

\*\*\*\*\*

**Перевод коносамента HAPAG-LLOYD на русский язык сделан  
исключительно для информации заинтересованных лиц.  
В случае противоречий между оригинальной версией на английском языке и  
данным русскоязычным переводом, оригинальная версия на английском  
языке имеет преимущественную силу**

\*\*\*\*\*

**Коносамент. Условия и Положения**

**1. Определения**

«**Перевозчик**» - означает лицо, указанное на странице 2 настоящего Коносамента.

«**Перевозка**» - означает всю или любую часть операций и услуг, осуществляемых Перевозчиком в отношении Товара по настоящему Коносаменту.

«**Гаагские Правила**» - означает положения Международной Конвенции об Унификации некоторых правил в отношении Коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. без изменений, введенных Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля 1968 г.

«**Гааго-Висбийские Правила**» - означает положения Международной Конвенции об Унификации некоторых правил в отношении Коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. и включает изменения, введенные Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля 1968 г.

«**Торговец**» - включает Грузоотправителя, Держателя, Грузополучателя, Получателя Товара или настоящего Коносамента, любое Лицо, владеющее или наделенное правом владения в отношении Товара или настоящего Коносамента.

«**Служащие или Агенты**» - включает Капитана, командный состав и экипаж судна, владельцев, управляющих или операторов судов (не являющихся Перевозчиком), основных перевозчиков, субподрядчиков, стивидоров, терминальных операторов и операторов, группирующих грузы, операторов авто и ж/д транспорта и любых независимых подрядчиков, нанимаемых Перевозчиком для выполнения Перевозки.

«**Товар**» - означает весь груз или любую часть груза, принятого от Грузоотправителя, включает любое оборудование или Контейнер, который не был предоставлен Перевозчиком либо от имени Перевозчика.

«**Контейнер**» - включает любой контейнер, прицеп, транспортируемую цистерну, платформу, или любой подобный предмет, используемый для консолидации груза, а также любое оборудование к нему или связанное с ним.

«**Фрахт**» - включает все сборы, причитающиеся Перевозчику в соответствии с применяемым Тарифом и настоящим Коносаментом.

Везде, где в настоящем Коносаменте упоминается США, это включает Соединенные Штаты Америки и территории, на которых применяется Закон о морских перевозках США (COGSA).

**2. Тариф Перевозчика**

Все условия и положения Тарифа, применяемого Перевозчиком, включены в настоящий Коносамент, обращая особое внимание на условия и положения относительно демаржа по контейнерам и автотранспорту. Положения, имеющие отношение к применяемому Тарифу, могут быть получены у Перевозчика или его Агентов по запросу. Условия стандартного Тарифа Перевозчика можно получить в режиме прямого доступа на [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com). В случае любого расхождения условий между настоящим Коносаментом и применяемым Тарифом Перевозчика, превагирует настоящий Коносамент, кроме случаев, имеющих отношение к Фрахту.

**3. Гарантия**

Торговец гарантирует, что соглашаясь с условиями настоящего Коносамента, он является Лицом, либо обладает полномочиями Лица, владеющего, либо наделенного правом владения Товаром и настоящим Коносаментом.

**4. Привлечение Субподрядчиков и Освобождение от Ответственности**

(1) Перевозчик имеет право на любых условиях заключить Субконтракт для осуществления Перевозки.

(2) Настоящим согласовано, что Служащие или Агенты не несут ответственность или не будут считаться ответственными в отношении Товара, как Перевозчик, ответственный хранитель или иное лицо. Однако, если будет признано в судебном порядке, что любое другое лицо, исключая Перевозчика, является перевозчиком, ответственным хранителем Товара или несет любую ответственность в отношении Товара, все исключения и ограничения и освобождения от ответственности, предусмотренные законодательством или Условиями настоящего Коносамента, включая статью о юрисдикции, применяются к такому Служащему или Агенту. В случае подачи каких-либо претензий в отношении любых Служащих или Агентов, Торговец обязуется оградить Перевозчика от всех последствий в этой связи.

(3) Положения Статьи 4 (2) распространяются на претензии любого характера против других лиц, фрахтующих место на судне, которое осуществляет перевозку.

