорожных вагонов, передвигающихся на собственных колесах и отправляемых в качестве груза, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение, возникшие в результате утраты или повреждения вагона или его съемных частей с момента принятия к перевозке до момента сдачи, а также за утрату и повреждение, возникшие в результате превышения срока перевозки, если он не доказывает, что утрата или повреждение возникли не по его вине. 2. Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение в результате утраты запасных частей, которые не упомянуты на обеих сторонах вагона или в сопроводительной накладной. Статья 25 – Бремя доказывания 1. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или превышение срока перевозки возникли вследствие одной из причин, упомянутых	внутренней порчи, усушки, утечки, естественной убыли при транспортировке (по объему или по весу) или от воздействия паразитов либо грызунов; е) отсутствия или дефектов упаковки, когда груз в силу своего характера подвержен потере или повреждению при отсутствии упаковки или наличия в ней дефектов; f) недостаточной или неточной идентификационной маркировки груза; g) проведения операций или попытки проведения операций по спасанию жизни или имущества на внутренних водных путях; h) перевозки живых животных кроме тех случаев, когда перевозчиком не были приняты соответствующие меры или не были соблюдены инструкции, согласованные в договоре перевозки. 2. Если, с учетом фактических обстоятельств, ущерб был нанесен в результате одного или нескольких обстоятельств или рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи, считается, что этот ущерб был вызван таким обстоятельством или риском.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
задержку в сдаче в той степени, в какой сторона, ходатайствующая о возмещении ущерба в связи с утратой, повреждением или задержкой, доказывает, что такой ущерб обусловлен одним или более событиями, за которые перевозчик несет ответственность; и b) не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой перевозчик докажет, что они обусловлены одним или более событиями, за которые перевозчик не несет ответственности. Если доказательства, на основании которых может быть установлено общее распределение ответственности, отсутствуют, то перевозчик несет ответственность за половину ущерба в результате утраты, повреждения или задержки в сдаче.]				нять, учитывая обстоятельства, были им приняты и что он придерживался данных ему специальных инструкций.	в § 2 статьи 23, возлагается на перевозчика. 2. Когда перевозчик устанавливает, что с учетом обстоятельств конкретного случая утрата или повреждение могли возникнуть вследствие одного или более особых рисков, упомянутых в § 3 статьи 23, предполагается, что они возникли вследствие таких рисков. Лицо, обладающее правовым титулом, имеет тем не менее право доказать, что утрата или повреждение не были обусловлены полностью или частично одним из таких рисков. 3. Презумпция в соответствии с § 2 не применяется в случае, предусмотренном в подпункте (а) § 3 статьи 23, если произошла утрата чрезмерно большого количества груза или если была утрачена упаковка.	Эта презумпция теряет силу, если пострадавшая сторона докажет, что нанесенный ущерб не является или не является исключительно результатом одного из обстоятельств или одного из рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи. Статья 22 – Применение положений об освобождении от ответственности и пределах ответственности Предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки освобождения от ответственности и ее пределы применимы при любом иске по поводу утраты, повреждения или задержки сдачи груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан ли этот иск на деликтной или договорной ответственности, либо на ином правовом основании.		

6.2. ИСЧИСЛЕНИЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.2. Исчисление возмещения 6.2.1 Если перевозчик несет ответственность за утрату	Статья 4.5 b) Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости			Статья 23 1. Когда, согласно постановлениям настоящей Конвенции, транспортер		Статья 19 – Сумма возмещения 1. В том случае, когда перевозчик несет ответствен-		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
или повреждение груза, сумма подлежащего выплате возмещения исчисляется по ценам на такой груз, существующим в месте и в момент сдачи груза в соответствии с договором перевозки. 6.2.2 Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены, либо, при отсутствии и биржевой, и рыночной цен, на основе обычных цен на грузы такого же рода и качества в месте их сдачи. 6.2.3 В случае утраты или повреждения груза и с учетом положений статьи 6.4 перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в статьях 6.2.1 и 6.2.2.	груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был 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.			обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки. 2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.		ность за полную утрату груза, причиняющаяся с него сумма возмещения равняется стоимости груза в месте и в день его сдачи в соответствии с договором перевозки. Сдача груза неуправомоченному лицу рассматривается в качестве его утраты. 2. В случае частичной утраты или повреждения груза перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в которой стоимость груза понизилась. 3. Стоимость груза определяется в соответствии с его стоимостью на бирже, а при ее отсутствии – в зависимости от рыночной цены, а за неимением и того, и другого – согласно обычной стоимости груза того же характера и качества в месте сдачи. 4. В случае груза, который уже в силу своего характера подвержен убыли при транспортировке, перевозчик, независимо от продолжительности перевозки, несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль (по объему или весу), оговоренную сторонами договора перевозки, или, при отсутствии такой		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
						договоренности, предписанную правилами и практикой, действующими в месте назначения. 5. Положения настоящей статьи не затрагивают право перевозчика на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки, либо, в случае отсутствия конкретного соглашения по этому вопросу, применимыми национальными правилами или практикой.		

6.3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИСПОЛНЯЮЩИХ СТОРОН

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.3 Ответственность исполняющих сторон 6.3.1 а) Исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящим документом, и пользуется правами и иммунитетами перевозчика, предусмотренными в настоящем документе, i) на протяжении периода, в течение которого груз находится на его попечении; и ii) в любой другой момент в той степени, в какой он участвует в осуще-		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 ответст-	Статья 20 – Внедоговорная ответственность 2. Если иск по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза или задержки в доставке, предъявлен к служащему или агенту оператора смешанной перевозки и если такой служащий или агент докажет, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, или к любому другому лицу, услугами которого он пользуется в целях исполнения договора смешанной перевозки, если такое		Статья 27 – Замещающий перевозчик 1. В тех случаях, когда перевозчик поручает исполнение перевозки полностью или частично замещающему перевозчику, независимо от того, действует ли он в соответствии с правом, предусмотренным в договоре перевозки, перевозчик тем не менее продолжает нести ответственность за всю перевозку. 2. Все положения настоящих Унифицированных правил, регулирующие ответственность перевозчика, приме-	Статья 4 – Фактический перевозчик 1. Договор, соответствующий определению, указанному в пункте 1 статьи 1, и заключенный между перевозчиком и фактическим перевозчиком, является договором перевозки по смыслу настоящей Конвенции. Для целей такого договора все положения настоящей Конвенции, относящиеся к грузоотправителю, применяются к перевозчику, а положения, относящиеся к перевозчику, применяются к фактическому перевозчику.	Статья 30 1. В случаях перевозки, регулируемых определением третьего абзаца статьи 1, производимых несколькими перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажира, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.	Статья 39 – Перевозчик по договору. Фактический перевозчик Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда лицо (в дальнейшем именуемое "перевозчиком по договору") в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей Конвенцией, с пассажиром, или отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое "факти-

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ствлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки. б) Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства помимо обязательств, возлагаемых на перевозчиков в соответствии с настоящим документом, или соглашается, что его ответственность за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом превышает пределы, установленные в соответствии со статьями 6.4.2, 6.6.4 и 6.7, исполняющая сторона не несет обязательств в соответствии с таким соглашением, если исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности. 6.3.2 (а) С учетом статьи 6.3.3 перевозчик несет ответственность за действия и бездействие i) любой исполняющей стороны и ii) любого другого лица, включая субподрядчиков и агентов исполняющей стороны, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязан-		венность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей. 2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика. 3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не	другое лицо докажет, что оно действовало при исполнении этого договора, служащий или агент или такое другое лицо имеет право воспользоваться возражениями и пределами ответственности, на которые вправе ссылаться согласно настоящей Конвенции оператор смешанной перевозки. 3. За исключением, предусмотренным в статье 21, суммы, которые могут быть взысканы с оператора смешанной перевозки, а также со служащего или агента или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, не будут превышать в совокупности пределов ответственности, предусмотренных в настоящей Конвенции.		няются также в отношении ответственности замещающего перевозчика за исполненную им перевозку. Статьи 36 и 41 применимы также в случае предъявления иска к служащим или любым другим лицам, услугами которых пользуется замещающий перевозчик для исполнения перевозки. 3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящими Унифицированными правилами, или отказывается от прав, предоставляемых в соответствии с настоящими Унифицированными правилами, является недействительным в отношении замещающего перевозчика, если он с этим не согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия замещающего 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	2. В тех случаях, когда перевозчик поручил осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика в отношении осуществляемой им перевозки. 3. Перевозчик во всех случаях информирует грузоотправителя, если он поручает осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику. 4. Любое соглашение с грузоотправителем или грузополучателем, расширяющее ответственность перевозчика в соответствии с положениями настоящей Конвенции, распространяется на фактического перевозчика только в объеме, на который он дал явно выраженное согласие в письменной форме. Фактический пере-	2. В случае такой перевозки, пассажир или его управомоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь. 3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение – против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершившего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем. Статья 30 А Настоящая Конвенция ни в коей мере не предпринимает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.	ческим перевозчиком"), будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее, но не является в отношении такой части последовательным перевозчиком в смысле настоящей Конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного. Статья 40 – Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика Если иного не оговорено в настоящей главе, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, предусмотренным в статье 39, регулируется настоящей Конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил настоящей Конвенции, причем первый из них – в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же – лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ности перевозчика в соответствии с договором перевозки в той степени, в какой это лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика, как если бы такие действия или бездействие являлись действием или бездействием перевозчика. Перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие исполняющей стороны или другого лица относятся к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций. b) С учетом положений статьи 6.3.3 исполняющая сторона несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому она делегировала исполнение любой обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездей-		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.			и перевозчик, и замещающий перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. 5. Суммы возмещения, подлежащие уплате перевозчиком, замещающим перевозчиком и их служащими и другими лицами, услугами которых они пользуются для исполнения перевозки, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящими Унифицированными правилами. 6. Настоящая статья не умаляет прав регрессного требования, которые могут существовать в отношениях между перевозчиком и замещающим перевозчиком.	возчик может ссылаться на любые возражения, которые могут быть выдвинуты перевозчиком на основе договора перевозки. 5. В тех случаях и в той мере, в которой перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. Ничто в настоящей статье не умаляет права регрессного требования в отношениях между ними.		Статья 41 – Взаимное отнесение ответственности 1. Действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору. 2. Действия или бездействие перевозчика по договору и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и фактического перевозчика. Однако эти действия или бездействие ни в коем случае не возлагают на фактического перевозчика ответственность, которая бы превышала пределы, предусмотренные в статьях 21, 22, 23 и 24. Никакое особое соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору принимает на себя обязательства, не возлагаемые настоящей Конвенцией, никакой отказ от прав

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ствием исполняющей стороны. Исполняющая сторона несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относится к сфере ее договора, служебных обязанностей. 6.3.3 Если к какому-либо лицу, помимо перевозчика, упомянутому в статье 6.3.2, предъявляется иск, такое лицо имеет право воспользоваться средствами правовой защиты и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящим документом, если оно докажет, что оно действовало в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций. 6.3.4 Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут более одного лица, их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в статьях 6.4, 6.6 и 6.7. 6.3.5 Без ущерба для положений ста-								или аргументов защиты, оговоренных настоящей Конвенцией, или какие бы то ни было специальные заявления о заинтересованности в доставке, предусмотренные в статье 22, не распространяются на фактического перевозчика без его на то согласия.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
тьи 6.8 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом.								

6.4. ЗАДЕРЖКА

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.4. Задержка 6.4.1 Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения прямо согласованного срока [или при отсутствии такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса]. 6.4.2 Если задержка в сдаче приводит к ущербу, который не является результатом утраты или повреждения перевозимого груза и, следовательно, не охватывается статьёй 6.2, сумма, подлежащая выплате в качестве возмещения за такой ущерб, ограничивается суммой, эквивалент-		Статья 5 – Основания ответственности 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.	Статья 16 – Основания ответственности 2. Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств. 3. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, определенного в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, то лицо, уполномоченное заявить требование, может считать груз утраченным.	Статья 19 Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договоренный срок или при отсутствии договоренного срока, если, с принятием во внимание обстоятельств, в которых перевозка производилась, а при частичной нагрузке в особенности с принятием во внимание времени, необходимого для составления партии частичных грузов в нормальных условиях, – фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки старательным транспортером. Статья 20 1. Правомочное по договору лицо может, без обязательного представления иных доказательств, считать	Статья 16 – Сроки перевозки 1. Грузоотправитель и перевозчик согласовывают срок перевозки. В отсутствие соглашения срок перевозки не должен превышать срока, который получается в результате применения §§ 2–4. 2. С учетом положений §§ 3 и 4 предусматриваются следующие максимальные сроки перевозки: а) для партии груза в объеме одного вагона – срок отправки 12 часов, – срок перевозки, на каждые 400 км или часть такого расстояния, 24 часа; б) для партий в объеме менее одного вагона – срок отправки 24 часа, – срок перевозки, на каждые 200 км или часть такого расстояния, 24 часа.	Статья 5 – Срок сдачи Перевозчик должен сдать груз в срок, оговоренный в договоре перевозки, или, если этот срок не был оговорен, в срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом обстоятельств рейса и беспрепятственного судосудходства.	Статья 19 Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров. Статья 20 При перевозке пассажиров и багажа и в случае вреда, происшедшего в случае задержки при перевозке груза, перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и его служащими и агентами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.	Статья 19 – Задержка Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ной сумме [в ... раза кратной фрахту, подлежа- щему уплате за задержанный сда- чей груз]. Общая сумма, подлежащая уплате в соответ- ствии с настоящим положением и статьей 6.7.1, не превышает пре- дела, который был бы установлен согласно ста- тье 6.7.1 в отноше- нии полной утраты соответствующего груза.				груз потерян, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного предельного срока или, когда такового установлено не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза транспортером. 2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено, в случае если бы груз был найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно. 3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении	Расстояния определяются по согласованному маршруту или в отсутствие такого согласованного маршрута по наиболее короткому маршруту. 3. Перевозчик может установить дополнительные сроки перевозки указанной продолжительности в следующих случаях: а) при перевозке грузов – по линиям с другой шириной колеи, – морем или по внутренним водным путям, – дорожным транспортом в случае отсутствия железнодорожного сообщения; б) при исключительных обстоятельствах, в результате которых происходит исключительное увеличение объема перевозок или возникают исключительные оперативные проблемы. Продолжительность дополнительных сроков перевозки должна быть указана в Общих условиях перевозки. 4. Течение срока перевозки начинается с момента принятия груза; срок перевозки продлевается на время задержки, возникшей не по вине перевозчика.			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
				всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26. 4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в пункте 2, либо инструкций, данных в тридцатидневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же, в случае если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, транспортер может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза.	Течение срока перевозки приостанавливается в воскресные дни и дни официальных праздников.			

6.5. ОТКЛОНЕНИЕ ОТ КУРСА

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.5 Отклонения от курса а) Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море, либо любым другим разумным отклонением судна от курса.	Статья 4 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.	Статья 5 – Основания ответственности 6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.						

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
б) Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение имеет последствия только в той степени, в какой это совместимо с положениями настоящего документа.								

6.6. ПАЛУБНЫЙ ГРУЗ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>6.6 Палубный груз</i> <i>6.6.1 Груз может перевозиться на палубе или над палубой, только если</i> <i>i) такая перевозка требуется в соответствии с применимым законодательством или административными правилами или положениями, или</i> <i>ii) он перевозится в контейнерах или на контейнерах на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров, или</i> <i>iii) перевозка на палубе, в случаях, не охваченных в пунктах (i) или (ii) настоящей статьи, осуществляется в соответствии с договором пере-</i>	<i>Статья 1</i> с) "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.	<i>Статья 9 – Палубный груз</i> 1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычно 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 пере-						

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
возки или соответствует обычаям, обыкновениям и практике соответствующей отрасли или вытекает из других обыкновений или практики в данной отрасли. 6.6.2 Если груз отгружается в соответствии со статьей 6.6.1(i) и (iii), перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение этого груза или задержку в сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе. Если груз перевозится на палубе или над палубой в соответствии со статьями 6.6.1 (ii), перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение такого груза или за задержку в сдаче в соответствии с условиями настоящего документа без учета того, что груз перевозится на палубе или над палубой. Если груз перевозится на палубе в других случаях, помимо разрешенных в соответствии со статьями 6.6.1, перевозчик несет ответственность, независимо от положений статьи 6.1, за утрату или повреждение груза или задержку		возчик 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, не смотря 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						

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
в сдаче, которые являются исключительно следствием его перевозки на палубе. 6.6.3 Если груз отгружается в соответствии со статьями 6.6.1(iii), тот факт, что конкретный груз перевозится на палубе, должен быть указан в договорных условиях. При отсутствии такого указания перевозчик несет бремя доказывания того, что перевозка на палубе соответствует статье 6.6.1(iii) и, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, не может ссылаться на это положение в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела такой оборотный транспортный документ или электронную запись. 6.6.4 Если перевозчик в соответствии с настоящей статьей 6.6 несет ответственность за утрату или повреждение груза, перевозимого на палубе, или за задержку в его сдаче, его ответственность ограничивается в той степени, в какой это предусмотрено в статьях 6.4 и 6.7;		или упущение перевозчика в смысле статьи 8.						

