

КОНОСАМЕНТ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

«**Перевозка**» означает полную или частичную перевозку, погрузку, разгрузку, хранение, складское хранение, перевалку и все прочие работы аналогичного характера, осуществляемые перевозчиком в отношении груза.

«**Перевозчик**» означает компанию **A.P. Moller – Maersk A/S**, участвующую в торговых перевозках под названием «**Маэрск Лайн**» (**Maersk Line**) и находящуюся по адресу: Эспланаден, 50, DK-1098, Копенгаген К, Дания (50 Esplanaden, DK-1098, Copenhagen K, Denmark).

«**Контейнер**» означает любой контейнер (включая открытый топ-контейнер), плоскую подставку, платформу, трейлер, передвижную цистерну, поддон или любой иной аналогичный предмет для консолидации груза и любое иное соответствующее оборудование.

«**Фрахт**» включает все сборы, уплачиваемые перевозчику в соответствии с применимым тарифом и данным коносаментом.

«**Груз**» означает весь или какую-либо часть груза и любую упаковку, принятую от грузоотправителя, включая любой контейнер, не предоставленный перевозчиком или от его имени.

«**Гаагские правила**» означают положения Международной конвенции об унификации некоторых положений, касающихся коносаментов. Конвенция была подписана в Брюсселе 25 августа 1924 г. с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля 1968 г., если такие поправки обязательно применимы к данному коносаменту (четко оговаривается, что никакие указанные Правила с поправками, внесенными в них указанным Протоколом, не должны рассматриваться как договорно-обязательные для применения).

«**Владелец груза**» означает любое лицо, в распоряжении которого находится в настоящее время данный коносамент или которому в соответствии с данным коносаментом были переданы права или он был наделен правами предъявления иска и/или обязательства.

«**Маэрск Силэнд**» является названием компании (торговым наименованием).

клиент. Под понятием клиент подразумевается грузоотправитель, держатель коносамента, адресат груза, грузополучатель, лицо, которому принадлежит груз или который уполномочен быть владельцем этого груза или данного коносамента; любое лицо, выступающее от имени такого лица.

«**Океанская перевозка**» означает то же, что и перевозка из порта в порт.

«**Грузовое место**» означает, что в контейнер загружено более одного грузового места или единицы груза. Грузовые места или другие единицы отправления груза указываются на оборотной стороне коносамента как грузовые места данного контейнера и перечислены в линейной рамке («боксе») на оборотной стороне коносамента с пометкой «Расписка получения перевозчиком», подразумевая грузовое место.

«**Лицо**» включает отдельное лицо, корпорацию или иное юридическое лицо.

«**Перевозка из порта в порт**» имеет место тогда, когда перевозка не является смешанной.

«**Субподрядчик**» означает владельцев, фрахтователей и операторов судов (кроме перевозчика), стивидоров (портовых грузчиков), операторов терминалов и операторов комплектования грузов, операторов дорожных и железнодорожных перевозок, складских работников и всех независимых подрядчиков, нанятых перевозчиком для осуществления перевозки, а также всех прямых или косвенных субподрядчиков, их служащих и агентов, работающих как непосредственно по договору, так и иным образом.

«**Условия**» означают все условия, права, средства защиты, положения, условия, исключения, ограничения и свободы данного коносамента.

«**US COGSA**» означает Акт судоходства США от 1936 г. о морских перевозках.

«Судно» означает любое водно-моторное средство, используемое в перевозке груза в соответствии с данным коносаментом, и которое может быть фидерным судном или океанским судном.

2. ТАРИФ ПЕРЕВОЗЧИКА

Условия применяемого тарифа перевозчика указываются в данном коносаменте. Следует обратить внимание на условия коносаamenta в отношении времени бесплатного хранения, а также демерреджа или задержки контейнера и транспортного средства. У перевозчика можно запросить копии соответствующих положений применяемого тарифа. В случае расхождения между данным коносаментом и применяемым тарифом, руководствоваться следует данным коносаментом.

3. ГАРАНТИИ

Клиент гарантирует, что в соответствии с условиями данного коносаamenta он является лицом или уполномоченным заключать договор от имени лица, которое является владельцем груза и данного коносаamenta или имеет на них право.

4. СУБПОДРЯД

4.1. Перевозчик имеет право на субподряд на любых условиях в отношении всей или какой-либо части перевозки.

4.2. Клиент берет на себя обязательство не допускать в отношении ни одного из служащих, агентов или субподрядчика никаких рекламаций или заявлений в связи с выполнением контракта, передачи товара другому лицу, деликта или в связи с другими действиями перевозчика, в результате чего на них могла быть возложена какая-либо ответственность или сделана попытка возложить ответственность на любого из них за груз или перевозку груза, независимо от того, является ли это или нет результатом недосмотра со стороны данного лица; если такая рекламация или заявление, тем не менее, будут сделаны, клиент обязан возместить перевозчику все последствия таковых. Без ущерба для указанных выше положений, каждый такой служащий, агент или субподрядчик должны иметь преимущество от всех условий любого характера, изложенных в данном документе, включая статью 26 настоящего документа – оговорку о законодательстве и юрисдикции, как если бы такие условия (включая статью 26 настоящего документа) были именно для их выгоды, а при заключении данного контракта перевозчик, в рамках данных условий, делает это от своего собственного имени, также как агент или доверенное лицо в отношении таких служащих, агентов и субподрядчиков.

4.3. Положения второй фразы статьи 4.2., включая, но, не ограничиваясь обязательством клиента, указанным в данном документе, распространяются на все рекламации и заявления любого характера против других лиц, зафрахтовавших места на перевозящем судне.