## **5. Ответственность Перевозчика**

### **(1) Перевозка От Порта До Порта**

(a) Если утрата или ущерб возникли между моментом погрузки Товара Перевозчиком в Порту Погрузки и моментом выгрузки Перевозчиком в Порту Выгрузки, то ответственность Перевозчика определяется в соответствии с законодательством Германии, устанавливающим обязательное применение Гааго-Висбийских Правил к настоящему Коносаменту. Если настоящий Коносамент был выдан в Германии или стране, в которой Гаагские Правила подлежат обязательному применению и этот Коносамент охватывает перевозку из или в Германию и такую вышеуказанную страну или между двумя вышеуказанными странами, ответственность Перевозчика определяется в соответствии с законодательством Германии, устанавливающим обязательное применение Гаагских Правил.

(b) Однако, Перевозчик не несет какую-либо ответственность за утрату или ущерб, причиненные Товару, если такие утрата или ущерб возникают до его погрузки на или после выгрузки с судна. Если, несмотря на вышеизложенное, применимым обязательным законодательством предусмотрено иное, то Перевозчик воспользуется каждым правом, защитой, ограничением и свободой, предусмотренным в Гааго-Визбийских и Гаагских Правилах, несмотря на то, что утрата или ущерб не возникли после погрузки на или после выгрузки с судна. Однако, если Коносамент охватывает перевозку в или из США, то, до момента погрузки Товара на или после его выгрузки с судна, применяется Закон о Морских Перевозках США (COGSA).

(c) Если письменное уведомление об утрате или ущербе не было вручено Перевозчику или его агенту в Порту Выгрузки перед или в момент передачи Товара под опеку лица, уполномоченного на принятие доставки Товара по договору перевозки, или, если утрата или повреждение не имеют видимых признаков, в течение трех (3) дней, то такая передача будет являться первоочередным доказательством факта доставки Перевозчиком, как описано в этом Коносаменте, и, будет считаться, что любые такие утрата или повреждение, которые могли бы произойти с Товаром, произошли в силу обстоятельств, за которые Перевозчик не несет какую-либо ответственность. Уведомление должно ясно конкретизировать ущерб. Несмотря на вышеизложенное, если контейнер был доставлен Торговцу, то Торговец должен доказать, что утрата или повреждение Товара не произошли в течение периода после доставки, когда контейнер был под опекой Торговца.

(d) Компенсация рассчитывается на основании стоимости Товара, в том месте и в тот момент, когда он доставлен Торговцу, или, в том месте и в тот момент, когда он должен был быть доставлен. В целях определения размера ответственности Перевозчика за утрату или повреждение Товара, согласовано, что действительной стоимостью Товара будет являться стоимость по инвойсу плюс фрахт и страховка, если оплачены.

(e) В случае если настоящий Коносамент выдан в США или на территории страны, устанавливающей применение Гаагских Правил, и, настоящий Коносамент охватывает перевозку из или в США, то применяется Закон о Морских Перевозках США. Закон о Морских Перевозках США также применяется до момента погрузки Товара на или после его выгрузки с судна.

### **(2) Мультимодальная Перевозка**

(a) Если известно место, в котором произошла утрата или повреждение Товара, то ответственность Перевозчика определяется законодательством, регулирующим данный отрезок Перевозки.

(b) Если частью мультимодальной перевозки является отправка в или из США и если повреждение или утрата Товара возникают в промежуток времени между погрузкой в Порту Погрузки и выгрузкой в Порту Выгрузки, то ответственность Перевозчика определяется на основании законодательства Германии, устанавливающего обязательное применение Гаагских Правил. Однако, Закон о Морских Перевозках США подлежит применению до момента погрузки Товара на судно, и после его выгрузки из судна.

(c) В отношении автомобильной Перевозки между странами в Европе, ответственность определяется в соответствии с Конвенцией о Договоре Дорожной Перевозки Грузов (CMR) от 19 мая 1956 г.; и во время железнодорожной перевозки между странами в Европе – в соответствии с Международным Соглашением по Железнодорожным Перевозкам (CIM) от 25 февраля 1961 г. (или любыми дополнениями к Конвенции или Соглашению).

(d) Если письменное уведомление об утрате или повреждении не вручено Перевозчику или его агенту в Порту Выгрузки перед или в момент передачи Товара под опеку лица, уполномоченного на принятие поставки по договору перевозки, или, при отсутствии видимых признаков утраты или повреждения в течение семи (7) дней, то такая передача будет являться первоочередным доказательством факта доставки Перевозчиком, как описано в настоящем Коносаменте. Уведомление должно ясно конкретизировать ущерб. Несмотря на вышеизложенное, если контейнер был доставлен Торговцу, то Торговец должен доказать, что повреждение или утрата Товара не произошли в течение периода после доставки, когда контейнер был под опекой Торговца.