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
тем не менее, если перевозчик и грузо-отправитель по договору прямо договорились, что груз будет перевозиться в трюме, перевозчик не имеет права на ограничение его ответственности в отношении любой утраты или повреждения груза, вызванных исключительно их перевозкой на палубе.								

6.7. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.7 – Пределы ответственности 6.7.1 С учетом положений статьи 6.4.2 ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или в связи с грузом ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до от-	Статья 4 5. а) 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 <u>666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы за один килограмм</u> веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. б) Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется	Статья 6 – Пределы ответственности 1. а) Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной <u>835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм</u> веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. б) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5	Статья 18 – Пределы ответственности 1. В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза согласно положениям статьи 16, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей <u>920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм</u> веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. 2. Для исчисления, какая из сумм, уста-	Статья 23 3. Однако размер возмещения не может превышать <u>8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто</u> . 4. Кроме того, подлежат возмещению: оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза, и в пропорции, соответствующей размеру ущерба при частичной потере, иной убыток возмещению не подлежит. 5. В случае просрочки с доставкой, и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла	Статья 30 – Возмещение в связи с утратой груза 2. Размер возмещения не превышает <u>17 расчетных единиц за килограмм</u> недостающего веса брутто. 3. В случае утраты железнодорожного вагона, перевозимого на собственных колесах и отправляемого в качестве груза, или универсальной транспортной тары, или их съемных частей, размер возмещения ограничивается, без учета любого другого ущерба, обычной стоимостью вагона или универсальной транспортной тары или их съемных частей в день и в	Статья 20 – Максимальные пределы ответственности 1. При условии соблюдения статьи 21 и пункта 4 настоящей статьи и не смотря ни на какие иски, предъявляемые перевозчику, он не несет ответственность в сумме, превышающей <u>666,67 расчетных единиц на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм</u> указанного в транспортном документе веса утраченного груза в зависимости от того, какая сумма	Статья 22 2. (b) При перевозке груза ответственность перевозчика ограничивается суммой <u>17 специальных прав заимствования за килограмм</u> , за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность	Статья 22 – Пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза 3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой <u>17 специальных прав за килограмм</u> , за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму,

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
грузки и включены в условия контракта, [или если перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.] 6.7.2 Если груз перевозится в контейнере или на контейнере, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в условиях договора, как упакованные в таком контейнере или на таком контейнере, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие перечня грузы в таких контейнерах или на таких контейнерах рассматриваются как одна единица отгрузки. 6.7.3 Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату	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. с) 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	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. с) 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	новленных пунктом 1 настоящей статьи, больше, применяются следующие правила: a) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной 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 оператора смешанной перевозки или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки. 3. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи, если международная смешанная перевозка не включает в договор перевозку	ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать плату за перевозку. 6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 26 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке. 7. Расчетной единицей, указанной в настоящей Конвенции, является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда. Сумма, указанная в пункте 3 настоящей статьи, переводится в национальную валюту государства, суд которого рассматривает данное дело на основе стоимости этой валюты в день вынесения решения или в день, устанавливаемый сторонами по договоренности. Выраженная в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда,	месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, размер возмещения ограничивается обычной стоимостью в день и в месте принятия вагона перевозчиком. 4. Кроме того, перевозчик обязан возместить сумму платы за перевозку, сумма уже уплаченных таможенных пошлин и другие суммы, выплаченные в связи с перевозкой утраченного груза, за исключением акцизных сборов за грузы, перевозимые в соответствии с процедурой, освобождающей от выплаты таких сборов. Статья 33 — Возмещение за превышение срока перевозки 1. Если утрата или повреждение возникают в результате превышения срока перевозки, перевозчик обязан выплатить возмещение, не превышающее четырехкратной суммы платы за перевозку. 2. В случае полной утраты груза возмещение, предусмотренное в § 1, не подлежит выплате в дополнение к возмещению, предусмотренному в статье 30.	больше. Если грузовым местом или иной единицей отгрузки является контейнер и если в транспортном документе не указано количество грузовых мест или единиц отгрузки как упакованных в контейнере, сумма 666,67 расчетных единиц заменяется на сумму 1500 расчетных единиц за контейнер, не содержащий груза, и, дополнительно, сумму 25000 расчетных единиц за грузы, которые были помещены в контейнер. 2. Когда для объединения груза используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, в качестве грузового места или другой единицы отгрузки рассматривается любое грузовое место или единица отгрузки, указанные в транспортном документе как находящиеся в или на этом приспособлении для транспортировки. За указанным исключением груз, находящийся в или на этом приспособлении для транспортировки, рассматривается в качестве одной единицы отгрузки. В тех случаях, когда утрачено или повреждено само при-	отправителя в доставке. 5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения. 6. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость	не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке. 4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиавоздушную накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохранимую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест. 5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не приме-

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.	валютным фондом. Суммы, указанные в подпункте (а) 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.	транспортной, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки. б) 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.	груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. 4. Ответственность оператора смешанной перевозки за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке согласно положениям статьи 16, ограничивается суммой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающей общей суммы провозных платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором смешанной перевозки. 5. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки в соответствии с пунктами 1 и 4 или пунктами 3 и 4 настоящей статьи не должна превышать пределов ответственности за полную утрату груза, установленных в пункте 1 или 3 настоящей статьи. 6. По соглашению между оператором смешанной пере-	исчисляется в соответствии с методом оценки, используемым Международным валютным фондом в данный момент по своим операциям и сделкам. Выраженная в специальных правах заимствованная стоимость национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется с помощью метода, устанавливаемого этим государством. 8. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и национальное законодательство которого не позволяет применить положения пункта 7 настоящей статьи, может при ратификации или присоединении к Протоколу к КДПГ или в любое время впоследствии заявить, что предусмотренный в пункте 3 настоящей статьи предел ответственности, который применяется на его территории, составляет 25 расчетных единиц. Расчетная единица, указанная в настоящем пункте, соответствует 10/31 г золота 0,900 пробы. Перевод указанной в настоящем	3. В случае частичной утраты груза возмещение, предусмотренное в § 1, не превышает четырехкратной суммы платы за перевозку в отношении той части груза, которая была утрачена. 4. В случае повреждения груза, возникшего не в результате превышения срока перевозки, возмещение, предусмотренное в § 1, в надлежащих случаях подлежит выплате в дополнение к возмещению, предусмотренному в статье 32. 5. Ни при каких обстоятельствах общая сумма возмещения, предусмотренного в § 1, наряду с возмещением, предусмотренным в статьях 30 и 32, не превышает возмещения, которое подлежало бы выплате в случае общей утраты груза. 6. Если в соответствии с § 1 статьи 16 срок перевозки устанавливается в соответствии с пунктом 1, могут быть также согласованы другие формы возмещения помимо предусмотренных в § 1. Если в таком случае превышаются сроки перевозки, предусмотренные в §§ 2-4 статьи 16, заинтересованное лицо может потребовать выплаты либо возмещения, преду-	способен для транспортировки, это приспособление, если оно не является собственностью перевозчика и не предоставлено им, рассматривается в качестве отдельной единицы отгрузки. 3. В случае ущерба, вызванного задержкой сдачи груза, перевозчик несет ответственность лишь в размере, не превышающем величину фрахта. Однако общая сумма возмещения, причитающаяся на основании пункта 1 и первого предложения настоящего пункта, не может превышать предельную величину, которая применяется на основании пункта 1 в случае полной утраты груза, в отношении которого возникла такая ответственность. 4. Максимальные пределы ответственности, предусмотренные в пункте 1, не применяются: а) если характер и более высокая стоимость такого груза или приспособления для транспортировки были прямо указаны в транспортном документе и перевозчик не оспорил эти данные, или б) если стороны четко оговорили более	в специальных правах заимствования национальной валюты Высокой Договаривающейся Стороны, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты Высокой Договаривающейся Стороны, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этой Высокой Договаривающейся Стороной. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 2(б) статьи 22, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории устанавли-	няются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей. 6. Пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
	дущих фраз, может во время ратификации Протокола 1979 года 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 (а) пункта 5 настоящей статьи, — 10 000 валютных единиц; ii) в отношении суммы в 2 расчетных единицы, указанной в подпункте (а) 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, на-	люту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством. 2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо во время рати-	возки и грузоотправителем в документе смешанной перевозки могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы ответственности, предусмотренные в пунктах 1, 3 и 4 настоящей статьи. 7. "Расчетная единица" означает расчетную единицу, указанную в статье 31. Статья 31 — Расчетная или валютная единица и перевод 1. Расчетной единицей, упоминаемой в статье 18 настоящей Конвенции, является единица "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 18, переводятся в национальную валюту государства в соответствии с курсом этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соот-	пункте суммы в национальную валюту производится в соответствии с национальным законодательством заинтересованного государства. 9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует производить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к КДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает генеральному секретарю Организации Объединенных Наций о таковом. Статья 24 Отправитель может указать в накладной, при условии уплаты установленной по общему согла-	смотренного в упомянутом выше соглашении, либо возмещения, предусмотренного в §§ 1–5.	высокие максимальные пределы ответственности. 5. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов за нанесение одного и того же ущерба, не должна в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей статьей. Статья 28 — Расчетная единица Расчетная единица, упоминаемая в статье 20 настоящей Конвенции, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 20, переводятся в национальную валюту государства в соответствии с этой валюты на дату судебного решения или на дату, оговоренную сторонами. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства в единицах специальных прав заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах	ливается в сумме двухсот пятидесяти валютных единиц за килограмм. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.	течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней. Статья 23 — Перевод валютных единиц 1. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
	сколько 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 Протокола 1979 года или присоединении к нему и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной или валютной единице. 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) настоя-	фикации, 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 ста-	ветствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом, на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством. 2. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются в следующих размерах: для пределов, предусмотренных в пункте 1 статьи 18 – 13 750 валютных единиц за единицу отгрузки	шению надбавки к провозной плате, стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае заявленная сумма заменяет этот предел. Статья 25 1. В случае повреждения груза перевозчик оплачивает сумму, соответствующую обесцениванию груза, рассчитываемую от стоимости груза, установленной в соответствии с требованиями пунктов 1, 2 и 4 статьи 23. 2. Размер возмещения не может, однако, превышать: а) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подвергся весь перевозимый груз - суммы возмещения, которая причиталась бы при потере всего груза; б) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подверглась лишь часть перевозимого груза - суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась обесцененной. Статья 26 1. Отправитель может указать, вписав в накладную, и при условии уплаты установленной по		ющую дату для его собственных операций и расчетов.		заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством- участником. 2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика, предписываемый в статье 21, устанавливается в сумме 1 500 000 валютных единиц на пассажира при судебном разбирательстве на их территории; 62 500 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; 15 000 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 2 статьи 22; и 250 валютных единиц за килограмм в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
	шего 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.	тье 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.	либо 41,25 валютной единицы за один килограмм веса груза брутто, а для пределов, предусмотренных в пункте 3 статьи 18, – 124 валютных единицы. 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 настоящей статьи, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства. 4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1 настоящей статьи, 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 18, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. 5. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно последней фразе пунк-	обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, объявленную ценность груза, на случай потери или повреждения груза, а также недоставки груза в договоренный срок. 2. В случае объявления ценности груза при доставке может быть потребовано, независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пределах суммы заявленной ценности груза, возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано. Статья 27 1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной рекламации, или же, если таковой не последовало, со дня подачи иска. 2. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пере-				девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства. 3. Расчеты, упомянутые в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2 настоящей статьи, выполняются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость количественных показателей, указанных в статьях 21 и 22, какая будет получена в результате применения первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Государства-участники информируют депозитарию о методе исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или о результатах перевода согласно пункту 2 настоящей статьи соответственно при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
			та 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 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 способе такого исчисления или в результате такого перевода.	счет в эту валюту производится по текущему курсу дня на месте выплаты возмещения.				к настоящей Конвенции, а также после каждого их изменения. Статья 24 – Пересмотр пределов 1. Без ущерба для положений статьи 25 настоящей Конвенции и с учетом приводимых ниже положений пункта 2 пределы ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу настоящей Конвенции или, если Конвенция не вступает в силу в течение пяти лет с даты, когда она была впервые открыта для подписания, в течение первого года после ее вступления в силу с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
								ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 23. 2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства–участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств–участников. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств–участников большинство государств–участников заявят о своем несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств–участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства–участники о вступлении в силу любого изменения. 3. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи, процедура, упомянутая

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
								в пункте 2 настоящей статьи, применяется в любое время при условии, что просьба об этом высказана одной третью государств–участников и что коэффициент инфляции, упомянутый в пункте 1, превысил 30 процентов за период с даты предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу настоящей Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, будут проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

6.8. УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.8 Утрата права на ограничение ответственности Ни перевозчик, ни любое лицо, упомянутое в статье 6.3.2, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статьях [6.4.2,] 6.6.4 и 6.7 настоящей Конвенции, [или как это предусмотрено в дого-	Статья 4.5 е) Ни перевозчик, ни судно не могут пользоваться преимуществами ограничения ответственности, установленного настоящим пунктом, если будет доказано, что ущерб возник в результате действия или бездействия перевозчика, который поступил таким обра-	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 действия или упущения перевозчика,	Статья 21 – Утрата права на ограничение ответственности 1. Оператор смешанной перевозки не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в настоящей Конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились	Статья 29 1. Транспортёр не вправе ссылаться на постановления настоящей Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность или которые переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или про-	Статья 36 – Утрата права ссылаться на ограничение ответственности Пределы ответственности, предусмотренные в § 3 статьи 15, в §§ 6 и 7 статьи 19, статье 30 и статьях 32–35, не применяются, если доказано, что утрата или повреждение явились результатом	Статья 21 – Утрата права на ограничение ответственности 1. Перевозчик или фактический перевозчик не может ссылаться на освобождения от ответственности и ее пределы, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если	Статья 25 При перевозке пассажиров и багажа пределы ответственности, установленные в статье 22, не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением	Статья 22 – Пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза 5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
воре перевозки,], если истец доказы- вает, что [задержка в сдаче,] утрата или повреждение груза или в связи с гру- зом явились ре- зультатом личного действия или без- действия лица, ссылающегося на право ограничи- вать ответствен- ность, совершен- ных либо с намере- нием причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безот- ветственности и с пониманием вероятности воз- никновения такой утраты или по- вреждения.	зом либо с намере- нием вызвать ущерб, либо действовал опрямительно, но сознавая вероят- ность причинения ущерба.	совершенных либо с намерением причи- нить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответ- ственности и с пони- манием вероятности возникновения такой утраты, по- вреждения или задержки. 2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевоз- чика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если дока- зано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упу- щения такого служа- щего или агента, совершенных либо с намерением причи- нить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответ- ственности и с пони- манием вероятности возникновения такой утраты, по- вреждения или задержки.	результатом дей- ствий или упущений оператора смешан- ной перевозки, совершенных либо с намерением причи- нить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответст- венно и с понима- нием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки. 2. Несмотря на поло- жения пункта 2 ста- тьи 20, служащий или агент оператора смешанной пере- возки или другое лицо, услугами кото- рого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, не имеет права на ограниче- ние ответствен- ности, предусмот- ренное в настоящей Конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упу- щений такого слу- жащего, агента или другого лица, совер- шенных либо с наме- рением причинить такую утрату, по- вреждение или задержку в доставке, либо безответст- венно и с понима- нием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки в доставке.	изошел по его вине, которая, согласно закону, применя- емому разбираю- щим дела судом, приравнивается к злоумышленному поступку. 2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов транспортёра или других лиц, к услу- гам которых транс- портёр прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или этими другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или лица также не могут ссы- латься, поскольку дело касается их личной ответствен- ности, на указанные в пункте 1 положен- ия настоящей главы.	действий или без- действия перевоз- чика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреж- дение, либо вслед- ствие безответствен- ности и с понима- нием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.	доказано, что ущерб причинен в резуль- тате его собствен- ного действия или собственного без- действия, совершен- ных умышленно или по грубой неосто- рожности. 2. Равным образом служащие и агенты, действующие по поручению пере- возчика или факти- ческого перевоз- чика, не могут ссы- латься на освобож- дения от ответствен- ности и ее пределы, предусмотренные настоящей Кон- венцией или в дого- воре перевозки, если доказано, что они причинили ущерб указанным в пункте 1 способом.	причинить вред или безрассудно и с со- знанием того, что в результате этого, возможно, произой- дет вред, при усло- вии, что в случае такого действия или бездействия служа- щего или агента будет также дока- зано, что этот слу- жащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.	служащих или аген- тов, совершенного с намерением причи- нить вред или без- рассудно и с созна- нием того, что в результате этого, возможно, произой- дет вред, при усло- вии, что в случае такого действия или бездействия служа- щего или агента будет также дока- зано, что этот слу- жащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