4.4. Клиент обязуется также, что за исключением случаев, предусмотренных настоящим коносаментом, никто не будет делать никаких заявлений или рекламаций в отношении груза против перевозчика, возлагающих или пытающихся возложить на перевозчика какую-либо ответственность в связи с грузом или перевозкой груза, является ли это или нет результатом недосмотра со стороны перевозчика; если такая рекламация или заявление будут сделаны, клиент обязуется возместить перевозчику все последствия этого.

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА: ПЕРЕВОЗКА ИЗ ПОРТА В ПОРТ

5.1. При перевозке из порта в порт, ответственность перевозчика (если таковая имеется) за утрату или порчу груза в промежутке между временем погрузки в порту погрузки и временем разгрузки в порту разгрузки определяется в соответствии с любым национальным законодательством, и в данном случае Гаагские правила обязательно применимы в отношении этого коносамента (а для перевозок в Соединенные Штаты Америки и из США - Акт судоходства США **US COGSA**); в любом ином случае - в соответствии со статьями 1 – 8 (включительно) Гаагских правил.

5.2. Независимо от причины, перевозчик не несет никакой ответственности за какую-либо утрату или порчу груза, фактически или подразумеваемо находящегося в его владении до погрузки и после разгрузки. Несмотря на указанное выше, в случае, если каким-либо обязательно применимым законодательством предусматривается иное и в зависимости от степени, перевозчик имеет право воспользоваться всеми правами, средствами защиты, ограничениями и свободами, предоставляемыми Гаагскими правилами, что предусмотрено положениями статьи 5.1. в течение такого обязательного дополнительного периода ответственности, несмотря на то, что утрата или ущерб не произошли на море.

5.3. В случае применения Акт судоходства США **US COGSA**, изложенные в Акте положения становятся главными до погрузки на судно или после разгрузки с судна в зависимости от того, что имеет место; во время перевозки на контейнерную площадку или с контейнерного грузового склада, находящегося морском терминале или непосредственно примыкающим к нему в порту погрузки и/или порту разгрузки. Если клиент просит перевозчика обеспечить перевозку дорожным транспортом в Соединенных Штатах Америки, а внутренний дорожный перевозчик, имеющийся в его распоряжении, соглашается на это, такая перевозка обеспечивается перевозчиком как агентом только для клиента; такая перевозка должна являться предметом заключения контракта и оплаты по тарифу внутреннего перевозчика. Если по какой-либо причине перевозчику отказывают в праве выступать в качестве агента во всех случаях, то его ответственность за утрату, порчу или задержку груза должна определяться статьей 6 настоящего документа.

5.4. В случае, если клиент просит перевозчика доставить груз

а) из другого порта, а не из порта разгрузки, или

б) (за исключением Соединенных Штатов Америки) к месту доставки, а не в порт разгрузки, а перевозчик по своему собственному усмотрению соглашается на эту просьбу, то такая дальнейшая перевозка будет осуществлена на основании того, что на такую перевозку будут распространяться условия настоящего коносамента как если бы конечная точка маршрута, согласованного с клиентом, был записана на оборотной стороне данного коносамента как порт разгрузки или пункт (место) доставки.

6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА – СМЕШАННЫЙ ТРАНСПОРТ

Когда перевозка осуществляется смешанным транспортом, а перевозчик соглашается на эту перевозку и/или от своего собственного имени соглашается обеспечить выполнение перевозки из порта получения или порта погрузки, в зависимости от конкретного случая, в порт разгрузки или пункт доставки, в зависимости от конкретного случая, и за исключением случаев, оговоренных в данном коносаменте, перевозчик несет ответственность за утрату или порчу, которые имели место во время перевозки, только в указанных ниже пределах:

6.1. Когда этап перевозки, на котором произошла утрата или порча

а) Исключения

Перевозчик освобождается от ответственности за любую утрату или порчу, если такая утрата или порча была вызвана:

- i) действием или недосмотром клиента или лица, выступающего от имени клиента, а не перевозчика, его служащего или субподрядчика;
- ii) выполнением инструкций любого лица, уполномоченного давать такие инструкции;
- iii) недостаточной или плохой упаковкой или знаками (обозначением);
- iv) погрузо-разгрузочными операциями, погрузкой, складированием или разгрузкой груза клиентом или иным лицом, действующим от его имени;
- v) скрытым дефектом груза;
- vi) забастовкой, локаутом, прекращением работы или саботажем работы по любой причине, как частично, так и в полной мере;
- vii) ядерным инцидентом;
- viii) любой причиной или событием, избежать которое перевозчик не мог, и последствия которого он не мог предотвратить, проявив разумное старание.

б) Бремя доказательства.

Бремя доказательства того, что утрата или порча были вызваны одной или несколькими причинами или событиями, перечисленными в пункте 6.1. данной статьи, лежит на перевозчике. За исключением случая, когда перевозчик устанавливает, что в данных обстоятельствах утрата или порча могли бы произойти в силу одной или нескольких причин или обстоятельств, указанных в статье 6.1.a)(iii), iv) или v), следует предположить, что именно так это и было. Однако клиент имеет право доказывать, что утрата или порча фактически целиком или частично не были вызваны ни одной или несколькими такими причинами или обстоятельствами.

с) Ограничение ответственности.

За исключением случаев, указанных в статьях 7.2.a), б), или 7.3., общая сумма компенсации никогда не должна превышать 500 долл. США за грузовое место, причем стоимость перевозки которого включает перевозку в порт, из порта или через порт в Соединенных Штатах Америки; во всех других случаях стоимость составляет 2 СДР/кг общего веса утраченного или поврежденного груза.

6.2. Если известен этап перевозки, на котором произошла утрата или порча.