(e) Компенсация рассчитывается исходя из стоимости Товара на момент их предъявления Перевозчику для Перевозки.

(f) В СЛУЧАЕ, ЕСЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ПРИМЕНЯЕМОЕ НА ОСНОВАНИИ СТАТЬИ 5(2)(a) НЕ НОСИТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР И ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ЛИМИТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕВЫШАЮЩИЙ 2 СПЗ ЗА КИЛОГРАММ, ТО МАКСИМАЛЬНЫЙ ЛИМИТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ БУДЕТ РАВЕН 2 СПЗ ЗА КИЛОГРАММ. СПЗ ОЗНАЧАЕТ СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРАВО ЗАИМСТВОВАНИЯ, КАК ОПРЕДЕЛЕНО МЕЖДУНАРОДНЫМ ВАЛЮТНЫМ ФОНДОМ.

(g) ЕСЛИ НЕИЗВЕСТНО, НА КАКОМ ЭТАПЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОИЗОШЛИ УТРАТА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ, ТО МАКСИМАЛЬНЫЙ ЛИМИТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА НИ ПРИ КАКИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ НЕ БУДЕТ ПРЕВЫШАТЬ 2 СПЗ ЗА КИЛОГРАММ ВЕСА БРУТТО УТРАЧЕННОГО ИЛИ ПОВРЕЖДЕННОГО ТОВАРА.

(h) ПЕРЕВОЗЧИК УТРАЧИВАЕТ ПРАВО НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, УКАЗАННОЕ В СТАТЬЕ 5(2)(f) И (g), ЕСЛИ БУДЕТ ДОКАЗАНО, ЧТО УЩЕРБ ВОЗНИК В РЕЗУЛЬТАТЕ ДЕЙСТВИЯ ИЛИ УПУЩЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА ИЛИ ЕГО СЛУЖАЩИХ, СДЕЛАННЫХ С НАМЕРЕНИЕМ НАНЕСТИ УЩЕРБ ИЛИ ПО ГРУБОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ И ОСОЗНАВАЯ ВЕРОЯТНОСТЬ ВОЗНИКНОВЕНИЯ УЩЕРБА. ОДНАКО, ЕСЛИ УТРАТА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ВОЗНИКЛИ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРА МОРЕМ, К КОТОРОЙ ПРИМЕНЯЕТСЯ МОРСКОЕ ПРАВО, ТО ПЕРЕВОЗЧИК ИМЕЕТ ПРАВО ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОГРАНИЧЕНИЕМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, КАК ИЗЛОЖЕНО В СТАТЬЕ 5(f), КРОМЕ СЛУЧАЕВ, КОГДА ПРИМЕНЯЕМОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО УСТАНАВЛИВАЕТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ГААГО-ВИЗБИЙСКИХ ПРАВИЛ, А ТАКЖЕ ДОКАЗАНО, ЧТО УЩЕРБ ВОЗНИК В РЕЗУЛЬТАТЕ ДЕЙСТВИЯ ИЛИ УПУЩЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА С НАМЕРЕНИЕМ ПРИЧИНИТЬ УЩЕРБ; ИЛИ ПО ГРУБОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ И ОСОЗНАВАЯ ВЕРОЯТНОСТЬ ВОЗНИКНОВЕНИЯ УЩЕРБА.

## **6. Исковая Давность**

В любом случае, Перевозчик освобождается от всей ответственности в отношении утраты или повреждения Товара, недоставку, неправильную доставку, задержку или любую иную утрату или ущерб, связанные или относящиеся к Перевозке, если только иск не подан в течение одного (1) года после доставки Товара или с даты, когда Товар должен был быть доставлен.

## **7. Прочие Положения об Ответственности**

### **(1) Гаагские Правила/ Гааго-Визбийские Правила**

В случае, если иск подается в судебный орган, который не указан в Статье 25 и такой судебный орган, вопреки положениям Статьи 25, принимает дело под свою юрисдикцию, то обязательному применению подлежат Гааго-Визбийские Правила, если этот Коносамент был выдан в той стране, где Гааго-Визбийские Правила подлежат обязательному применению и ответственность Перевозчика не превышает 2 СПЗ за килограмм брутто веса, утраченного или поврежденного Товара; если этот Коносамент был выдан в стране, где применяются Гаагские Правила, то ответственность Перевозчика не будет превышать 100 Английских Фунтов Стерлингов за грузовое место или единицу.