6.9. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ УТРАТЕ, ПОВРЕЖДЕНИИ ИЛИ ЗАДЕРЖКЕ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.9 Уведомление об утрате, повреждении или задержке 6.9.1 В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если уведомление об утрате или повреждении груза или в связи с грузом, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение трех рабочих дней, после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность. 6.9.2 Никакая компенсация не подлежит уплате в соответствии со статьей 6.4, если уведомление о	Статья 3 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, или если потери или убытки не очевидны в течение трех дней, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создает презумпцию из сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте. Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.	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 выдача 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,	Статья 24 – 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 оператору смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю, такая выдача является доказательством prima facie сдачи оператором смешанной перевозки груза в соответствии с описанием в документе смешанной перевозки. 2. Когда утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю. 3. Если состояние груза при его выдаче грузополучателю было предметом совместного осмотра или проверки сторонами или их уполномо-	Статья 30 1. Если получатель принял груз и не установил состояние груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных утратах или повреждениях, или в течение семи дней со дня приема груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, не сделал транспортеру оговорку, указывающих общий характер утрат или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме. 2. Когда состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результатов этой констатации, может быть	Статья 44 – Лица, которые могут возбудить иск против перевозчика 2. Право грузополучателя возбуждать иски утрачивает силу с того момента, когда лицо, назначенное грузополучателем в соответствии с § 5 статьи 18, получает накладную, принимает груз или реализует свои права в соответствии с § 3 статьи 17.	Статья 23 – Уведомление об ущербе 1. Безоговорочное принятие груза грузополучателем является, если не доказано иное, доказательством сдачи перевозчиком груза в том состоянии и в том количестве, в котором он ему был передан для перевозки. 2. Перевозчик и грузополучатель могут потребовать проведения проверки состояния и количества грузов в момент его сдачи в присутствии обеих сторон. 3. Если утрата или повреждение груза являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее момента сдачи груза, если она не была сделана ранее, при проведении совместного осмотра сторонами. 4. Если утрата или повреждение груза не являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее чем	Статья 26 1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочного документа. 2. В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение. 3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения. 4. При отсутствии возражения в установленные сроки, никакие иски против перевозчика не при-	Статья 31 – Своевременное внесение возражений 1. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу или записи, сохраняемой другими средствами, упоминаемыми в пункте 2 статьи 3 и в пункте 2 статьи 4. 2. В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и не позднее семи дней со дня получения зарегистрированного багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение. 3. Всякое возражение должно быть осуществлено письменно и вручено или

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
таком ущербе не было сделано лицу, на которое возлагается ответственность, в течение 21 календарного дня после сдачи груза. 6.9.3 Если уведомление, упоминаемое в настоящей главе, сделано исполняющей стороной, которая сдала груз, оно имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и уведомление, сделанное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано исполняющей стране, которая сдала груз. 6.9.4 В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны исковых заявлений или спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.		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	моченными представителями в месте выдачи, уведомление в письменной форме в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки, не требуется. 4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения оператор смешанной перевозки и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки состояния и количества груза. 5. Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня, когда груз был выдан путем передачи грузополучателю или после того, как грузополучатель был уведомлен о том, что груз выдан в соответствии с пунктом 2 b ii или iii статьи 14. 6. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме оператором смешанный	представлено лишь в том случае, если речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях и если получатель препроводил письменные оговорки транспортеру в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня этой констатации. 3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня предоставления груза в распоряжение получателя. 4. При исчислении сроков, предусматриваемых настоящей статьей, дата поставки или, в зависимости от обстоятельств, дата предоставления товара получателю не учитываются. 5. Транспортёр и получатель должны оказывать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.		через семь календарных дней с момента сдачи, причём потерпевшая сторона в этом случае должна доказать, что повреждение было нанесено в то время, когда этот груз находился в распоряжении перевозчика. 5. Никакая компенсация не полагается за ущерб, вызванный задержкой сдачи груза, если грузополучатель не докажет, что перевозчику было сделано уведомление о задержке в течение 21 календарного дня с момента сдачи груза и что это уведомление дошло до перевозчика.	нимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.	отправлено в вышеупомянутые сроки. 4. При отсутствии возражения в вышеупомянутые сроки никакие иски против перевозчика на принимаются, кроме случая обмана со стороны последнего.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		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 <i>prima facie</i> 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.	перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения или после выдачи груза в соответствии с пунктом 2 b статьи 14, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством <i>prima facie</i> того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. 7. Если любой из сроков уведомления, предусмотренных в пунктах 2, 5 и 6 настоящей статьи, заканчивается в день, который не является рабочим днем в месте выдачи груза, такой срок продлевается до следующего рабочего дня. 8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано лицу, действующему от имени оператора смешанной перевозки, включая любое лицо, услугами которого он пользуется в месте выдачи груза, или лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным опера-					

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
			тору смешанной перевозки или грузо-отправителю соответственно.					

6.10. ВНЕДОГОВОРНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
6.10 – Внедоговорные требования Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящем документе, возлагаемые в соответствии с настоящим документом, применяются при любом иске к перевозчику или исполняющей стороне по поводу утраты или повреждения груза или в связи с грузом, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правовом основании.	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.	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 правовом основании. 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	Статья 20 – Внедоговорная ответственность 1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору смешанной перевозки по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза, а также в результате задержки в его доставке, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правовом основании.	Статья 28 1. В тех случаях, когда, согласно применяемому закону, в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, произошедшими при выполнении подпадающей под настоящую Конвенцию перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, транспортёр может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключющие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения. 2. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых транспортёр отвечает согласно положениям статьи 3, это лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключющие ответственность	Статья 41 – Прочие требования 1. Во всех случаях, когда настоящие Унифицированные правила подлежат применению, любые иски в отношении ответственности на любом основании могут предъявляться перевозчику только в соответствии с условиями и ограничениями, установленными в настоящих Унифицированных правилах. 2. Аналогичный порядок применяется в отношении любых исков, предъявляемых служащим или другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность в соответствии со статьей 40.	Статья 22 – Применение положений об освобождении от ответственности и пределах ответственности Предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки освобождения от ответственности и ее пределы применимы при любом иске по поводу утраты, повреждения или задержки сдачи груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан ли этот иск на деликтной или договорной ответственности, либо на ином правовом основании.	Статья 24 1. При перевозке пассажиров и багажа любой иск об ответственности, независимо от его основания, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав.	Статья 29 – Основания для иска При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		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.		транспортера или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.				

ЖИВЫЕ ЖИВОТНЫЕ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>17 – Пределы свободы договора</i> 17.2 Несмотря на положения глав 5 и 6 настоящего документа, перевозчик и любая исполняющая сторона могут на основании договора перевозки исключать или уменьшать свою ответственность за утрату или повреждение груза, если а) грузом являются живые животные или б) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществляется перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычных перевозок, и не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или обратной электронной записи.	Статья 1 с) "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.	Статья 5 – Основания ответственности 5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.						

ГЛАВА 7 – ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 7 – Обязательства грузоотправителя по договору 7.1 С учетом положений договора перевозчик грузоотправитель по договору сдает груз, готовый для перевозки и в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также разгрузку, и что они не причинят вреда или ущерба. В случае, если груз сдаётся в контейнерах или на трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору обязан уложить, увязать и закрепить груз в контейнере или на трейлере или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы груз выдержал предполагаемую перевозку, включая погрузку, обработку и выгрузку контейнера или трейлера, и чтобы он не причинил вреда или ущерба. 7.2 Перевозчик предоставляет грузоотправителю по договору по его просьбе	Статья 3(5) Считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанность по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель. Статья 4(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. Статья 4(6) Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевоз-	Статья 12 – Общее правило Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны. Статья 13 – Специальные правила об опасном грузе 1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный. 2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует	Статья 12 – Гарантии грузоотправителя 1. Считается, что грузоотправитель гарантировал оператору смешанной перевозки в момент принятия оператором смешанной перевозки груза в свое ведение точность представленных им для включения в документ смешанной перевозки данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества и в соответствующих случаях – данных об опасном характере груза. 2. Грузоотправитель возмещает оператору смешанной перевозки ущерб, являющийся результатом неточности или недостаточности данных, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи. Грузоотправитель остается ответственным, даже если документ смешанной перевозки был им передан. Право оператора смешанной перевозки на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору смешанной перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.	Статья 7 1. Отправитель несет ответственность за все издержки транспорта и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности: а) указаний, упомянутых в подпунктах 1. (b), (d), (e), (f), (g), (h) и (j) пункта 1 статьи 6; б) указаний, упомянутых в пункте 2 статьи 6; с) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее. 2. Если, по просьбе отправителя, транспорт вносит в накладную указания, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, признается, поскольку не доказано обратное, что это им сделано от имени и за счет отправителя. 3. Если накладная не содержит заявления, предусмотренного в подпункте (p) § 1 статьи 7, перевозчик несет ответственность за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения.	Статья 8 – Ответственность за данные, включаемые в накладную 1. Грузоотправитель несет ответственность за все расходы, утрату или повреждение груза, понесенные перевозчиком вследствие того, что а) данные, внесенные грузоотправителем в накладную, являлись неточными, неполными или были внесены в специально отведенное для этого место, или б) грузоотправитель не внес данных, предписываемых ПМО. 2. Если по просьбе грузоотправителя перевозчик вносит данные в накладную, считается, если не доказано обратное, что он делает это от имени грузоотправителя. 3. Если накладная не содержит заявления, предусмотренного в подпункте (p) § 1 статьи 7, перевозчик несет ответственность за все расходы, утрату или повреждение груза, которые могут быть причинены заинтересованному лицу вследствие такого упущения.	Статья 6 – Обязанности грузоотправителя 1. Грузоотправитель должен оплатить суммы, причитающиеся в силу договора перевозки. 2. Грузоотправитель обязан до передачи груза перевозчику представить ему в письменной форме следующие данные о грузе, подлежащем перевозке: а) размеры, количество мест или вес и удельный погрузочный объем груза; б) маркировку, необходимую для идентификации груза; с) характер, особенности и свойства груза; д) указания, касающиеся таможенного или административного режима, применимого к грузу; е) другие необходимые сведения, которые указываются в транспортном документе. Кроме того, грузоотправитель должен передать перевозчику, во время передачи груза, все необходимые сопроводительные документы. 3. Грузоотправитель должен, если этого требует характер груза, с учетом согласованных транспортных операций, упаковать груз та-	Статья 10 1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 5. 2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени. 3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени. 3. За исключением положений пунк-	Статья 10 – Ответственность за правильность сведений в документации 1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также представителем перевозчика. 2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени. 3. За исключением положений пунк-

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
такую информацию, которая важна перевозчику, и дает инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств в соответствии со статьей 7.1. 7.3 Грузоотправитель по договору предоставляет перевозчику информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для: a) обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной; b) соблюдения всех правил, положений и других требований органов в связи с предполагаемой перевозкой, включая регистрацию, оформление заявок и лицензий в отношении груза; c) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или электронных записей, включая условия, упомянутые в статье 8.2.1(b) и (c), наименование стороны, которая	чика, 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.	принять. Если грузоотправитель не делает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлен об опасном характере груза: a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации. 3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере. 4. Если – в случаях, когда положения подпункта b пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, – опасный груз 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	Статья 22 – Общее правило Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный оператором смешанной перевозки, если такой ущерб был причинен по вине или небрежности грузоотправителя или его служащих или агентов, когда такие служащие или агенты действовали в пределах их служебных обязанностей. Служащий или агент грузоотправителя несет ответственность за такой ущерб, если этот ущерб был причинен по его вине или небрежности. Статья 23 – Специальные правила об опасных грузах 1. Грузоотправитель маркирует или обозначает подходящим способом опасный груз как опасный. 2. Когда грузоотправитель передает опасный груз оператору смешанной перевозки или любому лицу, действующему от его имени, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не делает этого, а оператор	Статья 10 Отправитель несет ответственность перед транспортером за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию или другим грузам, а также за расходы, вызванные неисправной упаковкой груза, если при внешней или известной транспортеру в момент принятия груза неисправности транспортером не была сделана относительно этого надлежащих оговорок. Статья 11 1. Отправитель обязан до передачи груза присоединить к накладной или представить в распоряжение транспортера необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. 2. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности транспортера. Отправитель ответственен перед транспортером за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением	Статья 9 – Опасные грузы Если грузоотправитель не внесет данные, предписываемые ПМО, перевозчик может в любой момент выгрузить и уничтожить груз или обезвредить его, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты возмещения, за исключением случаев, когда ему было известно об опасном характере груза в момент его принятия. Статья 13 – Погрузка и выгрузка груза 1. Грузоотправитель и перевозчик договариваются о том, кто несет ответственность за погрузку и выгрузку груза. В отсутствие такого соглашения ответственность за погрузку и разгрузку грузовых мест несет перевозчик, а в отношении полных вагонов ответственность за погрузку несет грузоотправитель, а ответственность за разгрузку после сдачи груза несет грузополучатель. 2. Грузоотправитель несет ответственность за все последствия произведенной им неправильной погрузки и обязан, в частности, выплатить перевозчику возмещение в	ким образом, чтобы предупредить его потерю или повреждение с момента его принятия перевозчиком и до сдачи и исключить возможность причинения им ущерба судну или другому грузу. Кроме того, грузоотправитель должен с учетом оговоренной перевозки предусмотреть надлежащую маркировку в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями, либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями. 4. При условии соблюдения перевозчиком своих обязательств грузоотправитель должен погрузить, уложить и закрепить груз в соответствии с практикой судоходства на внутренних водных путях, если в договоре перевозки не указано иное. Статья 7 – Опасный и загрязняющий окружающую среду груз 1. В случае перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза грузоотпра-	или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 5. Статья 16 1. Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушшно-перевозочному документу документы, которые, до передачи товара получателю, необходимы для выполнения таможенных или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от отсутствия или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц. 2. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности.	тов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях, и наименование грузополучателя или приказа, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику. 7.4 Информация, инструкции и документы, которые грузоотправитель по договору и перевозчик предоставляют друг другу в соответствии со статьями 7.2 и 7.3, должны направляться своевременно и быть точными и полными. 7.5 Грузоотправитель по договору и перевозчик несут ответственность как перед друг другом, так и перед грузополучателем и распоряжающейся стороной за любую утрату и повреждение, возникшие в результате неспособности любой из сторон выполнить свои соответствующие обязательства согласно статьям 7.2, 7.3 и 7.4. 7.6 Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, при-		силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5. Статья 17 – Гарантии грузоотправителя 1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом. 2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его	смешанной перевозки иным образом не осведомлен об опасном характере груза: а) грузоотправитель несет ответственность перед оператором смешанной перевозки за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или поврежден, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации. 3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время смешанной перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере. 4. Если в случаях, когда положения пункта 2 b 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 случаев наличия обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик	случаев вины транспортёра. Статья 22 1. Если отправитель передаст транспортеру опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этим грузам опасности, а также, если нужно, указать подлежащие принятию предосторожности. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должны всяким иным путем доказать, что транспортёр был с точностью осведомлен о характере опасности, какую представляет перевозка упомянутых грузов. 2. Опасные грузы, о характере которых транспортёр не был осведомлен с соблюдением условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены транспортёром без всякого возмещения за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные сдачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.	связи с утратой или повреждением, причиненными ему вследствие этого. Бремя доказывания неправильной погрузки возлагается на перевозчика. Статья 14 – Упаковка Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату или повреждение груза и расходы, обусловленные отсутствием упаковки или дефектами в упаковке груза, за исключением случаев, когда такие дефекты были очевидны или известны перевозчику в момент принятия груза и он не сделал в связи с этим никаких оговорок.	витель должен до передачи груза и в дополнение к сведениям, предусмотренным в пункте 2 статьи 6, четко информировать перевозчика в письменной форме об опасных свойствах груза и присущих ему рисках загрязнения, а также о мерах предосторожности, которые следует принять. 2. Если для перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза требуется разрешение, то грузоотправитель передает необходимые документы не позднее чем в момент передачи груза. 3. Если продолжение перевозки, разгрузка или сдача опасного или загрязняющего окружающую среду груза невозможны из-за отсутствия административного разрешения, расходы, вызванные возвращением груза в порт погрузки или в ближайшее место, где он может быть выгружен и сдан или уничтожен, возлагаются на грузоотправителя. 4. При наличии непосредственной опасности для жизни, имущества или окружающей среды перевозчик вправе выгрузить		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
чиняемые грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьями 7.1, если грузоотправитель по договору не докажет, что такая утрата или повреждение были вызваны событиями или обстоятельствами, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать, или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить. 7.7 Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в статье 1.19, принимает транспортный документ или электронную запись, такое лицо а) несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и в соответствии со статьями 11.5, и б) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными		имени, выдадут коносамент без оговорки 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 коносаментах. Если в последнем случае не сделанная 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.	несет ответственность в соответствии с положениями статьи 16.			или обезвредить груз, либо, если эта мера соответствует степени опасности, которую представляет собой груз, уничтожить его, даже если до принятия груза перевозчик был проинформирован или каким-либо иным образом узнал об опасном характере или загрязняющих характеристиках этого груза. 5. Перевозчик может требовать возмещения убытков, если он вправе принимать меры, предусмотренные выше в пункте 3 или 4. Статья 8 – Ответственность грузоотправителя 1. Грузоотправитель, даже если никакая ошибка не может быть вменена ему в вину, несет ответственность за убытки и издержки, понесенные перевозчиком или фактическим перевозчиком в силу того факта, что: а) сведения или информация, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пункте 1 статьи 7, отсутствуют, являются неточными или неполными, б) опасный или загрязняющий окружающую среду груз не был замаркирован или обозначен		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
в настоящей главе и в главе 13. 7.8 Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому он делегировал исполнение любой из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, включая его субподрядчиков, служащих, агентов и любых других лиц, которые прямо или косвенно действуют по его просьбе или под его надзором и контролем, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием. Ответственность возлагается на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относится к сфере контракта, служебных обязанностей или агентских функций такого лица.		4. В случае преднамеренного обмана, указанного 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.				в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями, либо в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями, с) необходимые сопроводительные документы отсутствуют, являются неточными или неполными. Перевозчик не может ссылаться на ответственность грузоотправителя, если установлено, что это вина самого перевозчика, его агентов или служащих. Это же правило применяется к фактическому перевозчику. 2. Грузоотправитель отвечает за действия или бездействие лиц, которых он нанимает для решения задач и выполнения обязательств, предусмотренных в статьях 6 и 7, как за свои собственные действия или бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей. Статья 9 – Расторжение договора перевозки перевозчиком 1. Перевозчик может расторгнуть договор перевозки,		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
						если грузоотправитель не выполнил свои обязательства, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пунктах 1 и 2 статьи 7. 2. Если перевозчик использует свое право на расторжение договора, он может выгрузить груз за счет грузоотправителя и претендовать на выплату следующих сумм: а) одной трети оговоренного фрахта, или б) в дополнение к расходам за простой компенсацию, равную сумме стоимости дополнительных расходов и потерь, а также в случае, когда рейс уже начался, фрахт пропорционально фактически пройденному расстоянию.		