Несмотря на положения, предусмотренные пунктом 6.1 и при условии соблюдения пункта 1б, ответственность перевозчика в отношении утраты или порчи должна определяться

а) положениями, содержащимися в любой международной конвенции или национальном законодательстве, положения которых

i) не могут быть нарушены частным контрактом в ущерб клиента

и

ii) если бы клиент заключил отдельный и непосредственный контракт с перевозчиком в отношении конкретного этапа перевозки, в течение которого произошла утрата или был нанесен ущерб и в качестве доказательства этого получил бы какой-либо конкретный документ, который должен выдаваться, если бы на данный случай распространялись положения такой международной конвенции или национального законодательства;

или

б) в случае отгрузки груза в Соединенные Штаты Америки и из США согласно положениям Закона США (US COGSA), если известно, что утрата или ущерб имели место во время перевозки морем в США или из США на контейнерную площадку или контейнерный фрахтовый склад и в обратном направлении, расположенных на территории морского терминала или в непосредственной близости от него в порту погрузки или порту разгрузки в портах США,

или

с) согласно только статьям 1-8 Гаагских правил включительно, положения статей 6.2.а) и б) не применимы, если известно, что утрата или ущерб имели место во время перевозки морским путем;

или

д) если известно, что утрата или ущерб имели место во время перевозки наземным транспортом в США в соответствии с контрактом на перевозку или тарифам любого наземного перевозчика, в чьем ведении произошла утрата или был нанесен ущерб, а при отсутствии такого контракта или тарифа – в силу положений статьи 6.1.

Для целей статьи 6.2. ссылки в Гаагских правилах на морские перевозки подразумевают ссылки на все морские перевозки, поэтому толкование Гаагских правил должно быть соответствующим.

6.3. Если место получения или место доставки не указываются на оборотной стороне коносамента. Перевозчик не несет никакой ответственности за утрату груза или причиненный ему ущерб, независимо от причины:

а) если место получения не указывается на оборотной стороне коносамента и такая утрата или ущерб имели место до погрузки на судно;

или

б) если место доставки не указываются на оборотной стороне коносамента, если такая утрата или такой ущерб явились результатом разгрузки с судна, за исключением случаев, на которые распространяются положения Закона США (US COGSA), когда положения, указанные в упомянутом Законе США, являются главенствующими до погрузки на судно и после разгрузки с любого судна и во время перевозки на контейнерную площадку или контейнерный фрахтовый склад, находящихся на морском терминале и в непосредственной близости, и в обратном направлении в порту погрузки и/или порту разгрузки.

6.4. Изменение места доставки

В случае изменения места доставки по просьбе клиента и согласия на это перевозчика такая измененная перевозка будет выполняться на основании того, что Условия данного коносамента будут иметь силу до момента, когда груз будет доставлен клиенту в это измененное место доставки.

7. ПОЛОЖЕНИЯ О КОМПЕНСАЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ

7.1. Обязательно учитывая всегда право перевозчика на ограничение ответственности, как это предусмотрено настоящим коносаментом, если перевозчик несет ответственность за утрату груза или ущерб грузу, то такая компенсация рассчитывается со ссылкой на фактурную стоимость груза плюс фрахт и страхование, если они были заплачены. Если отсутствует фактурная стоимость груза или если любая такая счет-фактура не является *bona fide*, то такая компенсация исчисляется по стоимости такого груза на месте и во время его доставки или места и времени когда он должен быть доставлен клиенту. Стоимость груза фиксируется по текущей рыночной стоимости согласно нормальной стоимости груза аналогичного характера и/или качества.

7.2. За исключением случаев, предусмотренных статьей 7.3.:

а) Когда согласно национальному законодательству на коносамент распространяется действие Гаагских правил в силу положений статьи 5.1. или статьи 6.2.а), ответственность перевозчика не в коем случае не должна превышать суммы, предусматриваемые применимым национальным законодательством. Если, согласно статьям 5.1. или 6.с), применимы положения только статей 1 – 8 Гаагских правил, то максимальная ответственность перевозчика никогда не должна превышать 100 английских фунтов за грузовое место или единицу груза.

б) Когда перевозка включает перевозку в порт США, из порта США или через порт США и в силу положений статей 5.1. или 6.2.б) применяются положения Акта судоходства

США **US COGSA**, тогда сумма ответственности перевозчика или судна никогда не должна превышать 500 долл. США за грузовое место или обычную фрахтовую единицу.

с) во всех других случаях компенсация не превышает ограничения ответственности в сумме 2 специальных права заимствования за килограмм, как это предусмотрено положениями статьи 6.1.с).

7.3. Клиент соглашается и признает, что перевозчику неизвестна стоимость груза, а компенсация, превышающая сумму, указанную в данном документе, может быть потребована только тогда, когда с согласия перевозчика стоимость груза, заявленная грузоотправителем при доставке перевозчику, была указана в «боксе» (линейной рамке) с обозначением «Объявленная стоимость» на оборотной стороне данного коносамента, а дополнительный фрахт оплачен. В данном случае сумма объявленной стоимости будет компенсироваться в пределах, указанных в данном коносаменте. Любая частичная утрата или частичный ущерб будут рассчитываться *pro rata* на основе этой объявленной стоимости.

7.4. Действие ни одного из положений данного коносамента не будут ограничивать или лишать перевозчика установленных законом средств защиты, охраны, исключений или ограничений ответственности, применимым в данном случае, а также уставами или положениями любой страны. Перевозчик получит пользу от указанных законодательств, уставов или положений как если бы он являлся собственником корабля или судна, перевозящего груз.

8. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

8.1. Перевозчик не берет на себя обязательство того, что груз или любой из документов, относящихся к грузу, придут или будут в наличии в какой-то точке или в каком-то месте на каком-то этапе перевозки или в порту разгрузки или на месте доставки в какое-то определенное время или будут отвечать каким-то конкретным какой-либо лицензии, разрешения, договора купли-продажи, кредита клиента или какого-либо рынка или использования груза, и перевозчик ни при каких обстоятельствах, которые могут возникнуть, не будет нести ответственности за прямую, косвенную или последующую утрату или порчу, вызванную задержкой. Если, тем не менее, перевозчик будет нести правовую ответственность за какую-либо подобную прямую, косвенную или последующую утрату или порчу, вызванную якобы такой задержкой, то в таком случае такая ответственность ни в коем случае не должна превышать сумму уплаченного фрахта за перевозку.

8.2. За исключением того, что предусмотрено иначе в данном документе, перевозчик ни при каких обстоятельствах не будет нести ответственности за прямую, косвенную или последующую утрату или порчу, которые будут являться результатом любой иной причины или упущенной выгоды.

8.3. Как только перевозчик получил груз для перевозки, клиент не будет иметь права мешать, задерживать, приостанавливать, останавливать или иным образом вмешиваться в предполагаемый перевозчиком процесс перевозки или использования им полномочий, которыми он наделен в силу данного коносамента; ни при каких обстоятельствах он не имеет также права давать инструкции или требовать доставки груза в иной порт разгрузки или место доставки, чем указано на оборотной стороне данного коносамента или в иной другой порт или место, выбранное перевозчиком в рамках полномочий, предоставляемых данным коносаментом, включая, но, не ограничиваясь применением любого права приостановки во время транзита, что предоставляется договором купли-продажи клиента или иным договором. Клиент компенсирует перевозчику все расходы по рекламациям, утрате, ущербу, задержке, гонорарам адвокатам и/или расходы, которые понес перевозчик, его субподрядчики, служащие или агенты или любой иной груз или владелец такого груза во время перевозки, что было вызвано или явилось результатом какой-либо

приостановки (временной или окончательной) перевозки груза, как по просьбе клиента, так и как следствие какого-либо спора любого характера в отношении груза (включая, но, не ограничиваясь, спорами в отношении собственности, права владения, качества, количества, описания груза и/или оплаты груза), который затрагивает одну или более сторон, указываемых в данном документе как клиент, а также между ними самими или с какой-либо другой третьей стороной, но не с перевозчиком, и в случае какой-либо подобной приостановки перевозчик имеет право воспользоваться теми свободами, которые предусмотрены статьями 19 и 20.

8.4. Условия данного коносамента будут определять ответственность перевозчика в связи с предоставлением или как результат предоставления контейнера клиенту до, во время и после перевозки.

9. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ УТРАТЕ. СРОК

Если уведомление об утрате, порче или общем характере такой утраты или порчи не будет сделано в письменном виде перевозчику или его агентам на месте доставки (или в порту разгрузки, если место доставки не указано на оборотной стороне данного коносамента) до получения или в момент получения груза в собственность клиента, или если утрата или порча не выявляются через три дня, то такое получение будет являться доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком, как указывается в этом коносаменте. В любом случае с перевозчика снимается всякая ответственность в отношении груза, если только в течение одного года после его доставки или даты, когда он должен был быть доставлен, не возбуждается дело.

10. СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ И ЛИМИТЫ (ПРЕДЕЛЫ), КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗЧИКА

Условия любого характера, предусмотренные настоящим коносаментом, распространяются на любые действия, предпринимаемые против перевозчика в с какой-либо утратой или порчей груза, если они имеют место (без ограничения общего характера сказанного выше), включая: задержку, доставку с опозданием и/или доставку без вручения данного коносамента, а также независимо от того, предусмотрено или нет, это действие контрактом; при передаче груза во временное хранение или при деликте, а также, если утрата или порча являются результатом непригодности для плавания, недосмотра или грубого нарушения контракта.

11. КОНТЕЙНЕРЫ, КОМПЛЕКТУЕМЫЕ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕМ

Если Контейнер не затаривался перевозчиком:

11.1. Данный коносамент является квитанцией на получение только этого контейнера;

11.2. Перевозчик не несет ответственности за утрату или ущерб содержимому, а клиент компенсирует перевозчику любой ущерб, утрату, порчу, ответственность или затраты любого характера, понесенные перевозчиком, если такая утрата или ущерб содержимому и/или если такой ущерб, утрата, порча, ответственность или расходы были вызваны обстоятельствами вне его контроля, включая, в частности, без ущерба общего характера данного исключения:

а) характер упаковки контейнера;

б) непригодность груза для перевозки в контейнерах;

или

с) непригодность или неисправное состояние контейнера, неправильная установка показаний каких-либо термостатов, вентиляции или иных специальных приборов контейнера при условии, что если контейнер был предоставлен перевозчиком, то его

непригодность или неисправное состояние могли быть отмечены при разумной инспекции со стороны клиента во время затаривания контейнера или до проведения затаривания контейнера.

11.3. Клиент несет ответственность за процесс упаковки и пломбирования всех загруженных грузоотправителем контейнеров и, если загруженный грузоотправителем контейнер был предоставлен перевозчиком со своей ненарушенной первоначальной пломбой, которую поставил грузоотправитель, перевозчик не несет ответственности за любую недостачу груза, выявленную при доставке.

11.4. Грузоотправитель должен осматривать контейнеры до того, как затарить в них груз, и использование контейнеров будет служить доказательством *prima facie* того, что контейнеры находятся в надлежащем состоянии и пригодны для использования.

12. СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ ГРУЗЫ

12.1. Груз, включая груз скоропортящегося характера, будет перевозиться в обычных контейнерах без специальной защиты, услуг или иных мер, если только не будет отметки на оборотной стороне этого коносамента, что груз будет перевозиться в рефрижераторном, подогреваемом, электрически вентилируемом или иным образом специально оборудованном контейнере или что он требует какого-то особого внимания. Клиент обязуется не участвовать в тендере за какой-либо груз, требующий использования рефрижераторов, вентиляции или иного другого особого внимания, не сообщив перевозчику в письменном виде характер груза и необходимую температуру или иные термостатические параметры, параметры вентиляции или иных контрольных приборов. Если указанные выше требования не соблюдены, то перевозчик не будет нести ответственности за какую-либо возникшую утрату или ущерб грузу.

12.2. Клиент должен учесть, что контейнеры-рефрижераторы не предназначены

а) для дальнейшего замораживания груза, который был представлен для погрузки в контейнер, будучи охлажденным до температуры, необходимой для его перевозки или более низкой температуры, и перевозчик не будет нести ответственности за последствия груза, представленного с более высокой температурой, чем необходима для его перевозки;

б) для мониторинга и контроля уровня влажности, хотя имеется соответствующий прибор, поскольку влажность зависит от многих внешних факторов, и перевозчик не гарантирует поддержание предполагаемого уровня влажности внутри контейнера.

12.3. Термин «хорошее внешнее состояние», когда он используется в данном коносаменте в отношении груза, для которого требуется температурный режим, вентиляция или иное особое отношение, не означает, что груз, при его получении, был проверен перевозчиком с точки зрения соблюдения необходимой для его перевозки температуры, уровня влажности или другого условия, указанного клиентом.

12.4. Перевозчик не несет ответственности за любую утрату или порчу груза в результате проявления скрытых дефектов; нарушения нормальной работы; поломки; разморозки; прекращения охлаждения; нарушения вентиляции или любого иного специализированного оборудования, установки, изоляции и/или приборов контейнера, судна, перевозочного средства или иного другого приспособления, если перевозчик до перевозки и в начале перевозки не проявит должного внимания для поддержания контейнера, предоставляемого перевозчиком, в надлежащем состоянии

13. ИНСПЕКЦИЯ ГРУЗА

Перевозчик имеет право, но без всяких обязательств, открывать и/или сканировать любое грузовое место или контейнер в любое время и инспектировать содержимое. Если возникает ситуация, когда груз не может быть благополучно или надлежащим образом перевезен или не может быть продолжена его перевозка (либо вообще, либо без дополнительных затрат или принятия каких-либо мер в отношении контейнера или груза), перевозчик может, без уведомления клиента, (но только как его агент) предпринять любые меры и/или понести какие-либо разумные дополнительные расходы для осуществления или продолжения перевозки этого груза, и/или продать груз или избавиться от него и/или прекратить перевозку, и/или складировать его на берегу или на плаву, укрытым или под открытым небом, в любом месте, которое, по своему собственному усмотрению, перевозчик считает наиболее подходящим, причем продажа, ликвидация, оставление или складирование должны рассматриваться как должная доставка согласно данному коносаменту. Клиент должен возместить перевозчику все разумные дополнительные расходы, понесенные им при этом. Перевозчик, осуществляя полномочия, которыми он наделен согласно данной статье, не несет никакого обязательства в плане принятия каких-либо конкретных мер и не несет ответственности за любую утрату, задержку или ущерб любого характера, возникающие в результате любого действия или отсутствия действия согласно положениям данной статьи.

14. ОПИСАНИЕ ГРУЗА

14.1. Данный коносамент является свидетельством *prima facie* получения перевозчиком в хорошем состоянии, за исключением случая, когда оговорено иное, всех контейнеров или других грузовых мест или единиц груза, указанных в линейной рамке («боксе») с пометкой «Расписка получения перевозчиком» на оборотной стороне данного коносамента.

14.2. Перевозчик не делает никаких заявлений в отношении веса, содержания, измерения, количества, качества, описания, состояния, маркировки, нумерации или стоимости груза, и перевозчик не несет никакой ответственности в отношении такого описания или такой информации.

14.3. Грузоотправитель гарантирует перевозчику, что информация в отношении груза, указанная на оборотной стороне данного коносамента, была проверена грузоотправителем при получении данного коносамента и что такая информация, а также и вся прочая информация, представленная грузоотправителем или от его имени, является адекватной и точной. Грузоотправитель гарантирует также перевозчику, что информация, касающаяся груза, как она изложена на оборотной стороне данного коносамента, была проверена грузоотправителем при получении данного коносамента и что такая информация, а также любая другая информация, предоставленная грузоотправителем или от его имени, является адекватной и точной. Грузоотправитель гарантирует также, что груз является законным и не содержит контрабанды, наркотиков и иных незаконных веществ или укрытых грузов, и что груз не вызовет утраты, ущерба или дополнительных расходов для перевозчика или любому иному грузу во время перевозки.

14.4. Если какие-либо данные какого-либо «Аккредитива» и/или «Лицензии на импорт», и/или «Договора купли-продажи», и/или «Счет-фактуры», и/или номер «Приказа», и/или данные какого-либо контракта, стороной которого перевозчик не является, указываются на оборотной стороне данного коносамента, то такие данные указывается только под личную ответственность клиента и для его удобства. Клиент соглашается с тем, что включение таких данных не будет рассматриваться в качестве декларации об объявлении стоимости и ни в коей мере не усилит ответственность перевозчика по данному коносаменту.

15. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КЛИЕНТА

Все лица, подпадающие под определение клиент статьи 1, совокупно или по отдельности, будут нести ответственность перед перевозчиком за должное выполнение всех обязательств, взятых на себя клиентом по данному коносаменту.