### **(2) Закон о Морских Перевозках США (COGSA)**

Несмотря на то, что любое из вышеизложенного может свидетельствовать об обратном, если иск подается в судебный орган в США, и такой судебный орган, вопреки положениям Статьи 25, принимает дело под свою юрисдикцию, то Закон о Морских Перевозках США подлежит обязательному применению в отношении этого договора перевозки, если этот Коносамент охватывает перевозку в или из США. Положения Закона о Морских Перевозках США также применяются до момента погрузки Товара на или после его выгрузки с судна. Максимальный лимит ответственности Перевозчика в отношении Товара не должен превышать 500 Американских Долларов за грузовое место, или в случае, если Товар перевозится без грузовых мест – 500 Американских Долларов за обычную фрахтовую единицу, если только характер и стоимость Товара не были объявлены Торговцем и внесены, в письменном виде, в Коносамент на странице 2, и, если вышеуказанный Торговец не оплатит применяемую ставку фрахта с *объявленной стоимости* Товара, которая указана в Тарифе Перевозчика.

### **(3) Стоимость, Объявленная Отправителем**

Торговец соглашается и признает, что Перевозчику неизвестна стоимость Товара и что компенсация, выше, чем предусмотренная в настоящем Коносаменте, не может быть истребована, если только характер и стоимость такого Товара не были заявлены Торговцем, согласованы Перевозчиком и вставлены в Коносамент перед отгрузкой. Дополнительно, должна быть оплачена применяемая ставка фрахта с *объявленной стоимости*, как указано в Тарифе Перевозчика. Любая частичная утрата или повреждение рассчитываются пропорционально такой объявленной стоимости. Если объявленная стоимость Товара оказывается выше его фактической стоимости, то Перевозчик ни при каких обстоятельствах не обязан выплачивать компенсацию выше, чем чистая стоимость Товара по инвойсу плюс фрахт и страховка. Любые ссылки на аккредитивы, импортные лицензии, контракты купли-продажи, инвойсы или номера заказов и/или выдержки из любого контракта, стороной которого не является Перевозчик, если указаны на странице 2 настоящего Коносамента, не могут рассматриваться как объявление стоимости.

### **(4) Ограничение Ответственности**

Настоящим Торговец соглашается, что Перевозчик относится к категории лиц, имеющих право на ограничение ответственности по любой Конвенции или Акту, в отношении ограничения ответственности по морским требованиям, смотря, что применяется. Перевозчиком может являться судовладелец, фрахтователь (включая слот-фрахтователя), менеджер или оператор

судна, либо спасатель, оказывающий услуги связанные со спасательными операциями. В случае предъявления любых претензии в отношении Служащих или Агентов, они имеют право на ограничение ответственности в том же объеме, что и Перевозчик.

#### (5) Задержка

Если ясно не согласовано иное, Перевозчик не гарантирует, что Товар прибудет в Порт Выгрузки или Место Доставки в какое-либо определенное время или будет соответствовать какому-либо определенному рынку или назначению, и, Перевозчик, ни при каких обстоятельствах, какие бы и как бы таковые не возникали, не несет ответственность за любой прямой, косвенный или последующий ущерб или убытки, вызванные задержкой. Если, несмотря на вышеуказанное, Перевозчик признается ответственным за последствия любой задержки, то ответственность Перевозчика будет ограничена суммой, равной тройному Фрахту по настоящему Коносаменту.

#### (6) Сфера Применения и Исключения

(a) Права, защиты, ограничения и освобождения от ответственности любого характера, предусмотренные настоящим Коносаментом, применяются при любых действиях против Перевозчика, связанных с утратой или повреждением или задержкой, любого характера и вне зависимости от того, вытекают ли действия из договора перевозки или в результате деликта.

(b) Если иное не предусмотрено настоящим Коносаментом, Перевозчик, ни при каких обстоятельствах, каких бы то и когда бы они не возникали, не несет ответственность за прямую или косвенную или последующую утрату или убытки или упущенную выгоду. Торговец обязуется возместить Перевозчику ущерб от любой ответственности перед таможенными органами, даже если она возникла по причине утраты Товара.