ГЛАВА 8 – ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

8.1 ВЫДАЧА ТРАНСПОРТНОГО ДОКУМЕНТА ИЛИ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
8. Транспортные документы и электронные записи 8.1 Выдача транспортного документа или электронной записи При сдаче груза перевозчику или исполняющей стороне i) грузоотправитель имеет право на получение транспортного документа или, если на это соглашается перевозчик, электронной записи, свидетельствующей о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза; ii) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору соответствует указание, лицо, упомянутое в статье 7.7, имеет право на получение от перевозчика соответствующего оборотного транспортного документа, если грузоотправитель по договору и перевозчик прямо или косвенно не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или же	Статья 3 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: а) 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; б) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем; с) внешний вид и видимое состояние груза. Однако ни перевозчик, ни капитан, ни	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 коносамента 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 2. После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует	Статья 5 – Выдача документа смешанной перевозки 1. Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или не оборотным. 2. Документ смешанной перевозки подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом. 3. Подпись на документе смешанной перевозки может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, проставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается документ смешанной перевозки. 4. С согласия грузоотправителя необоротный документ смешанной перевозки может быть выдан путем использования любых меха-	Статья 4 Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции. Статья 5 1. Накладная составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и транспортером, причем эти подписи могут быть заменены штемпелями отправителя и транспортера, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождается грузом, а третий сохраняется транспортером. 2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на разные автомобили или же когда дело касается различного рода грузов или различных партий грузов,	Статья 6 – Договор перевозки 2. Договор перевозки должен подтверждаться накладной, которая соответствует унифицированному образцу. Тем не менее отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются положения настоящих Унифицированных правил. 3. Накладная подписывается грузоотправителем и перевозчиком. Подпись может быть заменена штемпелем, распечаткой касового аппарата или любым другим соответствующим образом. 4. Перевозчик обязан надлежащим образом подтвердить приемку груза на дубликате накладной и возвратить дубликат грузоотправителю. 5. Накладная не имеет силы коносамента. 6. Накладная должна выдаваться по каждой партии груза. В отсутствие соглашения об обратном между	Статья 11 – Характер и содержание 1. Перевозчик выдает для каждой перевозки груза, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен выдать коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки. 2. Оригинал транспортного документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель подписал оригинал или копию документа. Подпись может быть представлена от руки, в виде факсимильной печати, пробита или проштемпелевана, проставлена в виде символов или нанесена при помощи любого другого механического или электронного сред-	Статья 5 1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. 2. Вместо авиагрузовой накладной с согласия грузоотправителя могут использоваться любые другие средства, позволяющие сохранить запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами. 3. Невозможность использования в пунктах транзита и назначения упомянутых в пункте 2 настоящей статьи других средств, позволяющих сохранить запись о предстоящей перевозке, не дает перевозчику права отказываться принять груз к перевозке. Статья 6 1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах. 2. Первый экземпляр носит пометку "для перевозчика"; он	Статья 4 – Груз 1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. 2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
неиспользование такого документа соответствует обычаям, обычным или практике в данной отрасли. Если в соответствии со статьей 2.1 перевозчик и грузоотправитель по договору договорились использовать электронную запись, грузоотправитель по договору имеет право получить от перевозчика обратную электронную запись, если они не договорились воздержаться от использования обратной электронной записи или же неиспользование такой записи соответствует обычаям, обычным или практике в данной отрасли. 8.2 Договорные условия 8.2.3 Подпись а) Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком. б) Электронная запись удостоверяется электронной подписью перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. Для целей настоящей положения такая электронная запись означает данные в электронной форме, которые вклю-	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. 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,	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	нических или других средств, сохраняющих запись о данных, которые должны содержаться в документе смешанной перевозки согласно статье 8. В этом случае оператор смешанной перевозки после принятия груза в свое ведение выдает грузоотправителю надлежаще составленный документ, содержащий все зафиксированные таким образом данные, и этот документ в целях положений настоящей Конвенции рассматривается в качестве документа смешанной перевозки.	отправитель или транспортёр имеет право требовать составления столько накладных, сколько он должен использовать автомобилей или сколько подлежит перевозке разных грузов или партий грузов.	грузоотправителем и перевозчиком накладная не может относиться к грузу в объеме более одного вагона. 7. В случае перевозки по таможенной территории Европейского сообщества или по территории, на которой применяется единая процедура транзита, каждая партия груза должна сопровождаться накладной, отвечающей требованиям статьи 7. 8. Международные ассоциации перевозчиков разрабатывают унифицированный образец накладной, согласованный с международными ассоциациями клиентов и органами, занимающимися вопросами таможенного контроля в государствах-членах, а также с любой межправительственной организацией по экономической интеграции, уполномоченной принимать собственное таможенное законодательство. 9. Накладная и ее дубликат могут выдаваться в форме электронной записи данных, которая может быть трансформирована в поддающиеся считке письменные символы. Процедура, используемая для	ства, если это не запрещается законодательством государства, где выдается транспортный документ.	подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку "для получателя"; он подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара. 3. Подпись перевозчика и подпись отправителя может быть печатная или заменена штампом. 4. Если, по требованию отправителя, перевозчик составит авиагрузовую накладную, он рассматривается, до доказательства противного, как действующий за счет отправителя. Статья 7 Если имеется несколько мест: а) перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных; б) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций, если используются упомянутые в пункте 2 статьи 5 другие средства.	

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ченны в электронную запись или иным образом логически ассоциируются с ней и которые используются для идентификации подписавшего в связи с электронной записью и указания на то, что перевозчик разрешил выдать такую электронную запись.	будучи таким образом помещенным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи "бортовым" коносаментом.	условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 7 статьи 1. Статья 18 – Другие документы, помимо коносаментов Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством <i>prima facie</i> заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.			регистрации и обработки данных, должна быть эквивалентной в функциональном отношении, в частности применительно к доказательственной силе накладной, представляемой такими данными.			

8.2 ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
8.2 – Договорные условия 8.2.1 Договорные условия в документе или электронной записи, упомянутых в статье 8.1, должны включать: а) описание груза; б) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они представлены грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной; с) i) число мест, число предметов	Статья 3 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: а) 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	Статья 15 – Содержание коносамента 1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные: а) 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	Статья 8 – Содержание документа смешанной перевозки 1. Документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные: а) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание – в соответствующих случаях – на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти	Статья 6 1. В накладной должны быть указаны: а) место и дата ее составления; б) имя и адрес отправителя; с) имя и адрес перевозчика; д) место и дата принятия груза к перевозке и предусмотренное место его сдачи; е) имя и адрес получателя; ф) принятое обозначение характера груза и способ его упаковки и в случае перевозки опасных грузов их обычно	Статья 7 – Содержание накладной 1. Накладная должна содержать следующие данные: а) место и дата ее составления; б) наименование и адрес грузоотправителя; с) наименование и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки; д) имя и адрес лица, которому фактически передан груз, если он не является перевозчиком, упомянутым в подпункте (с);	Статья 11 – Характер и содержание 5. Транспортный документ, помимо своего наименования, содержит следующие данные: а) наименование, domicilio, место нахождения или место пребывания перевозчика и грузоотправителя; б) наименование грузополучателя; с) название или номер судна, если груз погружен на борт, либо указание в транспортном документе, что груз был принят перевозчи-	Статья 8 Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит: а) указание пунктов отправления и назначения; б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки; и	Статья 5 – Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит: а) указание пунктов отправления и назначения; б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства - участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства,

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
или количество, и ii) вес, как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной; d) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для отгрузки; e) наименование и адрес перевозчика; и f) дату: i) получения груза перевозчиком или исполняющей стороной, или ii) погрузки груза на борт судна или iii) выдачи транспортного документа или электронной записи. 8.2.2 Формулировка "внешний вид и состояние груза" в статье 8.2.1 означает вид и состояние груза, определяемое на основе а) разумной внешней проверки груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне и б) любой дополнительной проверки, которую перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного доку-	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.	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	данные указываются так, как они представлены грузоотправителем; b) внешнее состояние груза; c) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора смешанной перевозки; d) наименование грузоотправителя; e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем; f) место и дата принятия оператором смешанной перевозки груза в свое ведение; g) место доставки груза; h) дата или срок доставки груза в место назначения, если они прямо согласованы сторонами; i) указание о том, является ли документ смешанной перевозки оборотным или необоротным; j) место и дата выдачи документа смешанной перевозки; k) подпись оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица; l) провозные платежи по каждому виду транспорта, если они прямо согласованы сторонами, или провозные платежи, включая наименование валюты, подлежащие	признанное обозначение; g) число грузовых мест, их особая разметка и номера; h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза; i) связанные с перевозкой расходы (провозная плата, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза); j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и иные; k) указание, что перевозка производится, независимо от всякой оговорки, с соблюдением порядка, установленного настоящей Конвенцией. 2. В случае надобности, в накладной должны также содержаться следующие указания: a) запрещенные перегрузки; b) расходы, которые отправитель принимает на свой счет; c) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза; d) декларированная стоимость груза и дополнительной	e) место и дата принятия груза к перевозке; f) место сдачи груза; g) наименование и адрес грузополучателя; h) описание характера груза и метода упаковки, а в случае опасных грузов – описание, предусмотренное в Правилах, касающихся международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом (ПМО); i) количество грузовых мест, их особая маркировка и номера, необходимые для идентификации партий груза в объеме менее одного полного вагона; j) количество вагонов в случае перевозки грузов в объеме полных вагонов; k) количество единиц железнодорожного подвижного состава, перевозимого на собственных колесах, если они принимаются к перевозке в качестве груза; l) кроме того, в случае использования универсальной транспортной тары – категория, количество и другие характерные признаки, необходимые для ее идентификации; m) вес груза брутто или его количество, выраженное в дру-	ком, но еще не погружен на борт судна; d) порт погрузки или место приема груза и порт выгрузки либо место сдачи; e) обычное наименование типа груза и характер его упаковки и, в случае опасного или загрязняющего окружающую среду груза, его обозначение в соответствии с действующими предписаниями или, в случае отсутствия такого обозначения, его общее наименование; f) размеры, количество мест или вес, а также идентификационная маркировка груза, принятого на борт или принятого к перевозке; g) в соответствующих случаях указание о том, что груз должен или может перевозиться на палубе или в открытых трюмах; h) согласованные положения, касающиеся фрахта; i) в случае накладной – точное указание того, являются ли она оригиналом или копией; в случае коносамента – количество экземпляров оригинала; j) место и дата выдачи. Отсутствие одного или нескольких данных, содержа-	c) указание веса отправки. Статья 9 Несоблюдение положений статей 5–8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.	указание по крайней мере одной такой обстановки; и c) указание веса отправки.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
мента или электронной записи. 8.2.3 – Подпись a) Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком. b) Электронная запись удостоверяется электронной подписью перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. Для целей настоящего положения такая электронная запись означает данные в электронной форме, которые включены в электронную запись или иным образом логически ассоциируются с ней и которые используются для идентификации подписавшего в связи с электронной записью и указания на то, что перевозчик разрешил выдать такую электронную запись. 8.2.4 – Оупущение требуемых данных в договорных условиях Отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье 8.2.1, или неточность одного или более таких условий само по себе не влияет на юридический характер или действительность		разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и o) повышенный предел или предел ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6.	уплате грузополучателем, или иное указание на то, что провозные платежи уплачиваются им; m) предполагаемый маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перегрузки груза, если они известны в момент выдачи документа смешанной перевозки; n) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 28; o) любые другие данные, которые стороны могут договориться включить в документ смешанной перевозки, если они не противоречат законам страны, в которой выдается документ смешанной перевозки. 2. Отсутствие в документе смешанной перевозки каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, не влияет на юридический характер документа как документа смешанной перевозки, при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 4 статьи 1.	ценности его для отправителя; e) инструкции от отправителя транспортному отношению страхования груза; f) договоренный срок выполнения перевозки; g) перечень документов, переданных транспортеру. 3. Договаривающиеся стороны могут внести в накладную всякое иное указание, которое будет ими признано необходимым.	гих единицах измерения; n) подробный перечень документов, требуемых таможенными или другими административными органами и прилагаемых к накладной или передаваемых в распоряжение перевозчику в отделениях надлежащим образом назначенного органа или органа, указанного в договоре; o) связанные с перевозкой расходы (плата за перевозку, дополнительные расходы, таможенные пошлины и другие расходы, понесенные с момента заключения договора до момента сдачи груза) в той степени, в какой они подлежат оплате грузополучателем, или любое другое заявление о том, что расходы подлежат оплате грузополучателем; р) заявление о том, что перевозка регулируется, несмотря на любые оговорки об обратном, настоящими Унифицированными правилами. 2. В случае необходимости накладная должна содержать также следующие данные: a) в случае перевозки последовательными перевозчиками – перевозчик, который обязан	щихся в данном пункте, не влияет на юридический характер транспортного документа по смыслу пункта 6 статьи 1 настоящей Конвенции.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
транспортного документа или электронной записи.					сдать груз, если он согласился с этим положением накладной; b) расходы, которые обязуется оплатить грузоотправитель; c) сумма наличного платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза; d) заявленная стоимость груза и сумма дополнительной ценности при его доставке; e) согласованный срок перевозки; f) согласованный маршрут; g) перечень не упомянутых в подпункте (n) § 1 документов, передаваемых перевозчику; h) данные, включенные грузоотправителем в отношении количества и описания пломб, наложенных им на вагон. 3. Стороны договора могут внести в накладную любые другие данные, которые они считают необходимыми.			