15.2. Клиент несет ответственность и возместит перевозчику в отношении любой утраты. Ущерба, задержки, штрафов, гонораров адвокатам и/или расходов, понесенных в результате какого-либо нарушения любой из гарантий, перечисленных в пункте 14.3 или в результате любой иной причины в связи с грузом, за который перевозчик не отвечает.

15.3. Клиент должен соблюдать все положения или требования таможенных, портовых и других органов; он должен также оплачивать все сборы, налоги, штрафы, расходы и весь ущерб (включая, без ущерба общему характеру указанного выше, фрахт за осуществление любой дополнительной перевозки), понесенные в связи с этим или в силу какой-либо незаконной, неправильной или неполной (таможенной) декларации или в силу каких-либо незаконных, неправильных или неполных деклараций, маркировки, нумерации или адресации груза, и компенсировать это перевозчику.

15.4. Если контейнеры, предоставленные перевозчиком или от его имени, освобождаются от груза в распоряжении клиента, клиент отвечает за возвращение пустых контейнеров, которые должны быть чистыми, без запаха и в том же состоянии, в каком они были получены, в ту точку или то место и в сроки, которые укажет перевозчик. Если контейнер не будет возвращен в требуемом состоянии и/или в указанные в тарифе сроки, клиент будет нести ответственность за любую задержку, утрату или расходы, понесенные в результате этого.

15.5. Контейнеры, предоставленные клиенту для затаривания, разгрузки или для любой иной причины, находятся в единоличном распоряжении клиента до момента их возвращения перевозчику. Клиент должен компенсировать перевозчику всякую утрату, и/или ущерб и/или задержку таких контейнеров. Предполагается, что клиентам известны размеры и вместимость всех контейнеров, предоставляемых им.

16. ФРАХТ, РАСХОДЫ И ВСЕ ДРУГИЕ СУММЫ

16.1. Вся сумма фрахта на основе той информации, которая сообщается грузоотправителем или от его имени. Перевозчик может в любое время вскрыть груз или контейнер/контейнеры и если данные грузоотправителя неверны, клиент и груз несут ответственность за неправильный фрахт и все расходы, понесенные в процессе осмотра, взвешивания, измерения или оценки груза.

16.2. Вся сумма фрахта считается полностью погашенной после получения груза перевозчиком и должна быть оплачена и не возвращается в любом случае.

16.3. Все суммы, уплачиваемые перевозчику, должны оплачиваться по требованию и полностью в валюте США или, по желанию перевозчика, в ее эквиваленте в валюте порта погрузки или порта разгрузки или места получения или места доставки или как это указывается в тарифе перевозчика.

16.4. Внимание клиента обращается на положения, касающиеся валюты, в которой должен оплачиваться фрахт, валютный курс, девальвацию, дополнительное страхование, страховые выплаты и другие непредвиденные обстоятельства, которые касаются фрахта в применяемом тарифе. В случае какого-либо несоответствия между суммами фрахта (включая сборы и т.д.) в данном коносаменте и любыми

счетами-фактурами перевозчика, главенствующими являются последние.

16.5. Весь фрахт оплачивается без каких-либо отсрочек или вычетов в связи с какими-либо встречными претензиями или встречными требованиями не позднее доставки груза.

16.6. Если клиент не оплачивает фрахт своевременно, он несет ответственность также за оплату перевозчику услуг или причитающихся процентов за неоплаченную сумму, разумного гонорара адвокатам и расходов, понесенных в связи с взиманием сумм, подлежащих выплате перевозчику. Оплата фрахта и сборов экспедитору фрахта, брокеру или любому иному лицу помимо перевозчика или его уполномоченному агенту не считается платежом перевозчику и должна рассматриваться исключительно как инициатива клиента.

17. ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО

Перевозчик имеет залоговое право на груз и все документы, связанные с грузом на все суммы, подлежащие уплате перевозчику по договору, и все взносы по общей аварии, которые могут быть предъявлены. Перевозчик будет также иметь залоговое право против клиента на груз и на любой связанный с этим документ на все суммы, причитающиеся к плате им перевозчику по любому иному договору. Перевозчик может воспользоваться своим залоговым правом в любое время и в любом месте по своему усмотрению вне зависимости от того, завершена или нет перевозка по договору. В любом случае любое залоговое право будет включать стоимость получения любой причитающейся суммы и с этой целью у перевозчика будет право продать груз на публичном аукционе или через частный договор, не извещая об этом клиента. Срок действия залогового права перевозчика превышает срок доставки груза.

18. ФАКУЛЬТАТИВНОЕ ХРАНЕНИЕ, ПАЛУБНЫЙ ГРУЗ И СКОТ

18.1. Груз может быть загружен перевозчиком в контейнеры и консолидирован с другим грузом в контейнерах.

18.2. Груз, загруженный или незагруженный в контейнеры, может перевозиться на палубе или под палубой без уведомления клиента, если только на оборотной стороне данного коносамента нет конкретной пометки о том, что контейнеры или груз должен перевозиться под палубой. Если груз перевозится на палубе, от перевозчика нельзя требовать, чтобы на оборотной стороне коносамента он написал, отметил или поставил штамп, чтобы обозначить такую перевозку на палубе. За исключением случаев, перечисленных в пункте 18.3., такой груз (за исключением скота), перевозимый на палубе или под ней, с указанием или нет, что груз должен перевозиться на палубе, участвует в общей аварии и должен находиться в рамках определения груза для целей Гаагских Правил или Акта судоходства США **US COGSA** и должен перевозиться в соответствии с Правилами или Актом США в зависимости от случая.