### **8. Контейнеры, Затаренные Грузоотправителем**

Если Контейнер не был затарен Перевозчиком или от имени Перевозчика:

(1) Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение Товара, вызванных:

(a) способом затарки Контейнера или

(b) непригодностью Товара для Перевозки в предоставленном Контейнере или

(c) непригодностью или дефектным состоянием Контейнера, либо неправильной установкой его любых температурных органов управления, при условии, что если Контейнер был предоставлен Перевозчиком или от его имени, эта непригодность или дефектное состояние были заметны во время осмотра Торговцем в момент или до момента, когда был затарен Контейнер или

(d) затаркой охлажденного Товара, у которого неправильная температура для Перевозки.

(2) Торговец обязуется оградить Перевозчика от любых убытков, ущерба, ответственности или расходов, когда бы и каким бы образом таковые не возникли, вызванных одной или более причинами, указанными в Статье 8(1).

(3) В отношении охлажденного груза, считается, что Перевозчик выполнил свои обязательства по Договору Перевозки и освобождается от любой ответственности, если такой охлажденный Товар перевозится в диапазоне плюс или минус 2,5 градуса по Цельсию от любой температуры, которая указана на странице 2 настоящего Коносамента. Когда в настоящем Коносаменте в отношении Товара под температурным контролем используется термин «в хорошем, по внешнему виду, состоянии», это не означает, что Товар, при приемке, был верифицирован Перевозчиком, как имеющий температуру, указанную на странице 2 настоящего Коносамента.

Там, где указывается температурный режим, Перевозчик гарантирует, что Контейнер оборудован для поддержания температуры, установленной Торговцем. Торговец остается ответственным за последствия любых температурных отклонений от нормы перед приемкой или после доставки Перевозчиком.

(4) Контейнер с Товаром, затаренным Торговцем, должен быть доставлен Перевозчику с целой силовой пломбой на своем месте, и номер пломбы должен быть указан Торговцем, в письменном виде, в настоящем Коносаменте. Если Контейнер не опломбирован таким образом, то Перевозчик оставляет за собой право, за счет Торговца, вернуть Контейнер Торговцу для перепломбирования или навесить пломбу.

### **9. Осмотр Товара**

Перевозчик или любое Лицо, с которым Перевозчик заключил суб-контракт на Перевозку, или любое Лицо, уполномоченное Перевозчиком, имеет право, но не обязано, открыть любой Контейнер или грузовое место в любое время и осмотреть Товар. Если в любом месте по распоряжению властей будет необходимо открыть Контейнер для осмотра Товара, то Перевозчик не будет нести ответственность за любые утраты или ущерб, вызванные таким открытием, распаковкой, осмотром или переупаковкой. Перевозчик имеет право на возмещение от Торговца расходов, связанных с таким открытием, распаковкой, осмотром или переупаковкой.

### **10. Перевозка, Затронутая Состоянием Товара**

Если в любое время окажется, что из-за его состояния, Товар не может быть безопасно и надлежащим образом перевезен далее или без возникновения дополнительных расходов или принятия любых мер в отношении Контейнера или Товара, Перевозчик может, без уведомления Торговца, принять любые меры и/или понести любые дополнительные расходы для Перевозки или продолжения Перевозки Товара, и/или продать или избавиться от Товара, и/или отказаться от Перевозки и/или поместить Товар на хранение на суше или наплаву, с укрытием или без такового, в любом месте, которое Перевозчик, по своему абсолютному усмотрению, сочтет наиболее

пригодным, и, такой абандон, хранение, продажа или избавление будут считаться надлежащей доставкой по этому Коносаменту. Торговец возмещает Перевозчику любые дополнительные расходы, возникшие в этой связи.

### **11. Описание Товара**

Грузоотправитель гарантирует Перевозчику, что сведения, относящиеся к Товару, как изложено на странице 2, были проверены Грузоотправителем при получении настоящего Коносамента и что вышеуказанные сведения, а так же любые другие сведения, предоставленные им или от имени Грузоотправителя, являются достоверными и правильными. Грузоотправитель также гарантирует, что Товар является законным Товаром и не содержит контрабанду.

### **12. Ответственность Торговца**

(1) Все лица, подпадающие под определение «Торговец» в Статье 1, несут солидарную и индивидуальную ответственность перед Перевозчиком за выполнение всех обязательств и гарантий, взятых на себя Торговцем, по настоящему Коносаменту или требуемых по закону. Торговец возмещает Перевозчику все убытки, ущерб, расходы и штрафы, возникающие или явившиеся результатом любого нарушения этих обязательств и гарантий.