8.3 Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
8.3 – Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях 8.3.1 Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспорт-	Статья 3 Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозки не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, кото-	Статья 16 – Коносаменты: оговорки и доказательственная сила 1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера,	Статья 9 – Оговорки в документе смешанной перевозки 1. Если в документе смешанной перевозки содержатся данные, касающиеся	Статья 8 1. При принятии груза транспортер обязан проверить: a) точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также	Статья 11 – Осмотр 1. Перевозчик имеет право в любой момент производить осмотр для удостоверения того, что условия перевозки выполняются и	Статья 11 – Характер и содержание 3. Транспортный документ удостоверяет, при отсутствии доказательств противного, заключение и содержание	Статья 11 1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза	Статья 11 – Доказательная сила документации 1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ного документа или электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье 8.2.1(b) или 8.2.1(c), соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору, в следующих обстоятельствах: а) в отношении неконтейнерных грузов, i) если перевозчик может доказать, что он не имел разумной возможности проверить информацию, представленную грузоотправителем по договору, он может включить соответствующую оговорку в договорные условия, или ii) если перевозчик на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору неточной, он может включить положение о том, что он разумно считает точной информацией; b) в отношении грузов, сданных перевозчиком в закрытых контейнерах, перевозчик	рые 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 "а", "b" и "с" пункта 3. Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю.	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:	общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества грузов, в отношении которых оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому грузу, или если у него нет разумной возможности проверить такие данные, оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, должны внести в документ смешанной перевозки оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки. 2. Если оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, не указывает в документе смешанной перевозки внешнее состояние груза, считается, что он указал в документе смешанной перевозки, что внешнее состояние груза хорошее.	их разметки и номеров; b) внешнее состояние груза и его упаковки. 2. Если транспортер не имеет достаточной возможности проверить правильность указаний, упомянутых в пункте 1 (а) настоящей статьи, он должен сделать обоснованные оговорки в накладной. Он должен также мотивировать все могущие им быть сделанными оговорки относительно внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний определенно не указал в накладной, что он их принимает. 3. Отправитель имеет право требовать проверки транспортером веса брутто груза или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Транспортер может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты упомянутых проверок вносятся в накладную. Статья 9 1. Накладная, поскольку не доказано	партия груза соответствует данным, указанным в накладной, выданной грузоотправителем. Если осмотр предусматривает ознакомление с содержанием партии груза, такой осмотр по возможности производится в присутствии уполномоченного лица; если это невозможно, перевозчик также требует присутствия двух независимых свидетелей, если иное не предусмотрено в законодательстве и правилах государства, в котором производится осмотр. 2. Если партия груза не соответствует данным, указанным в накладной, или если положения, касающиеся перевозки принятого груза при определенных условиях не выполняются, результаты осмотра должны быть указаны в экземпляре накладной, который сопровождает груз, а также в дубликате накладной, если он по-прежнему находится у перевозчика. В таком случае расходы на осмотр подлежат возмещению при сдаче груза, если они не оплачиваются немедленно. 3. Если грузоотправитель осуществ-	договора перевозки, а также принятие груза к перевозке перевозчиком. В частности, он является основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в транспортном документе. 4. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, он один определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора перевозки по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем. Статья 12 – Оговорки в транспортных документах 1. Перевозчик вправе вносить в транспортный документ оговорки относительно: а) размеров, количества мест или веса груза, если он имеет основания подозревать, что указанные грузоотправителем сведения неточны, или если отсутствуют достаточные средства для проверки этих сведений, в частности в том случае, когда этот груз не был пересчитан, обмерен или взвешен в его присутствии, либо когда без конкретной	и условий перевозки, указанных в них. 2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или когда они касаются очевидного состояния груза.	заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них. 2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или когда они касаются очевидного состояния груза.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
может включить соответствующую оговорку в договорные условия в отношении i) основных марок на грузе внутри контейнера или ii) числа упаковок, числа мест или количества груза внутри контейнера, за исключением случаев, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера; c) в отношении груза, сданного перевозчику или исполняющей стороне в закрытом контейнере, перевозчик может сделать оговорку в отношении любого заявления о весе груза или весе контейнера и его содержимом с прямым указанием на то, что перевозчик не взвешивал контейнер, если i) перевозчик может доказать, что ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и ii) грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до поставки о том, что контейнер будет взвешиваться и вес		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,		противного, служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза транспортером. 2. При отсутствии в накладной мотивированных транспортером оговорок, имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза транспортером и что число грузовых мест, а также их разметка и номера соответствовали указаниям накладной.	вляет погрузку груза, он имеет право потребовать, чтобы перевозчик произвел осмотр состояния груза и его упаковки, а также удостоверился в точности заявлений, содержащихся в накладной и касающихся количества упаковки, их маркировки и номеров, а также веса груза брутто или его количества, выраженного иным образом. Перевозчик обязан произвести осмотр только в том случае, если он обладает надлежащими средствами для проведения такого осмотра. Перевозчик может потребовать оплаты расходов на осмотр. Результаты осмотра указываются в накладной. Статья 12 – Доказательственная сила накладной 1. Накладная является доказательством prima facie заключения и условий договора перевозки и принятия груза перевозчиком. 2. Если погрузка груза производится перевозчиком, накладная является доказательством prima facie состояния груза и его упаковки, указанного в накладной, или, в	договоренности об этом размеры или вес были определены на основании данных судна; b) не являющейся четкой и нестираемой идентификационной маркировки, наносимой на сам груз, или, в случае тары, на емкости или упаковку; c) внешнего состояния груза. 2. В том случае, если перевозчик не указывает внешнее состояние груза или не вносит оговорку по этому поводу, считается, что он указал в транспортном документе, что внешнее состояние груза хорошее. 3. В том случае, когда в соответствии с данными, содержащимися в транспортном документе, груз был помещен в контейнер или в трюмы судна, опломбированные иными лицами, чем перевозчик, его служащие или агенты, и если ни контейнер, ни пломбы не повреждены и не нарушены, когда груз достиг порта разгрузки или места сдачи, считается, что потеря груза или ущерб не имели места в ходе перевозки.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
будет указан в договорных условиях. 8.3.2 – Разумные возможности проверки Для целей статьи 8.3.1: а) "разумные возможности проверки" должны быть не только физически возможными, но также коммерчески разумными; б) перевозчик действует "добросовестно" при выдаче транспортного документа или электронной записи, если i) перевозчику фактически не известно, что какое-либо существенное заявление в транспортном документе или электронной записи по существу ошибочно или может вводить в заблуждение и ii) перевозчик не действует преднамеренно, когда он не определяет, является ли существенное заявление в транспортном документе или электронной записи по существу ошибочным или вводящим в заблуждение, поскольку он считает, что такое заявление может быть ошибочным или вводящим в заблуждение.		полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.			отсутствие таких указаний, – их внешне исправного состояния в момент принятия груза перевозчиком и точности заявлений в накладной, касающихся количества упаковок, их маркировки и номеров, а также веса груза брутто или его количества, выраженного иным образом. 3. Если погрузка груза производится грузоотправителем, накладная является доказательством <i>prima facie</i> состояния груза и его упаковки, указанного в накладной, или, в отсутствие такого указания, – их внешне исправного состояния и точности заявлений, упомянутых в § 2, только в том случае, когда перевозчик произвел осмотр и указал в накладной результаты своего осмотра. 4. Тем не менее накладная не является доказательством <i>prima facie</i> в том случае, когда она содержит обоснованную оговорку. Обоснованием оговорки может быть отсутствие у перевозки надлежащих средств проверки соответствия партий груза данным, указанным в накладной.			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
с) бремя доказывания того, действовал ли перевозчик добросовестно при выдаче транспортного документа или электронной записи, возлагается на сторону, которая утверждает, что перевозчик действовал недобросовестно. 8.3.3 – <i>Доказательство prima facie и убедительное доказательство</i> За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье 8.3.4, транспортный документ или электронная запись, свидетельствующие о получении груза, являются а) доказательством <i>prima facie</i> получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях, б) убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях [i] если оборотный транспортный документ и оборотная электронная запись переданы третьей стороне, действующей добросовестно [или ii) если лицо, действующее добросовестно, оплатило стоимость или иным образом								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
изменило свое положение, полагаясь на описание груза в договорных условиях]. <i>8.3.4 – Последствия оговорок</i> Если договорные условия содержат оговорки, которые отвечают требованиям статьи 8.3.1, то транспортный документ не будет являться доказательством <i>prima facie</i> или убедительным доказательством в соответствии со статьей 8.3.3, если в отношении описания груза сделана оговорка.								

8.4 НЕДОСТАТКИ В ДОГОВОРНЫХ УСЛОВИЯХ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>8.4 – Недостатки в договорных условиях</i> <i>8.4.1 – Дата</i> Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается значение такой даты, то такая дата считается: а) если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт судна, – датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или электронной записи, был погру-		<i>Статья 15 – Содержание коносамента</i> 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.	<i>Статья 8 – Содержание документа смешанной перевозки</i> 2. Отсутствие в документе смешанной перевозки каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, не влияет на юридический характер документа как документа смешанной перевозки, при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 4 статьи 1.	<i>Статья 4</i> Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.	<i>Статья 6 – Договор перевозки</i> 2. Договор перевозки должен подтверждаться накладной, которая соответствует унифицированному образцу. Тем не менее отсутствие или потеря накладной не отражаются ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются положения настоящих Унифицированных правил.	<i>Статья 11 – Характер и содержание</i> 1. Перевозчик выдает для каждой перевозки груза, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен выдать коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на	<i>Статья 9</i> Несоблюдение положений статей 5–8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.	<i>Статья 9 – Несоблюдение требований к документации</i> Несоблюдение положений статей 4–8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
жен на борт судна; или b) если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт судна, – датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получили груз. <i>/8.4.2 Отсутствие наименования перевозчика</i> Если в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть это утверждение, если он докажет, что судно было зарегистрировано в бербоут–чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя судна по бербоут–чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фракто-						действительность договора перевозки.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ватель судна по бербоут–чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец.]] <i>8.4.3 – Внешний вид и состояние</i> Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от грузоотправителя по договору, транспортный документ или электронная запись являются либо доказательством <i>prima facie</i>, либо убедительным доказательством в соответствии со статьей 8.3.3, в зависимости от конкретного случая, того, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне.								

ГЛАВА 9 – ФРАХТ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>Статья 9 – Фрахт</i> 9.1 а) Фрахт причитается при сдаче груза грузоотправителю в тот момент и в том месте, которое упомянуто в статье 4.1.3, если стороны не договариваются о том, что фрахт причитается полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени. б) Если не согласовано иное, никакой фрахт не причитается за любой груз, который утрачен до момента, с которого причитается фрахт за такой груз. 9.2 а) Фрахт подлежит оплате, когда он причитается, если стороны не договорились о том, что фрахт подлежит оплате полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени. б) Если после момента, с которого фрахт причитается, груз утрачивается, повреждается или иным образом не сдается грузополучателю в соответствии с положениями договора перевозки, фрахт по-прежнему подлежит оплате, независимо от причин такой утраты, по-		<i>Статья 16 – Коносаменты: оговорки и доказательственная сила</i> 4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте (к) 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.			<i>Статья 10 – Оплата расходов</i> 1. Если иное не согласовано между грузоотправителем и перевозчиком, расходы (плата за перевозку, дополнительные расходы, таможенные пошлины и другие расходы, понесенные с момента заключения договора перевозки до сдачи груза) подлежат оплате грузоотправителем. 2. Если в силу соглашения между грузоотправителем и перевозчиком расходы подлежат оплате грузополучателем и грузополучатель не получил накладную или не реализовал свои права в соответствии с § 3 статьи 17, или же не изменил договор перевозки в соответствии со статьей 18, грузополучатель будет по-прежнему нести ответственность за оплату расходов.			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
вреждения или неспдачи. с) Если не согласовано иное, сумма фрахта не подлежит взаимному зачету, списанию или сокращению на основании какого-либо встречного требования, которое грузоотправитель по договору или грузополучатель могут предъявить перевозчику, [обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены]. 9.3 а) Если не согласовано иное, грузоотправитель по договору несет ответственность за уплату фрахта и других сборов, связанных с перевозкой груза. б) Если договор перевозки предусматривает, что ответственность грузоотправителя по договору или любого другого лица, указанного в договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору, прекращается полностью или частично по наступлении определенного события или после определенного момента времени, такое прекращение ответственности недействительно:								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
i) в отношении любого предусмотренного в главе 7 обязательства грузоотправителя по договору или лица, упомянутого в статье 7.7; или ii) в отношении любой суммы, подлежащей уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение на основании статьи 9.5 или на другом основании в отношении уплаты таких сумм. iii) если это противоречит положениям статьи 12.4. 9.4 а) Если договорные условия в транспортном документе или электронной записи содержат указание "фрахт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Настоящее положение не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору. б) Если договорные условия в транспортном документе или в электронной								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
записи содержат указание "фрагт при доставке" или указание аналогичного характера, такое указание предупреждает грузополучателя о том, что он может нести ответственность за уплату фрахта. 9.5 а) [Несмотря на любое соглашение об обратном,] в тех случаях и в той степени, в которых в соответствии с национальным законодательством, применимым в отношении договора перевозки, грузополучатель несет ответственность за осуществление упоминаемых ниже платежей, перевозчик имеет право удерживать груз до оплаты i) фрахта, мертвого фрахта, демереджа, возмещения ущерба в связи с задержанием и всех других возмещаемых расходов, понесенных перевозчиком в связи с грузом; ii) любого возмещения, причитающегося перевозчику в соответствии с договором перевозки, iii) любого взноса по общей аварии, причитающегося перевозчику в связи с грузом, или до предостав-								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ления надлежащего обеспечения в отношении таких платежей. b) Если платеж, упомянутый в пункте (а) настоящей статьи не произведен или не произведен в полном объеме, перевозчик имеет право реализовать груз (в соответствии с процедурой, если такая процедура установлена, как это предусмотрено в соответствии с применимым национальным законодательством) и взыскать причитающиеся ему суммы (включая расходы на осуществление таких мер) из поступлений от такой продажи. Любая сумма, остающаяся от поступлений от такой продажи, представляется грузополучателю.								