18.3. Груз (кроме груза, находящегося в контейнерах, и не являющегося паллетами или полосовым материалом), заявленный в коносаменте для перевозки на палубе и скот, перевозимый или нет на палубе, перевозится без всякой ответственности со стороны перевозчика в отношении его утраты или повреждения любого характера или задержки, возникшей во время перевозки и вызванной отсутствием мореходности или недосмотром или любой иной причиной любого характера, и ни Гаагские Правила, ни Акт судоходства США **US COGSA** не имеют своей силы.

19. ВИД И МАРШРУТ ПЕРЕВОЗКИ

19.1. Перевозчик может в любое время и без извещения об этом клиента:

- a) использовать любой вид перевозки или хранения;
- b) передать груз с одного транспортного средства на другое, включая перегрузку или перевозку груза на другом судне по сравнению с тем, которое указано на оборотной стороне данного коносамента или с помощью любого иного вида транспорта, даже если перегрузка и/или экспедирование груза не предусматривались или не указывались на оборотной стороне коносамента;
- c) распаковывать и вынимать грузы, которые были уложены в контейнер, и экспедировать их в контейнере или иным способом;
- d) совершать плавание без лоцманов, следовать любым маршрутом (является ли он коротким, прямым, обычным, рекомендованным или нет), с любой скоростью и следовать или возвращаться на стоянку в любой порт или место, включая порт погрузки, указанный в этом документе один раз или больше, или в любом распоряжении (приказе), сделанном один раз или больше, по маршруту или вне маршрута или в противоположном направлении в порт разгрузки или вне порта разгрузки;
- e) грузить и разгружать груз в любом месте или порту (указан или нет любой такой порт на оборотной стороне данного коносамента в качестве порта погрузки или порта разгрузки) и складировать груз в любом таком порту или месте;
- f) выполнять любые распоряжения или рекомендации, даваемые каким-либо правительственным или иным органом или лицом или органом, выступающим как такой орган или от имени такого правительственного или иного органа, или имеющего, в соответствии с условиями страхования, в отношении такого средства, применяемого перевозчиком, право отдавать распоряжения или директивы.

19.2. Возможности, перечисленные в статье 19.1., могут быть использованы перевозчиком в силу любой причины: в связи или вне связи с перевозкой груза, включая, но, не ограничиваясь, погрузкой и разгрузкой другого груза; заправкой судна топливом; сходом на берег какого-либо лица или посадкой на судно какого-либо лица; ремонтом и/или стоянкой в сухом доке, буксировкой или отбуксировкой; оказанием помощи другому судну; испытательным плаванием и настройкой приборов. Все действия, осуществленные или не осуществленные в рамках положений статьи 19.1., а также любая задержка в этой связи считаются укладываемыми в рамки договорной перевозки и не рассматриваются как отклонение от нее.

20. ВОПРОСЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТА

Если когда-нибудь какое-либо препятствие возможно окажет или не окажет влияние на перевозку, или придется столкнуться с риском, опасностью, задержкой, трудностью или неблагоприятной ситуацией любого характера, которые нельзя избежать, прилагая для этого разумные усилия (даже в обстоятельствах, когда такое препятствие, риск, опасность, задержка, трудность или неблагоприятная ситуация имели место во время заключения договора, когда груз был получен для перевозки), перевозчик может, по своему собственному усмотрению и без уведомления клиента, а также не зависимо от того, началась перевозка или нет:

- a) перевозить груз в указанный по договору порт разгрузки или место доставки» (в зависимости от обстоятельств) альтернативным маршрутом по сравнению с указанным в данном коносаменте, или тем, который является обычным для груза, отправляемого в этот порт разгрузки или место доставки. В случае если перевозчик захочет воспользоваться правами данной статьи 20a), он будет иметь право потребовать плату за этот дополнительный фрахт, размер которого определит перевозчик;

b) приостановить перевозку груза и складировать его на берегу или на плаву в рамках Условий данного коносамента и попытается направить его как можно скорее, но перевозчик не делает никаких заявлений относительно максимального срока задержки. Если перевозчик, несмотря на положения статьи 19 данного коносамента, воспользуется положениями данного пункта 20b), он будет иметь право потребовать оплату за такой дополнительный фрахт и возмещение затрат, размер которых он определяет как перевозчик,

или

c) прекратить перевозку грузов и передать груз в распоряжение клиента в любое место или порт, которые перевозчик сочтет безопасными и удобными, освобождая себя как перевозчика от ответственности в отношении данного груза. Тем не менее, у перевозчика остается право на оплату за весь фрахт груза, полученного для перевозки, а клиент оплатит все дополнительные издержки, понесенные по причине оставления груза.

Если перевозчик выбирает альтернативный курс в силу положений статьи 20a) или решает приостановить перевозку согласно положениям пункта 20b), то это не затрагивает его право прекращения дальнейшей перевозки.

21. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

21.1. Перевозчик не принимает в качестве груза никакой груз, являющийся опасным или потенциально опасным, отравляющим, воспламеняющимся или имеющим разрушающий характер, включая радиоактивные материалы или грузы, которые могут причинить ущерб какому-либо лицу или какой-либо собственности и перечислены или не перечислены в каком-либо официальном или неофициальном международном или национальном кодексе, конвенции, перечне или таблице, без предварительного предоставления в письменном виде информации об их природе, характере, названии, ярлыке и классификации, и получения от него письменного согласия, причем грузы должны иметь четкую разметку на внешней стороне груза и контейнера или иной упаковки с целью информации о природе и характере любого такого груза и соблюдения положений любого применимого права, положений или требований. Если какой-либо подобный груз доставляется перевозчику без получения его согласия и/или без такой маркировки, или если, по мнению перевозчика груза, такой груз может стать опасным, отравляющим, воспламеняющимся или иметь разрушительный характер, эти грузы могут быть в любое время и в любом месте выгружены, уничтожены, ликвидированы, брошены или обезврежены без компенсации клиенту и без ущемления права перевозчика на фрахт, а перевозчик не будет нести никакой материальной ответственности в рамках положений об общей аварии.