(2) Торговец обязан соблюдать все правила и требования таможенных, портовых и/или других властей, и нести и оплачивать все сборы, пошлины, штрафы, налоги, расходы или убытки (включая Фрахт за любую дополнительную Перевозку), вызванные или понесенные по причине несоблюдения вышеуказанных требований и правил или по причине незаконной, неправильной или недостаточной маркировки, нумерации или адресации Товара или обнаружения любых сильнодействующих веществ, наркотиков, беглецов или прочих незаконных веществ в Контейнере, затаренном Торговцем или внутри Товара, предоставленного Торговцем, или, оплату гербового сбора, установленного любой страной, и, обязуется возместить Перевозчику ущерб от всего вышеизложенного.

(3) Если Контейнеры, предоставленные Перевозчиком, или от имени Перевозчика растариваются на территории Торговца, то Торговец является ответственным за возврат порожних Контейнеров, в чистом изнутри и исправном состоянии, в пункт или место, указанное Перевозчиком, его Служащими или Агентами в течение предписанного периода времени. Если Контейнер не возвращен в срок, предписанный в Тарифе, Торговец несет ответственность за любую задержку, ущерб или расходы, которые могут возникнуть вследствие такого невозврата.

### **13. Кодекс ОСПС**

(1) Торговец обязан соблюдать требования Кодекса ОСПС. Если любым Государственным Органом или любой третьей стороной будет установлена ответственность Перевозчика, то Торговец обязан оградить от и возместить Перевозчику любой ущерб, вызванный нарушением Кодекса ОСПС со стороны Торговца.

(2) Торговец обязуется оплатить Перевозчику все затраты и расходы, любого характера, имеющие отношение или вытекающие из требований по безопасности или мер, требуемых Портовым Сооружением или любыми другими полномочными властями в отношении груза Торговца на основании Кодекса ОСПС.

(3) Перевозчик имеет право направить судно в другой порт и выгрузить там Товар, если власти в порту выгрузки повысили уровень безопасности порта в соответствии с Кодексом ОСПС, после того, как Товар был погружен.

(4) Торговец обязуется возместить любые затраты и расходы, понесенные Перевозчиком вследствие задержки судна, вызванной нарушением Кодексом ОСПС со стороны Торговца.

### **14. Фрахт**

(1) Фрахт считается полностью заработанным при получении Товара Перевозчиком, и должен быть оплачен и не подлежит возврату ни при каких обстоятельствах.

(2) Фрахт рассчитывался и должен оплачиваться на основании данных, предоставленных Грузоотправителем или от его имени. Если данные, предоставленные Грузоотправителем или от его имени, являются некорректными, то Перевозчику выплачиваются заранее оцененные убытки в соответствии с применяемым Тарифом.

(3) Весь Фрахт оплачивается без каких-либо удержаний или встречных претензий, если только претензия не находится в споре или не подтверждена окончательным судебным решением.

(4) Если Торговец не оплачивает Фрахт при наступлении срока платежа, то он несет ответственность за все затраты и заранее оцененные убытки, в соответствии с применяемым Тарифом, особенно за те, которые возникают до момента оплаты.

### **15. Залог**

Перевозчик имеет право залога на Товар и любую документацию, относящуюся к нему, на все суммы, подлежащие оплате Торговцем Перевозчику по настоящему или любому другому контракту и на контрибуционный взнос по Общей Аварии, кому бы он не причитался. Перевозчик может воспользоваться своим правом на удержание Товара в любое время и в любом месте по своему собственному усмотрению. Перевозчик имеет право продать Товар через публичные торги либо в частном порядке без уведомления Торговца. Если выручка от такой продажи не покрывает всю сумму, причитающуюся Перевозчику, то Перевозчик имеет право истребовать недостающую часть денежных средств у Торговца.

## **16. Опциональная Укладка и Палубный Груз**

(1) Товар может грузиться Перевозчиком в Контейнеры и консолидироваться с другими грузами в Контейнерах.

(2) Товар, загруженный в Контейнеры или нет, может перевозиться на палубе или под палубой без уведомления Торговца. Весь такой Товар, который перевозится на палубе или под палубой участвует в общей аварии.