ГЛАВА 10 – СДАЧА ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>Статья 10 – Сдача грузополучателю</i> 10.1 Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки, принимает поставку груза в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3. Если грузополучатель в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчик или исполняющая сторона действуют в отношении груза как агенты грузополучателя, но не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.				<i>Статья 13</i> 1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его сдачи, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 19, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки. 2. Получатель, осуществляющий права, предоставленные ему согласно пункту 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае спора по этому поводу перевозчик обязан сдать груз лишь в случае внесения покупателем залога. <i>Статья 14</i> 1. Если по какой-либо причине выполнение договора на установленных накладной условиях является или стано-	<i>Статья 17 – Сдача груза</i> 1. Перевозчик обязан передать накладную и сдать груз грузополучателю в месте, установленном для сдачи груза против получения и оплаты сумм, причитающихся в соответствии с договором перевозки. 2. Считается, что груз сдан грузополучателю, если в соответствии с предписаниями, действующими в месте назначения, a) груз передан таможенным или принимающим органам в их помещениях или на их складах, если они не находятся под надзором перевозчика; b) груз передан на хранение перевозчику, экспедитору или в публичный склад. 3. После прибытия груза в место назначения грузополучатель может обратиться к перевозчику с просьбой передать накладную и сдать ему груз. Если устанавливается утрата груза или если груз не прибыл до истечения срока, предусмотренного в § 1 статьи 29, грузополучатель может по собственной инициативе восполь-	<i>Статья 10 – Сдача грузов</i> 1. Несмотря на обязанность грузополучателя в соответствии с пунктом 1 статьи 6, грузополучатель, который после прибытия груза в место сдачи требует его сдачи, несет ответственность в соответствии с договором перевозки за уплату фрахта и других сборов, связанных с грузом, а также за участие в покрытии убытков по общей аварии. В случае отсутствия транспортного документа или если он не был предоставлен, грузополучатель несет ответственность за уплату фрахта, оговоренного с грузополучателем, если его размер соответствует рыночной ставке. 2. Предоставление груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором перевозки или обычаям данной отрасли торговли или в соответствии с административными правилами, применимыми в порту выгрузки, рассматривается в качестве сдачи. Обязательная передача груза властям или третьей стороне также рас-	<i>Статья 13</i> 1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки. 2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза. 3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки. <i>Статья 14</i> Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обяза-	<i>Статья 13 – Выдача груза</i> 1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки. 2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза. 3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки. <i>Статья 14 – Осуществление прав отправителя и получателя</i> Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собствен-

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
10.2 По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель подтверждает сдачу груза перевозчиком или исполняющей стороной таким образом, как это принято в месте назначения. 10.3.1 Если не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи: i) распоряжающаяся сторона сообщает перевозчику до или после прибытия груза в место назначения наименование грузополучателя; ii) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения. 10.3.2 В случае выдачи оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи применяются следующие положения: a) i) без ущерба для положений статьи 10.1 держатель оборотного транспортного документа может требовать сдачи груза перевозчиком после его				виться невозможным до прибытия груза к предусмотренному для его сдачи месту, транспортёр обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12. 2. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, иных чем предусмотрено в накладной, и если транспортёр не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжения грузом согласно статье 12, транспортёр должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах наилучшего выполнения перевозки. Статья 15 1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, транспортёр должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распорядиться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной. 2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой	зоваться своими правами в отношении перевозчика в соответствии с договором перевозки. 4. Правомочное лицо может отказаться принимать груз, даже если оно получило накладную и оплатило расходы, предусмотренные в договоре перевозки, до тех пор, пока по его требованию не будет проведен осмотр для установления предполагаемой утраты или повреждения груза. 5. В остальных отношениях сдача груза производится в соответствии с предписаниями, действующими в месте назначения. 6. Если груз сдается без предварительного получения наличного платежа при сдаче груза, перевозчик обязан возместить грузоотправителю сумму наличного платежа, подлежащего уплате при сдаче груза, без ущерба для своего права регресса в отношении грузополучателя. Статья 21 – Обстоятельства, препятствующие сдаче груза 1. Если какие-либо обстоятельства препятствуют сдаче груза, перевозчик обязан незамедли-	сматривается в качестве сдачи. Статья 13 – Коносамент 1. Оригиналы коносамента представляют собой ценные бумаги, выдаваемые на имя грузополучателя, ордерные или на предъявителя. 2. В месте сдачи груз сдается только против передачи первого из предъявленных оригиналов коносамента, впоследствии сдача груза не может быть потребована против передачи других оригиналов. 3. В том случае, когда груз находится в распоряжении перевозчика, передача коносамента лицу, уполномоченному согласно коносаменту получить груз, влечет те же последствия, что и передача груза в том, что касается прав на получение груза. 4. В том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза, доказывание противного в отношении презумпции, предусмотренной в пункте 3 статьи 11 и в пункте 2 ста-	тельств, налагаемых договором перевозки. Статья 15 1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя. 2. Любая оговорка, отступающая от положений статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.	ных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, такому держателю против возврата оборотного транспортного документа. В том случае, если было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, достаточно возвратить один оригинал, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными; ii) без ущерба для положений статьи 10.1 держатель оборотной электронной записи может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, такому держателю, если он доказывает в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, что он является держателем электронной записи. После такой сдачи электронная запись утрачивает силу или действительность.				момент потребовать его сдачи, до тех пор пока транспортер не получил от отправителя противоположных инструкций. 3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того как получатель, согласно предоставленному ему пунктом 3 статьи 12 праву, дал приказ сдать груз какому-либо другому лицу, то в отношении положений пунктов 1 и 2 получатель становится на место отправителя, а это другое лицо - на место получателя. Статья 16 1. Транспортер имеет право на возмещение расходов, вызванных просьбой об инструкциях или выполнении полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины. 2. В случаях, указанных в пункте 1 статьи 14 и в статье 15, транспортер может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае транспортер принимает на себя хранение груза. Он может, однако, доверить хранение груза	тельно информировать грузоотправителя и запросить его инструкции, за исключением тех случаев, когда грузоотправитель просит, путем внесения конкретного указания в накладную, обязательно возвратить ему груз в случае возникновения обстоятельств, препятствующих сдаче груза. 2. Если обстоятельства, препятствующие сдаче груза, прекращаются до получения перевозчиком инструкций грузоотправителя, груз сдается грузополучателю. Об этом следует незамедлительно уведомить грузоотправителя. 3. Если грузополучатель отказывается принять груз, грузоотправитель имеет право дать соответствующие инструкции, даже если он не в состоянии представить дубликат накладной. 4. Если обстоятельства, препятствующие сдаче груза, возникают после внесения грузополучателем изменений в договор перевозки в соответствии с §§ 3–5 статьи 18, перевозчик обязан уведомить грузополучателя.	ть 12, не допускается.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
б) Если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом уведомляет распоряжающуюся сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору дают перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье 7.7. с) Несмотря на положения пункта (d) настоящей статьи, перевозчик, сдающий груз согласно инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств				какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотрительный выбор такого лица. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем долговыми обязательствами, основанными на накладной, и всеми прочими произведенными расходами. 3. Транспортер может продать груз, не выжидая инструкций правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях транспортер может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть по справедливости потребовано. 4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи, вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в	<i>Статья 22 – Последствия обстоятельств, препятствующих перевозке и сдаче груза</i> 1. Перевозчик может потребовать возмещения расходов, возникших в результате а) его просьбы дать инструкции, б) выполнения полученных инструкций, с) того, что запрошенные инструкции не были им получены или не были им получены своевременно, d) того, что он принял решение в соответствии с § 1 статьи 20, не запросив инструкций, если такие расходы возникли не по его вине. Перевозчик может, в частности, потребовать возмещения платы за перевозку применительно к использованному маршруту, для перевозчика устанавливаются сроки перевозки, применимые в отношении такого маршрута. 2. В случаях, упомянутых в § 2 статьи 20 и в § 1 статьи 21, перевозчик может незамедлительно выгрузить груз за счет правомочного лица. После этого считается, что перевозка закончена. В таком случае перевозчик			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
по сдаче груза [держателю] в соответствии с договором перевозки, независимо от того, были ли возвращены ему оборотный транспортный документ или смогло ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной электронной записи, доказать в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, что оно является держателем. d) Если сдача груза перевозчиком в месте назначения производится без возврата оборотного транспортного документа перевозчику или без удостоверения, упомянутого в пункте (a)(ii) выше, держатель, который становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, уполномоченному принять такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением помимо договора перевозки, приобретает права в соответствии с договором перевозки, только если передача оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи была произведена в соот-				распоряжение правомочного по договору лица, которое должно, если выручка не покрывает указанных расходов, доплатить недостающую сумму. 5. Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.	принимает на себя хранение груза от имени уполномоченного лица. Тем не менее он может передать груз на хранение третьей стороне и в таком случае будет нести ответственность только за проявление разумной осмотрительности при выборе такой третьей стороны. Суммы, причитающиеся в соответствии с договором перевозки, и все другие расходы по-прежнему подлежат возмещению против сдачи груза. 3. Перевозчик может реализовать груз, не ожидая инструкции правомочного лица, если это оправдано с учетом скоропортящегося характера или состояния груза или если стоимость хранения чрезмерно велика по сравнению со стоимостью груза. В других случаях он может также приступить к продаже груза, если в течение разумного срока он не получает от правомочного лица инструкций воздержаться от продажи, которые, как можно разумно предполагать, он будет обязан выполнить. 4. В случае продажи груза поступления от продажи после вычета расходов,			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ветствии с договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза, за исключением случаев, когда такому держателю в момент, когда он стал держателем, не было известно или он не мог на разумной основе знать о такой сдаче. е) Если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций в отношении сдачи груза, перевозчик может, без ущерба для любых других средств правовой защиты, которыми может обладать перевозчик в отношении такой распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, воспользоваться своими правами в соответствии со статьей 10.4. 10.4.1(а) Если груз прибывает в место назначения и i) груз фактически не принимается грузополучателем в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, и не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или					причитающихся при сдаче груза, должны быть переданы в распоряжение правомочного лица. Если поступления от продажи меньше суммы таких расходов, грузоотправитель обязан возместить разницу. 5. Процедура, подлежащая применению в случае продажи, определяется в соответствии с законодательством и предписаниями, действующими в месте нахождения груза, или в соответствии с принятыми в этом месте обычаями. 6. Если грузоотправитель в случае возникновения обстоятельств, препятствующих перевозке или сдаче груза, не дает инструкций в течение разумного срока и если обстоятельств, препятствующих перевозке или сдаче груза, невозможно избежать в соответствии с §§ 2 и 3, перевозчик может вернуть груз грузоотправителю или, если это оправдано, уничтожить груз за счет грузоотправителя.			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки или ii) перевозчику не разрешается в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами сдавать груз грузополучателю, то перевозчик может воспользоваться правами и средствами правовой защиты, упомянутыми в пункте (b). b) В обстоятельствах, указанных в пункте (a), перевозчик может на риск и за счет лица, имеющего права на груз, воспользоваться некоторыми или всеми из следующих прав и средств правовой защиты: i) поместить груз на склад в любом приемлемом месте; ii) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, которые, по мнению перевозчика, могут разумно требоваться в сложившихся обстоятельствах; или iii) способствовать продаже груза в соответствии с практикой или требованиями, преду-								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
смотренными согласно законодательству или нормативным актам того места, где находится груз в данный момент. с) Если груз продается в соответствии с пунктом (b)(iii), перевозчик может вычесть из доходов от продажи сумму, необходимую для i) оплаты или возмещения любых расходов, понесенных в связи с грузом; и ii) оплаты или возмещения перевозчику любых других сумм, которые упоминаются в статье 9.5(a) и которые причитаются перевозчику. С учетом таких вычетов перевозчик удерживает доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз. 10.4.2 Перевозчику разрешается воспользоваться правом, упомянутым в статье 10.4.1, только после того, как он дал уведомление либо лицу, которое указано в договорных условиях в качестве лица, которому должно быть дано уведомление по прибытии груза в место назначения, если такое лицо указывается, либо грузополучателю,								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
либо, в противном случае, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору, о том, что груз прибыл в место назначения. 10.4.3 Осуществляя свои права, упомянутые в статье 10.4.1, перевозчик или исполняющая сторона действуют в качестве агента лица, имеющего права на груз, однако они не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если утрата или повреждение не явились результатом действий или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с понижением вероятности возникновения такой утраты или повреждения].								

ГЛАВА 11 – ПРАВО РАСПОРЯЖАТЬСЯ ГРУЗОМ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>Статья 11 – Право распоряжаться грузом</i> 11.1 Право распоряжаться грузом означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении таких грузов в течение срока его ответственности, как он указан в статье 4.1.1. Такое право давать инструкции перевозчику охватывает право: i) давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки; ii) требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения; iii) заменять грузополучателя любым другим лицом, включая распоряжающуюся сторону; iv) договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки. 11.2 а) Если не выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, то применяется следующее правило: i) грузоотправитель по договору является распоряжа-				<i>Статья 12</i> 1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика перерыва перевозки, изменения места, предусмотренного для сдачи груза, или сдачу груза не тому получателю, который указан в накладной. 2. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статьи 13; с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза. 3. Однако право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной сделано отправление указания в этом смысле. 4. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает приказ сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей. 5. Осуществление права распоряжения грузом обусловли-	<i>Статья 18 – Право распоряжаться грузом</i> 1. Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки на основе последующих распоряжений. Он может, в частности, просить перевозчика a) прекратить перевозку груза; b) задержать перевозку груза; c) сдать груз не грузополучателю, указанному в накладной, а другому грузополучателю; d) сдать груз не в месте назначения, указанном в накладной, а в другом месте назначения. 2. Право грузоотправителя изменять договор перевозки, несмотря на то, что он является держателем дубликата накладной, утрачивает силу в тех случаях, если грузополучатель a) получил накладную; b) принял груз; c) реализовал свои права в соответствии с § 3 статьи 17; d) имеет право в соответствии с § 3 давать распоряжения; е) с этого момента перевозчик выполняет распоряжения и инструкции грузополучателя.	<i>Статья 14 – Владелец права распоряжения</i> 1. Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом; в частности, он может потребовать, чтобы перевозчик прекратил перевозку груза, чтобы он изменил место сдачи или сдал груз не тому получателю, который указан в транспортном документе. 2. Грузоотправитель теряет предоставленное ему право распоряжаться грузом с того момента, когда грузополучатель после прибытия груза в предусмотренное место доставки, потребовал сдать груз, и: a) в случае перевозки по накладной, с момента передачи грузополучателю оригинала; b) в случае перевозки по коносаменту, с момента передачи грузоотправителем всех имеющихся у него оригиналов другому лицу. 3. Посредством соответствующего указания в накладной грузоотправитель может в момент выдачи последней отказаться от своего права распоряжения в пользу грузополучателя.	<i>Статья 12</i> 1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Он не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права. 2. Если выполнить распоряжения невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом. 3. Если перевозчик выполняет распоряжения отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнего экземпляра авиагрузовой накладной или кви-	<i>Статья 12 – Право распоряжаться грузом</i> 1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права. 2. Если выполнить распоряжения невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом. 3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного послед-