21.2. Клиент гарантирует, что такой груз упакован надлежащим образом, чтобы противостоять различным рискам при перевозке с учетом характера и природы груза и в соответствии с законодательствами, положениями или требованиями, которые могут возникнуть в ходе перевозки.

21.3. Клиент компенсирует перевозчику все рекламации, обязательства, утраты, ущерб, задержку, расходы, штрафы и/или издержки, вызванные нарушением любой из гарантий в рамках статьи 21.2, включая любые шаги, предпринятые перевозчиком согласно положениям статьи 21.1. независимо от того, знал или не знал клиент о характере такого груза.

21.4. Ни одно из положений данного пункта не лишает перевозчика любого из его прав, предусмотренных настоящим документом.

22. УВЕДОМЛЕНИЕ И ДОСТАВКА

22.1. Любое упоминание в данном коносаменте о сторонах, которые должны быть информированы о прибытии груза, служит исключительно для информации перевозчика. Перевозчик не несет никакой ответственности за факт отсутствия уведомления, а клиент не освобождается от какой-либо ответственности в рамках положений данного документа.

22.2. Клиент принимает доставку груза в течение периода, предусмотренного применимым тарифом перевозчика. В случае несоблюдения клиентом этого периода перевозчик может, без уведомления, распаковать груз, если он упакован в контейнеры, и/или складировать груз на берегу или на плаву, под открытым небом или под навесом на собственный риск клиента.

Такое хранение будет рассматриваться как должная доставка в рамках настоящего документа и в связи с этим прекращается ответственность любого характера перевозчика в отношении перевозки груза или части перевозки, а издержки в связи с таким складированием могут быть затребованы как подлежащие уплате клиентом перевозчику.

22.3. Если груз не востребован в разумный промежуток времени или если, по мнению перевозчика, такой груз может испортиться, разложиться, стать бесполезным, повлечь затраты на его хранение или на что-то иное, что превысит стоимость самого груза, перевозчик может (по своему собственному усмотрению и без ущемления какого-либо из своих прав, имеющихся у него в отношении клиента, без уведомления и не неся при этом никакой ответственности), продать, оставить или иным образом избавиться от груза под единоличную ответственность и затраты клиента, а полученные средства использовать в счет погашения или сокращения тех сумм, которые должен клиент перевозчику согласно положениям данного коносамента.

22.4. Отказ клиента принять доставку груза в соответствии с условиями данного пункта и/или смягчить какую-либо утрату или ущерб в отношении груза будут означать отказ клиента в пользу перевозчика от права на какую-либо претензию любого характера, касающуюся груза перевозки по данному коносаменту.

22.5. Перевозчик может (по своему собственному усмотрению) получить груз как полностью загруженный контейнер и доставить его не как полностью загруженный контейнер и/или груз, «разбитый на партии» и/или доставить груз более чем одному получателю. В таком случае перевозчик не несет ответственности за какую-либо нехватку, утрату, порчу или несоответствие груза, что обнаруживается при распаковке контейнера.

23. ОГОВОРКА О ВЗАИМНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИЯХ

23.1. Настоящий коносамент включает оговорку о взаимной ответственности при столкновениях и оговорку Нью-Джейсона, опубликованные и одобренные RIMCO, с которыми можно ознакомиться, запросив перевозчика или его агента.

24. ОБЩАЯ АВАРИЯ И СПАСЕНИЕ

24.1. Общая авария должна устраняться в любом порту или любом месте по выбору перевозчика и в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1994 г., включающими все грузы, перевозимые на палубе или под палубой. Общая авария на судне, не находящимся в ведении перевозчика, должна регулироваться согласно требованиям оператора этого судна.

24.2. До доставки груза перевозчику должен быть предоставлен залог, как, например, денежный залог, который перевозчик может посчитать достаточным для покрытия предполагаемой стоимости груза и любого случая спасения, а также специальных сборов по этому грузу. Перевозчик не несет никакой ответственности по праву удержания в отношении общей аварии, которая должна быть урегулирована клиентом.

24.3. Если спасательное судно принадлежит или эксплуатируется перевозчиком, то плата за спасение полностью перечисляется ему, как если бы спасательное судно принадлежало посторонним лицам.

25. ИЗМЕНЕНИЯ В КОНТРАКТЕ

Ни один из служащих или агентов перевозчика не наделен правом отказываться от права или вносить изменения в какое-либо Условие данного коносамента, если только такое право отказа или внесения изменения не оговорены перевозчиком в письменном виде и/или специально не разрешены или ратифицированы.

26. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ЮРИСДИКЦИЯ

При применении статьи 6.2.d) и/или Акта судоходства США **US COGSA**, либо в связи с перевозкой груза в Соединенные Штаты Америки или из США или в обратном направлении, этот этап перевозки должен регулироваться законодательством Соединенных Штатов и американским Федеральным судом южного округа Нью-Йорка, обладающих исключительной юрисдикцией заслушивать все споры по данному документу. Во всех остальных случаях данный коносамент будет рассматриваться и толковаться в соответствии с английским правом, а все споры, возникающие в связи с данным коносаментом, будут решаться Высоким судом правосудия Англии в Лондоне, исключая юрисдикцию судов другой страны.