## **17. Способы и Маршруты Перевозки**

(1) Перевозчик может в любое время и без уведомления Торговца:

(a) использовать любой способ Перевозки, включая привлечение железной дороги, автомобильного транспорта или внутреннего речного транспорта

(b) перемещать Товар с одного транспорта на другой, включая, но, не ограничиваясь, перегрузку или перевозку Товара на другом судне, отличном от указанного на странице 2

(c) распаковать и выгрузить Товар, который был упакован в Контейнер, и отправить Товар в Контейнере или другим образом

(d) следовать любым маршрутом по своему выбору (будь то самый короткий или самый прямой или обыкновенный или объявленный маршрут), с любой скоростью, и, следовать или оставаться в любом месте или порту, один раз или чаще и в любом порядке

(e) грузить или выгружать Товар в любом месте или порту (вне зависимости от того, указан такой порт на странице 2, как Порт Погрузки или Порт Выгрузки, или нет) и временно хранить Товар в любом месте или порту один раз или чаще.

(2) Все, что делается в соответствии со Статьей 17(1) или любая задержка, возникающая в этой связи, считается сделанным в рамках договорной Перевозки и не считается отклонением.

## **18. Обстоятельства, Влияющие на Перевозку**

Если в любое время Перевозка подверглась или может подвергнуться любому препятствию, риску, задержке, затруднению или любым неблагоприятным обстоятельствам, включая любые военные действия, гражданские волнения, политическую нестабильность, террористические акты или угрозы террористических актов (даже если обстоятельства, которые могут привести к таким препятствиям, рискам, задержке, затруднению либо другим неприятностям существовали во время подписания этого договора Перевозки или когда Товар был принят к Перевозке), Перевозчик (независимо от того начал он Перевозку или нет) может, без предварительного уведомления Торговца и на свое собственное усмотрение:

(1) перевезти Товар в обусловленный договором Порт Выгрузки или Место Доставки, смотря, что применяется, альтернативным маршрутом, который не указан в настоящем Коносаменте, или таким, который обычно используется для доставки Товара в такой Порт Выгрузки или Место Доставки и Перевозчик имеет право начислить такой дополнительный Фрахт; или

(2) приостановить Перевозку Товара и поместить его на хранение на суше или на плаву и попытаться отправить его, как можно скорее, и при этом Перевозчик имеет право начислить стоимость хранения и дополнительный Фрахт; или

(3) прекратить Перевозку Товара и передать его в распоряжение Торговца в любом месте или порту, который Перевозчик сочтёт безопасным и удобным, после чего ответственность Перевозчика в отношении такого Товара прекращается. Торговец оплачивает любые дополнительные расходы, связанные перевозкой Товаров и доставкой и хранением в таком месте или порту.

## **19. Опасный Товар**

(1) Никакой Товар, который является или может стать опасным, легковоспламеняющимся или наносящим вред (включая радиоактивные материалы), не должен предъявляться Перевозчику к Перевозке без его ясного согласия в письменном виде, и, без наличия на Контейнере, а также с внешней стороны самого Товара, отчетливой маркировки, указывающей свойства и характер любого такого Товара, чтобы соблюсти любое применимое законодательство, правила или требования. Если любой такой Товар передан Перевозчику без его такого письменного согласия и/или маркировки, или, по мнению Перевозчика, такой Товар является или может стать опасным, легковоспламеняющимся или наносящим вред, то он может, в любое время, быть уничтожен, оставлен, брошен или обезврежен без компенсации Торговцу.

(2) Торговец гарантирует, что Товар полностью упакован в соответствии со всеми законами или правилами и требованиями в отношении опасных свойств Товара.

(3) Вне зависимости от того, знал ли Торговец о свойствах вышеуказанного Товара или нет, Торговец обязуется возместить Перевозчику ущерб от любых претензий, утрат, повреждений или расходов, возникающих вследствие Перевозки такого Товара.

(4) Ничто содержащееся в настоящей Статье не лишает Перевозчика любых его прав, оговоренных в другом месте.

## **20. Уведомление и Доставка**

(1) Любое неуведомление о прибытии Товара не влечет для Перевозчика наступления какой-либо ответственности, равно как и не освобождает Торговца от каких-либо обязательств по настоящему Коносаменту.

(2) Торговец обязан принять поставку Товара в течение срока, указанного в применяемом Тарифе Перевозчика. Если Торговец не делает этого, то Перевозчик имеет право, без уведомления, распаковать Товар, если погружен в Контейнеры и/или поместить Товар на хранение на суше, на плаву, с укрытием или без такового, исключительно на риск Торговца. Такое помещение на хранение считается надлежащим исполнением договора Перевозки, после чего, любая ответственность Перевозчика в отношении Товара, размещенного, как указано выше, полностью прекращается и Торговец несет ответственность за расходы по такому хранению, а также за детеншен и демередж.