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ющей стороной, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору и грузополучатель договариваются о том, что распоряжающейся стороной является какое-либо иное лицо и грузоотправитель по договору уведомляет об этом перевозчика. Грузоотправитель по договору и грузополучатель могут договориться о том, что распоряжающейся стороной является грузополучатель; ii) распоряжающаяся сторона вправе уступить право распоряжаться грузом другому лицу, и при такой уступке cedent утрачивает свое право распоряжаться грузом. Cedent или цессионарий уведомляет перевозчика о такой уступке; iii) если распоряжающаяся сторона осуществляет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 11.1, она представляет надлежащие удостоверяющие документы. b) Если выдается оборотный транспортный документ, то применяются следующие правила:				вается следующими положениями: a) отправитель или – в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи – получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые данные транспортеру инструкции, а также возместить транспортеру расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций; b) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия транспортера и не наносить ущерба отправителям или получателям других грузов; c) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов. 6. Если транспортер не может выполнять полученные им инструкции по причине указанных в пункте 5 (b) положений, транспортер должен немедленно сообщить об этом лицу, которым инструкции были даны.	3. Грузополучатель имеет право изменять договор перевозки с момента составления накладной, если грузоотправитель не указывает обратное на накладной. 4. Право грузополучателей изменять договор перевозки утрачивает силу в том случае, если он a) получил накладную; b) принял груз; c) реализовал свои права в соответствии с § 3 статьи 17; d) направил инструкции в отношении сдачи груза другому лицу в соответствии с § 5 и если такое лицо реализовало свои права в соответствии с § 3 статьи 17. 5. Если грузополучатель дал инструкции в отношении сдачи груза другому лицу, такое лицо не имеет права изменять договор перевозки. Статья 19 – Использование права распоряжаться грузом 1. Если грузоотправитель или, в случае, упомянутом в § 3 статьи 18, грузополучатель желает изменить договор перевозки на основе последующих распоряжений, он обязан представить перевозчику дубли-	Статья 15 – Условия осуществления права распоряжения Грузоотправитель или, в случаях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 статьи 14, грузополучатель для осуществления своего права распоряжения должен: a) в случае, когда был выдан коносамент, представить все оригиналы коносаментов до прибытия груза в предусмотренное место сдачи; b) в случае, когда был выдан иной транспортный документ, кроме коносамента, представить этот документ, который должен содержать новые указания для перевозчика; c) возместить перевозчику все расходы и убытки, понесенные в связи с выполнением указаний; d) в случае выгрузки груза до прибытия в предусмотренное место сдачи оплатить полную сумму оговоренного фрахта, если в договоре перевозки не было оговорено иное.	танции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз. 4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.	нему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз. 4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
i) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала одного оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является единственной распоряжающейся стороной; ii) держатель вправе уступать право распоряжаться грузом в результате передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьями 12.1, и после такой уступки cedent утрачивает свое право распоряжаться грузом. Если было выдано более одного оригинала такого документа, для осуществления уступки права распоряжаться грузом должны быть переданы все оригиналы; iii) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику. Если выдано более одного оригинала такого документа, предъявляются все оригиналы; iv) любые инструкции, упомянутые в				7. Транспортёр, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за нанесенный таким образом ущерб.	кат накладной с указанием соответствующих изменений. 2. Грузоотправитель или, в случае, упомянутом в § 3 статьи 18, грузополучатель обязан возместить перевозчику расходы и убытки, возникшие в результате осуществления последующих изменений. 3. Осуществление последующих изменений должно быть возможным, правомерным и разумным в тот момент, когда распоряжения достигают лица, которое обязано их выполнить, и не должно, в частности, нарушать нормальную деятельность предприятия перевозчика или же наносить ущерб правам грузоотправителей или грузополучателей других партий груза. 4. Последующие изменения не должны приводить к дроблению партий груза. 5. Если в силу причин, предусмотренных в § 3, перевозчик не в состоянии выполнить полученные распоряжения, он незамедлительно направляет уведомление лицу, от которого получены такие распоряжения. 6. В случае вины перевозчика он			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
статье 11.1(ii)(iii) и (iv), которые были даны держателю, после вступления в силу в соответствии со статьями 11.3 указываются на оборотном транспортном документе. с) Если выдается оборотная электронная запись: i) держатель является единственной распоряжающейся стороной и вправе уступить право распоряжаться грузом другому лицу на основе передачи оборотной электронной записи в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, и после такой уступки cedent утрачивает свое право распоряжаться грузом; ii) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, подтверждает, действуя в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, что он является держателем; iii) любые инструкции, упомянутые в статье 11.1(ii), (iii) и (iv), которые были даны держателю, после вступления в силу в соответствии со					несет ответственность за последствия неисполнения распоряжения или ненадлежащего исполнения. Тем не менее любое подлежащее выплате возмещение не превышает суммы возмещения, предусмотренного в случае утраты. 7. Если перевозчик исполняет последующие изменения грузоотправителя, не требуя представления дубликата накладной, перевозчик несет ответственность перед грузополучателем за любую утрату или повреждение, понесенные им, если дубликат был передан грузополучателю. Тем не менее любое подлежащее выплате возмещение не превышает суммы возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
статьей 11.3 отражаются в электронной записи. d) Несмотря на положения статьи 12.4, лицо, не являющееся грузоотправителем по договору или лицом, упомянутым в статье 7.7, которое уступает право распоряжаться грузом, не воспользовавшись таким правом, освобождается после такой уступки от ответственности, которая возлагается на распоряжающуюся сторону в соответствии с договором перевозки или в соответствии с настоящим документом. 11.3 (a) С учетом положений пунктов (b) и (c) настоящей статьи, если любая инструкция, упомянутая в статье 11.1(i), (ii) или (iii), i) может быть на разумной основе выполнена в соответствии с ее условиями в тот момент, когда такая инструкция достигает лица, обязанного ее выполнить; ii) не будет приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей стороны; и iii) не будет сопряжена с какими-либо дополнитель-								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
ными расходами, утратой или ущербом для перевозчика, исполняющей стороны и любого лица, имеющего интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом, перевозчик выполняет такую инструкцию. Если можно разумно предполагать, что одно или более условий, упомянутых в подпунктах (i), (ii) и (iii) настоящего пункта, не соблюдаются, перевозчик не несет никаких обязательств по выполнению такой инструкции. b) В любом случае распоряжающаяся сторона гарантирует перевозчика, исполняющую сторону и любое лицо, имеющее интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом, от любых дополнительных расходов, утраты или повреждений, которые могут явиться результатом выполнения любой инструкции в соответствии с настоящей статьей. с) Если перевозчик i) разумно ожидает, что выполнение какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей сопряжено								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
с дополнительными расходами, утратой или повреждениями; и ii) тем не менее желает выполнить такую инструкцию, такой перевозчик вправе получить обеспечение от распоряжающейся стороны в отношении суммы разумно ожидаемых дополнительных расходов, утраты или повреждений. <i>11.4</i> Груз, который сдается во исполнение инструкции в соответствии со статьей 11.1(ii), считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения, касающиеся такой сдачи, установленные в статье 10. <i>11.5</i> Если в течение периода, когда груз находится на попечении перевозчика, перевозчику разумно требуется информация, инструкции или документы в дополнение к информации и инструкциям или документам, упомянутым в статье 7.3(a), он запрашивает такую информацию, инструкции или документы у распоряжающейся стороны. Если перевозчик после принятия разумных мер не в состоянии								

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
идентифицировать и обнаружить распорядяющуюся сторону или распорядяющаяся сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, соответствующие обязательства несет грузоотправитель по договору или лицо, упомянутое в статье 7.7. 11.6 Стороны по взаимной договоренности могут отходить от положений статей 11.1(ii) и (iii) и 11.3. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность уступки права распоряжаться грузом, упомянутую в статье 11.2 (a)(ii). Если выдается транспортный документ или электронная запись, любое соглашение, упоминаемое в настоящем пункте, должно быть указано в договорных условиях.								

ГЛАВА 12 – УСТУПКА ПРАВ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО–ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КДПГ КМЖП–МГК 1999 КПГВ ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<i>Статья 12 – Уступка прав</i> 12.1.1 Если выдается оборотный транспортный документ, держатель вправе уступить права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу, i) если документ является ордерным, - на основе надлежащего индоссамента либо такому другому лицу, либо в бланковой форме или, ii) если выдается документ на предъявителя или документ с бланковым индоссаментом, без индоссамента или, iii) если документ выдается приказу поименованной стороны и уступка осуществляется между первым держателем и такой поименованной стороной, без индоссамента. 12.1.2 Если выдается оборотная электронная запись, ее держатель вправе уступить права, закрепленные в этой электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованной стороны, на основе передачи электронной записи в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4. 12.2.1 Без ущерба для положений статьи 11.5 любой держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не пользующийся какими-либо правами в соответствии с договором перевозки, не несет никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем. 12.2.2 Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется правами в соответствии с договором перевозки, принимает на себя обязательства в соответствии с договором перевозки в той степени, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или оборотную электронную запись или подтверждаются в них. 12.2.3 Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и который i) в соответствии со статьей 2.2 договаривается с перевозчиком заменить оборотный транспортный документ оборотной электронной записью или заменить оборотную электронную запись оборотным транспортным документом или ii) в соответствии со статьей 12.1 уступает свои права, не пользуется какими-либо правами в соответствии с договором перевозки для целей статей 12.2.1 и 12.2.2. 12.3 Уступка прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, производится в соответствии с положениями об уступке прав национального законодательства, касающегося договора перевозки. Такая уступка прав может производиться с помощью средств электронной связи. Уступка права распоряжаться грузом не может быть полностью произведена без уведомления о такой уступке перевозчика цедентом или цессионарием. 12.4 Если уступка прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, предусматривает переход обязательств, которые связаны с уступаемым правом или вытекают из такого права, цедент и цессионарий несут солидарную ответственность по таким обязательствам.	<i>Ни в одной другой транспортной конвенции не содержится подобных положений</i>

ГЛАВА 13 – ПРАВО ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ИСКИ

ДОКУМЕНТ	КМЖП–МГК 1999
Статья 13 – Право предъявлять иски 13.1 Без ущерба для статей 13.2 и 13.3 права в соответствии с договором перевозки могут быть заявлены против перевозчика и исполняющей стороны только: i) грузоотправителем по договору, ii) грузополучателем, iii) любой третьей стороной, которой грузоотправитель по договору или грузополучатель уступили свои права, в зависимости от того, какая из вышеупомянутых сторон понесла ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, iv) любой третьей стороной, которая приобрела права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого национального законодательства, например страховщиком. В случае любого перехода прав на предъявление исков в результате уступки или суброгации, как это указано выше, перевозчик и исполняющая сторона вправе воспользоваться всеми возражениями и ограничениями ответственности, которыми они располагают в отношении такой третьей стороны в соответствии с договором перевозки и в соответствии с настоящим документом. 13.2 В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, держатель вправе заявить права в соответствии с договором перевозки против перевозчика или исполняющей стороны, при этом он не обязан доказать, что он сам понес ущерб в результате утраты или повреждения. Если такой держатель сам не понес ущерб в результате утраты или повреждения, считается, что он действует от имени страны, которая понесла ущерб в результате такой утраты или повреждения. 13.3 В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись и истцом выступает одно из лиц, упомянутых в статье 13.1, которое не является держателем, такой истец, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, обязан доказать, что держатель не понес ущерба в результате такой утраты или повреждения.	Статья 43 – Требования 1. Требования, касающиеся договора перевозки, должны представляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск. 2. Требование может быть представлено лицом, которое имеет право предъявлять иски к перевозчику. 3. Для представления требования грузоотправитель должен предъявить дубликат накладной. В противном случае он обязан предъявить разрешение грузополучателя или представить доказательство того, что грузополучатель отказался принять груз. 4. Для представления требования грузополучатель должен предъявить накладную, если она была ему передана. 5. Накладная, дубликат или любой другой документ, который, по мнению правомочного лица, должен сопровождать требование, следует представлять либо в оригинале, либо в виде копий, которые при необходимости должны быть надлежащим образом удостоверены, если перевозчик обратится с соответствующей просьбой. 6. При удовлетворении требований перевозчик может потребовать представления оригинала накладной, дубликата или ваучера на наличный платеж при сдаче груза, с тем чтобы на них можно было проставить индоссамент об урегулировании требований. Статья 44 – Лица, которые могут предъявлять иски к перевозчику 1. С учетом положений §§ 3 и 4 иски, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться: a) грузоотправителем до момента, когда грузополучатель 1. получает накладную, 2. принимает груз или 3. реализует свои права в соответствии с § 3 статьи 17 или § 3 статьи 18; b) грузополучателем с момента 1. получения накладной, 2. принятия груза или 3. реализации своих прав в соответствии с § 3 статьи 17 или § 3 статьи 18. 3. Иск на возмещение суммы, выплаченной в соответствии с договором перевозки, может быть предъявлен только тем лицом, которое произвело платеж. 4. Иск в отношении наличных платежей при сдаче груза может быть предъявлен только грузоотправителем. 5. Для предъявления иска грузоотправитель обязан представить дубликат накладной. В противном случае он обязан предъявить разрешение грузополучателя или представить доказательство того, что грузополучатель отказался принять груз. При необходимости грузоотправитель обязан доказать отсутствие или утрату накладной. 6. Для предъявления иска грузополучатель обязан предъявить накладную, если она была ему передана.

ДОКУМЕНТ	КМЖП–МГК 1999
	<i>Статья 45 – Перевозчики, к которым может быть предъявлен иск</i> 1. С учетом положений §§ 3 и 4 иски, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться только к первому перевозчику, последнему перевозчику или перевозчику, который исполнил ту часть перевозки, в ходе которой произошло событие, послужившее основанием для возбуждения соответствующих процедур. 2. Если в случае перевозки груза последовательными перевозчиками перевозчик, который обязан сдать груз, указывается с его согласия в накладной, иск может быть предъявлен к такому перевозчику в соответствии с § 1, даже если он не получил ни груза, ни накладной. 3. Иск на возмещение суммы, выплаченной в соответствии с договором перевозки, может быть предъявлен к перевозчику, который получил такую сумму, или к перевозчику, от имени которого такая сумма была получена. 4. Иск в отношении наличных платежей при сдаче груза может быть предъявлен только в отношении перевозчика, который принял груз в месте назначения груза. 5. Иск может быть предъявлен к перевозчикам помимо перевозчиков, указанных в §§ 1–4, если он возбуждается в форме встречного требования либо в порядке исключения в рамках производства, касающегося основного требования, основанного на этом же договоре перевозки. 6. В той степени, в какой настоящие Унифицированные правила применяются в отношении замещающего перевозчика, иск может быть предъявлен к такому перевозчику. 7. Если истец может предъявить иск к нескольким перевозчикам, его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска к любому из них; это положение применяется также в том случае, если истец может выбрать между одним или несколькими перевозчиками и замещающим перевозчиком.

ГЛАВА 14 – СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 14 – Срок исковой давности 14.1 Перевозчик освобождается от любой ответственности в отношении груза, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение одного года. Грузоотправитель по договору освобождается от любой ответственности в соответствии с главой 7 настоящего документа, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение одного года. 14.2 Срок, упомянутый в статье 14.1, начинается в день, когда перевозчик завершает сдачу соответствующего груза в соответствии со статьями 4.1.3 или 4.1.4, или, в тех случаях, когда груз не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок. 14.3 Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного заяви-	Статья 3(6) 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. 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.	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, – 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 заявления. 5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъ-	Статья 25 – Исковая давность 1. Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока. 2. Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан, – в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан. 3. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в	Статья 32 1. Право вчинения иска, могущего быть предъявленным относительно перевозки, выполняемой с применением настоящей Конвенции, погашается давностью в один год. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбигающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, предельный срок давности устанавливается в три года. Давность начинается течь: а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке, – со дня сдачи груза; б) в случае потери всего груза – с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятию груза транспортером к перевозке; с) во всех прочих случаях – по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки. День, указанный выше в качестве начального дня	Статья 47 – Прекращение права предъявлять иски 1. Принятие груза правомочным лицом прекращает все права предъявлять иски к перевозчику, вытекающие из договора перевозки, в случае частичной утраты или повреждения груза или превышения срока перевозки. 2. Тем не менее право подавать иски не прекращается: а) в случае частичной утраты или повреждения груза, если 1. утрата или повреждение устанавливаются в соответствии со статьей 42 до принятия груза правомочным лицом; 2. установление фактов, которое следовало произвести в соответствии со статьей 42, не было осуществлено исключительно по вине перевозчика; б) в случае утраты или повреждения груза, которые не являются очевидными и наличие которых устанавливается после принятия груза правомочным лицом, если оно 1. просит установить факты в соответствии со статьей 42 сразу же	Статья 24 – Исковая давность 1. Любые иски, связанные с договором, положения которого регулируются настоящей Конвенцией, погашаются за давностью по истечении одного года, начиная с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю. День, с которого начинает исчисляться исковая давность, в этот срок не включается. 2. Лицо, которому был предъявлен иск, может в любой момент в течение срока исковой давности продлить этот срок путем соответствующего заявления, сделанного в письменной форме потерпевшему. Данный срок может быть вновь продлен посредством одного или нескольких других заявлений. 3. Приостановление и перерыв течения срока исковой давности регулируются законодательством государства, которое применяется к договору перевозки. Предъявление требования во время рассмотрения процедуры разбирательства с целью применения права на ограничение ответственности в	Статья 29 1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента останковки перевозки.	Статья 35 – Исковая давность 1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента останковки перевозки. 2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
тению требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений. 14.4 Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в соответствии с настоящим документом, даже по истечении срока исковой давности, упомянутого в статье 14.1, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах a) срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; или b) 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо i) оплатило требование, либо ii) получило повестку о возбуждении процесса против него самого. [14.5 Если зарегистрированный владелец судна опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии со статьей 8.4.2, иск фрахтователю по бербоут-чартеру может быть предъявлен даже после		является 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.	письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений. 4. При условии, что другая применимая международная конвенция не содержит иных положений, регрессный иск о возмещении ущерба может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным на основании настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство; однако этот предоставленный срок должен составлять не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее такой иск о возмещении ущерба, удовлетворило претензию или получило уведомление о возбуждении процесса против него самого.	течения давности, не принимается в расчет при установлении срока ее. 2. Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение давности до того дня, когда транспортёр в письменной форме отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов, лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения давности. 3. Под условием соблюдения постановлений, содержащихся в приведенном выше пункте 2, условия приостановки течения давности, равно как и условия прерыва течения давности, определяются законом, применяемым разбирательством.	после обнаружения утраты или повреждения и не позднее семи дней после принятия груза, и 2. кроме того, доказывает, что утрата или повреждение возникли в период между принятием груза к перевозке и сдачей груза; c) в тех случаях, когда срок перевозки был превышен, если правомочное лицо осуществляет в течение шестидесяти дней свои права в отношении одного из перевозчиков, упомянутые в § 1 статьи 45; d) если правомочное лицо доказывает, что утрата или повреждение груза явились результатом действия или бездействия, совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение, или же безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения. 3. Если груз признается в соответствии со статьей 28, право предъявлять иски в случае частичной утраты или в случае повреждения груза, вытекающее из одного из предшествующих договоров перевозки, прекращается, как если бы существовал только	отношении всех требований, вытекающих из события, которое повлекло за собой ущерб, прерывает исковую давность. 4. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в силу настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, если этот процесс начинается в течение 90 дней начиная с дня, когда лицо, предъявляющее требование, его урегулировало или когда ему в установленном порядке была вручена повестка о возбуждении против него разбирательства, либо в пределах более продолжительного срока, предусмотренного законодательством государства, в котором проводится разбирательство. 5. Право на иск, погашенное за давностью, не может быть использовано в форме встречного иска или зачета требования.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
истечения срока исковой давности, упомянутого в статье 14.1, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах а) срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; или б) 90 дней, начиная со дня, когда зарегистрированный владелец i) доказывает, что судно было зафрахтовано на условиях бербоут-чартера в момент перевозки и ii) надлежащим образом идентифицирует фрахтователя по бербоут-чартеру.]				4. Право предъявления иска, погашенное давностью, не может более быть осуществлено даже в форме встречного иска или возражения.	один договор перевозки. Статья 48 – Исковая давность 1. Срок давности для исков, вытекающих из договора перевозки, составляет один год. Тем не менее срок исковой давности составляет два года в случае иска а) на возмещение суммы наличного платежа при сдаче груза, полученного перевозчиком от грузополучателя; б) на возмещение поступлений от продажи, осуществленной перевозчиком; с) в отношении утраты или повреждения груза в результате действия или бездействия, совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение или безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения; д) основанного на одном из договоров перевозки, которые предшествовали переадресовке груза, в случае, предусмотренном в статье 28. 2. Течение срока исковой давности начинается для исков а) на возмещение в связи с общей утратой с тридцатого			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
					дня после окончания срока перевозки; b) на возмещение в связи с частичной утратой или повреж- дения груза или пре- вышением срока перевозки с даты сдачи груза; с) во всех других случаях – с даты, начиная с которой можно осуществ- лять право предъ- являть иски. День, указанный в качестве даты на- чала течения срока исковой давности, не включается в такой срок. 3. Течение срока исковой давности приостанавливается при представлении требования в пись- менной форме в соответствии со статьей 43 до даты отклонения такого требования перевоз- чиком на основе уведомления в пись- менной форме и возвращения пред- ставленных вместе с ним документов. Если требование частично принима- ется, течение срока исковой давности возобновляется в отношении той части требования, которое по-преж- нему является пред- метом спора. Бремя доказывания полу- чения требования или ответа и возвра- щения документов возлагается на ту сторону, которая			

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
					полагается на эти факты. Течение срока исковой давности не прерывается в результате предъявления новых требований с аналогичным предметом. 4. Право на предъявление иска, погашаемое давностью, не может быть осуществлено повторно даже в форме встречного требования или же реализовано в порядке исключения. 5. Во всех других случаях приостановление и прерывание течения срока исковой давности регулируется национальным законодательством.			

ГЛАВА 15 – ОБЩАЯ АВАРИЯ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 15 – Общая авария 15.1 Ничто в настоящем документе не препятствует применению положений договора перевозки или национального законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии. 15.2 С исключением положения о сроке исковой давности, положения настоящего документа, 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 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 29 – Общая авария 1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора смешанной перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии, если они применимы, и в той степени, в какой они применимы. 2. За исключением статьи 25, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности оператора смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от оплаты взноса по общей аварии, и обязанность оператора смешанной перевозки компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасению.			Статья 26 – Общая авария Настоящая Конвенция не препятствует применению положений договора перевозки или внутреннего законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.		

ГЛАВА 16 – ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 16 – Другие конвенции 16.1 Настоящий документ не меняет прав и обязанностей перевозчика или исполняющей стороны, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности в отношении эксплуатации [морских] судов. 16.2 На основании положений настоящего документа не возникает ответственности за утрату или повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо конвенции или национальному законодательству, касающемуся морской перевозки пассажиров и багажа. 16.3 На основании положений настоящего документа не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб: а) в соответствии либо с Парижской	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 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 многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах–участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применение пункта 4 статьи 22 настоящей Конвенции. 3. На основании положений настоящей Конвенции не	Статья 4 – Регулирование и контролирование смешанных перевозок 1. Настоящая Конвенция не затрагивает и не противоречит применению любой международной конвенции или национального закона, относящегося к регулированию и контролированию транспортных операций. 2. Настоящая Конвенция не затрагивает право каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе право принимать меры, касающиеся проведения консультаций, особенно перед внедрением новых видов технологии и услуг, между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи оператором смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также прини-					Статья 55 – Взаимосвязь с другими документами Варшавской конвенции Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке: 1. между государствами – участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в: а) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией); б) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом); с) Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
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.		возникает никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб: а) 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	мать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах. 3. Оператор смешанной перевозки обязан соблюдать подлежащее применению право страны, в которой он действует, а также положения настоящей Конвенции. Статья 30 – Другие конвенции 1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей, предусмотренных Брюссельской международной конвенцией об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов от 25 августа 1924 года, Брюссельской международной конвенцией относительно ограничения ответственности владельцев морских судов от 10 октября 1957 года, Лондонской конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям от 19 ноября 1976 года и Женевской конвенцией об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 1 марта 1973 года, включая дополнения к этим конвенциям, а также предусмот-					для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией); d) Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанным в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом); e) Дополнительных протоколах № 1–3 и Монреальском протоколе № 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами);

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		какой-либо между-народной конвенции или национальному законодательству, касающимся мор-ской перевозки пассажиров и их багажа. 5. Ничто в настоя-щей Конвенции не препятствует Дого-варивающимся госу-дарствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Кон-венции и которая применяется импе-ративным образом к договорам перевозки груза главным обра-зом неморским транспортом. На-стоящее положение применяется также в отношении любого последующего пере-смотра или измене-ния такой междуна-родной конвенции. Статья 31 – Денонсация других конвенций 1. Любое государ-ство, являющееся стороной Междуна-родной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коно-саментов, подпи-санной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 го-да), став Договари-вающимся государ-ством настоящей Конвенции, уведом-ляет правительство Бельгии как депози-тария Конвенции	ренных в националь-ном законодатель-стве об ограничении ответственности собственников мор-ских судов и судов внутреннего пла-вания. 2. Положения ста-тей 26 и 27 настоя-щей Конвенции не препятствуют при-менению импера-тивных положений какой-либо другой международной конвенции, относя-щейся к вопросам, регулируемым в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммер-ческие предприятия в государствах, являющихся сторо-нами такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает приме-нения пункта 3 ста-тьи 27 настоящей Конвенции. 3. На основании положений настоя-щей Конвенции не возникает никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным инциден-том, если оператор ядерной установки несет ответствен-ность за такой ущерб: а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности					или 2. в пределах терри-тории любого отдельного государ-ства – участника настоящей Конвен-ции в силу участия этого государства в одном или не-скольких докумен-тах, упомянутых выше в подпунк-тах "а"–"е".

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация приобретает силу со дня вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства. 2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и сообщает список Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу. 3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств-участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе. 4. Несмотря на статью 2 настоящей Конвенции, для целей пункта 1 настоящей статьи	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 поправками к ней; 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 Парижская или Венская конвенции. 4. Перевозки грузов в соответствии со статьей 2 Женевской конвенции от 19 мая 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов, статьей 2 Бернской конвенции от 7 февраля 1970 года о железнодорожных перевозках грузов с поправками, внесенными в нее Протоколом I от 9 ноября 1973 года, или в соответствии с аналогичными положениями других международных межправительственных конвенций, касаю-					

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		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.	щимися договорами о перевозке одним видом транспорта, действующих на дату принятия настоящей Конвенции, не будут рассматриваться государствами, являющимися участниками этих конвенций, регулирующих такие перевозки, в качестве международной смешанной перевозки в значении, определенном в пункте 1 статьи 1 настоящей Конвенции, поскольку такие государства обязаны применять положения этих конвенций к таким перевозкам грузов.					

ГЛАВА 17 – ПРЕДЕЛЫ СВОБОДЫ ДОГОВОРА

ДОКУМЕНТ	ГААСКО-ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
Статья 17 – Пределы свободы договора 17.1 (а) Если в настоящем документе иное, любое договорное условие, которое противоречит положениям настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в которых его цель или последствия заключаются прямо или косвенно в исключении, [или] ограничении [, или увеличения] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика, исполняющей стороны, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя в соответствии с положениями настоящего документа. б) [Несмотря на пункт (а), перевозчик или исполняющая сторона могут увеличить свою ответственность или обязательства в соответствии с настоящим документом.] с) Любое условие о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза является ничтожным.	Статья 3(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 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,	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 действие 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 на-	Статья 3 – Обязательное применение 1. Если заключен договор смешанной перевозки, который в соответствии со статьей 2 подпадает под действие настоящей Конвенции, положения настоящей Конвенции имеют обязательную силу для такого договора. 2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право грузоотправителя выбирать между смешанной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах различными видами транспорта. Статья 28 – Договорные условия 1. Любое условие в договоре смешанной перевозки или в документе смешанной перевозки является недействительным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу оператора смешанной перевозки прав	Статья 40 Транспортеры вправе установить по взаимному соглашению условия договора, отступающие от положений, содержащихся в статьях 37 и 38. Статья 41 1. С оговоркой относительно положений статьи 40, признается не имеющим силы всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от постановлений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий. 2. В частности недействительным является всякое условие, в силу которого транспортеру переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелается бремя доказательства.	Статья 5 – Обязательные положения Если иное не предусмотрено в настоящих Унифицированных правилах, любое условие, которое прямо или косвенно предусматривает отход от положений настоящих Унифицированных правил, не имеет силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Тем не менее перевозчик может принимать на себя большую ответственность и более обременительные обязательства, по сравнению с предусмотренными в настоящих Унифицированных правилах.	Статья 25 – Оговорки, признаваемые недействительными 1. Любое положение договора, предусматривающее исключение, ограничение или, при условии соблюдения положений пункта 4 статьи 20, усиление по смыслу настоящей Конвенции ответственности перевозчика, фактического перевозчика или их служащих или агентов, перемещение бремени доказывания или сокращение срока предъявления претензии и действия предписания, предусмотренного в статьях 23 и 24, признается недействительным. Признается также недействительной оговорка, предусматривающая передачу в пользу перевозчика прав страхования груза. 2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для статьи 21 правомочными положениями договора являются те, которые предусматривают, что перевозчик или фактический перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный:	Статья 23 1. Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции. 2. Параграф 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или вреда, происшедших в результате собственного перемещения груза, недостатка, качества или порока. Статья 32 Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения	Статья 26 – Недействительность договорных положений Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции. Статья 27 – Свобода заключения договора Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки, отказаться от каких-либо средств защиты, предусматриваемых Конвенцией, или установить условия, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
17.2 Несмотря на положения глав 5 и 6 настоящего документа, перевозчик и любая исполняющая сторона могут на основании договора перевозки исключать или уменьшать свою ответственность за утрату или повреждение груза, если а) грузом являются живые животные или б) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществляется перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычных перевозок, и не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи.	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 каса-	стоящей 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.	страхования груза или любая аналогичная оговорка является недействительной. 2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, оператор смешанной перевозки может с согласия грузоотправителя увеличить свои ответственность и обязательства по настоящей Конвенции. 3. Документ смешанной перевозки должен включать указание о том, что международная смешанная 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 недействительным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, оператор смешанной перевозки должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить			а) действием или бездействием капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершенным в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, при условии, что перевозчик выполнил обязательство в отношении укомплектования экипажа, предусмотренное в пункте 3 статьи 3 настоящей Конвенции, если только это действие или бездействие не были совершены с намерением нанести ущерб либо по грубой неосторожности; б) пожаром или взрывом на борту судна, если нельзя доказать, что пожар или взрыв являются результатом ошибки собственно перевозчика или фактического перевозчика, или их служащих и агентов, или дефектов судна; с) в результате имевшихся до начала рейса дефектов его судна или взятого внаем или зафрахтованного судна, если он докажет, что эти дефекты не могли быть обнаружены до начала рейса, не-	правил о подсудности. Однако, при перевозке товаров, в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в статье 28 абзац 1. Статья 33 За исключением случаев, предусмотренных в пункте 3 статьи 5, ничто в настоящей Конвенции не может помешать перевозчику отказаться от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие постановлениям настоящей Конвенции. Статья 34 Положения статей с 3 по 8 включительно, касающиеся перевозочных документов, не будут применяться в случае перевозки, осуществляемой при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации.	

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСЬБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
	тельно 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 отправлениям грузов, осуществляемым в процессе обычной торговли, а лишь к таким отправлениям, 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 вклю-		этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Оператор смешанной перевозки 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.			смотря на проявленную должную заботливость.		

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
	часть в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, произошедшие 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.							

ГЛАВА – ЮРИСДИКЦИЯ И АРБИТРАЖ

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
<u>ДОКУМЕНТ НЕ СОДЕРЖИТ ТАКИХ ПОЛОЖЕНИЙ</u>		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: а) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или б) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или с) порт погрузки или порт разгрузки, или д) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки. 2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договариваемом государстве, где перевозчик	Статья 26 – Юрисдикция 1. В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой 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: а) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или б) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или с) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или д) любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.	Статья 31 1. По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых с применением настоящей Конвенции, истец может обратиться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, совместно указанных сторонами, к суду страны, на территории которой находятся: а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или б) место принятия груза к перевозке или указанное для сдачи его, и может обратиться лишь к этому суду. 2. Когда при возникновении какого-либо спора, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, дело находится в производстве в суде, компетентном в силу положений этого пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено новое дело на одном и том	Статья 46 – Судебные органы 1. Иски, основанные на настоящих Унифицированных правилах, могут возбуждаться в назначенных по соглашению сторон судах или арбитражных судах государств-членов или же судах или арбитражных судах государств, на территории которых а) находится domicilio или обычное место жительства ответчика, его основное коммерческое предприятие или же отделение или агентство, заключившее договор перевозки, или б) находится место, в котором груз был принят к перевозке перевозчиком, или место, указанное для сдачи груза. Другие суды или арбитражные суды не обладают соответствующей юрисдикцией. 2. В тех случаях когда иск, основанный на настоящих Унифицированных правилах, рассматривается в суде или арбитражном суде, который является компетентным в соответствии с § 1, или когда в результате такого разбирательства выносится решение таким судом или		Статья 28 1. Иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в пределах территории одной из Высок Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения. 2. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.	Статья 33 – Юрисдикция 1. Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки. 2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		звившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, заявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого требования по существу; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, заявляющего требование, по этому иску; б) 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	2. Никакое судебное разбирательство, связанное с международной смешанной перевозкой в соответствии с настоящей Конвенцией, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 настоящей статьи. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера. 3. Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования и в котором определяется место, где истец может предъявить иск. 4. а) В тех случаях, когда иск был предъявлен в соответствии с положениями настоящей статьи или когда в отношении такого иска было вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда по первому иску не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой	же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск. 3. Когда по какому-либо спору, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, решение это становится также подлежащим исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран немедленно по выполнении предписанных для этого формальностей в этой стране. Формальности эти не могут иметь предмет пересмотра дела в другой инстанции. 4. Постановления, содержащиеся в пункте 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно	арбитражным судом, новый иск между этими же сторонами на таких же основаниях может быть возбужден только в том случае, если решение суда или арбитражного суда, в котором было возбуждено разбирательство, не может быть приведено в исполнение в государстве, в котором возбуждается новый иск.			основании коммерческого соглашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику. 3. Для целей пункта 2: а) "коммерческое соглашение" означает соглашение между перевозчиками, кроме агентского соглашения, касающееся предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров; б) "основное и постоянное место жительства" означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия. Гражданство пассажира не является определяющим фактором в этом отношении. 4. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск. Статья 34 – Арбитраж 1. С учетом положений настоящей

ДОКУМЕНТ	ГААСКО– ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП–МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		статьи. Положения настоящего пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предвзятительного или обеспечительного характера. 4. а) 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; б) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска; с) 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(а) настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.	возбуждается новое разбирательство. б) Для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения и перенос иска в другой суд в пределах той же страны не считаются предъявлением нового иска. Статья 27 – 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 международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж. 2. Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест: а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится: i) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или ii) место заключения договора смешанной перевозки при усло-	которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии. 5. Суд не вправе требовать с граждан стран, участвующих в Конвенции, местожительство которых или постоянное пребывание находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых с применением настоящей Конвенции.				статьи стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по настоящей Конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме. 2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33. 3. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения настоящей Конвенции. 4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договоренности, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным и недействительным.

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		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	вии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении. 3. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять положения настоящей Конвенции. 4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является недействительным. 5. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования, связанного с международной смешанной перевозкой.					

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДПГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		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						

ДОКУМЕНТ	ГААСКО- ВИСБЙСКИЕ ПРАВИЛА	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	КДИГ	КМЖП-МГК 1999	КПГВ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
		мое 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.						