(3) Если Торговец не принимает поставку Товара в течение тридцати дней с даты наступления срока доставки, как указано в Статье 20(2), или, по мнению Перевозчика, Товар может испортиться, сгнить, обесцениться или понести расходы, будь то за хранение или другим образом, превышающие его стоимость, то Перевозчик может, без ущерба для любых других прав, которые он может иметь в отношении Торговца, без уведомления, продать, уничтожить или иным образом распорядиться Товаром и использовать любую выручку от продажи для уменьшения сумм, причитающихся Перевозчику от Торговца.

(4) Без ущерба для положений, предписывающих более ранний период прекращения ответственности в силу закона или любой другой статьи в настоящем Коносаменте, ответственность Перевозчика прекращается, и, Товар считается доставленным, во всех отношениях, под его ответственность и на его счет, в момент передачи под опеку таможенных или других властей.

### **21. Множественные Коносаменты на Контейнер с Полной Загрузкой (FCL)**

(1) Товар будет доставлен Торговцу в Контейнере только в том случае, если все Коносаменты, в отношении содержимого Контейнера, были предоставлены и разрешают доставку одному Торговцу в одно Место Доставки. В случае невыполнения данного требования, Перевозчик имеет право распаковать Контейнер и, в отношении Товаров, на которые были предъявлены Коносаменты, доставить их Торговцу, по принципу LCL (less than container load – контейнер с частичной загрузкой). Такая доставка считается надлежащей доставкой по настоящему коносаменту, но будет выполняться только против оплаты Торговцем за услуги LCL и любых иных расходов, имеющих отношение к Товарам категории LCL (как изложено в Тарифе), вместе с фактически понесенными расходами за любые дополнительные оказанные услуги.

(2) Если это множественный Коносамент на FCL (о чем свидетельствует определение, указанное на странице 2 в виде, что «один из ..... частичных грузов в Контейнере»), то Товары, указанные на странице 2, составляют часть всего содержимого указанного Контейнера. Если от Перевозчика требуется доставить Товары более чем одному Торговцу и если все или часть всех Товаров внутри Контейнера состоит из Товаров навалом или Товаров, не предназначенных для какой-либо цели, либо Товары перемешаны или перемешаются или потеряют маркировку, либо их нельзя будет идентифицировать, то Держатели Коносаментов на Товары в Контейнере, обязаны принять доставку таких Товаров (включая любую поврежденную часть), и, принять любую недостачу Товаров в таких пропорциях, в которых она будет определена Перевозчиком по его абсолютному усмотрению, и, такая доставка будет считаться надлежащей доставкой по настоящему договору.

### **22. Общая Авария и Спасение**

Общая Авария рассчитывается в любой валюте и в любом месте по выбору Перевозчика согласно Йорк-Антверпенским Правилам 1974 года с изменениями в 1990 г. и 1994 г. Любой срок давности начинается считаться от даты составления диспаша. Любые претензии и/или споры относительно общей аварии подлежат исключительным Законам и Юрисдикциям, изложенным в Статье 25.

### **23. Равная Ответственность При Столкновении Судов**

Оговорка о Равной Ответственности При Столкновении Судов, опубликованная Балтийским и Международным Морским Советом и которую можно получить у Перевозчика или его агентов по запросу, является частью настоящего Коносамента.

### **24. Юридическая Сила**

В случае, если какая-либо часть настоящего Коносамента входит в противоречие с любой применимой Международной Конвенцией или национальным законодательством, которое нельзя нарушить частным контрактом, то условия настоящего Коносамента, в части такого противоречия, но не более, будут недействительны.

Если между Торговцем и Перевозчиком определенно не согласовано иное в письменном виде, все Условия настоящего Коносамента заменяют собой любые предшествующие соглашения между Торговцем и Перевозчиком.

### **25. Право и Юрисдикция**

Если настоящим Коносаментом определенно не оговорено иное, любая претензия или спор, возникающие по этому Коносаменту, регулируются законодательством Федеральной Республики Германия и разрешаются в судах города Гамбург, исключая юрисдикцию судов в любом другом месте. В случае, если Перевозчик намеревается подать в суд на Торговца, то Перевозчик также имеет право выбора осуществить такое обращение в месте, где Торговец осуществляет свою деятельность. Если данная статья неприменима в силу местного законодательства, то юрисдикция

и выбор законодательства определяется или в Порту Погрузки или в Порту Выгрузки по выбору Перевозчика.

\*\*\*\*\*