



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1
15 March 1999

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Подготовительный комитет, созданный совместно
ЦКСР, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН в целях
разработки Конвенции о договоре перевозки
грузов по внутренним водным путям

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЬЯМ (КПГВВ)*

Записка секретариата

Секретариат приводит ниже окончательный текст проекта конвенции, принятый Подготовительным комитетом в результате работы четырех его сессий: 21-23 октября 1996 года и 3-7 февраля 1997 года в Страсбурге, 25-29 августа 1997 года и 30 мая - 3 апреля 1998 года в Женеве, 24-28 августа 1998 года в Бухаресте и 1-5 февраля 1999 года в Мариборе. После рассмотрения в Редакционном комитете (в Женеве, 29 июня - 1 июля 1999 года) окончательный текст будет передан для принятия на дипломатической конференции.

* Распространен Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) под условным обозначением CMNI/PC (98)15-Rev.1.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ
ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям
(КПГВВ)

Договаривающиеся государства настоящей Конвенции,

сознавая необходимость и полезность установления по взаимному соглашению некоторых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по внутренним водным путям,

решили заключить Конвенцию с этой целью и таким образом согласились о нижеследующем:

I. Общие положения

Статья 1: Определения

По смыслу настоящей Конвенции

1. "перевозчик" обозначает любое лицо, с которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор перевозки грузов по внутренним водным путям;
2. "субподрядный перевозчик" обозначает любое лицо, которому перевозчик поручил всю перевозку груза по внутренним водным путям или часть этой перевозки;
3. "грузоотправитель" обозначает любое лицо, с которым либо от имени или по поручению которого с перевозчиком был заключен договор перевозки грузов по внутренним водным путям;
4. "грузополучатель" обозначает лицо, уполномоченное принять грузы;
5. "договор перевозки по внутренним водным путям" обозначает любой договор, независимо от его квалификации, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевести под оплату фрахта грузы по внутренним водным путям;
6. "транспортный документ" обозначает документ, подтверждающий договор перевозки грузов по внутренним водным путям и свидетельствующий о принятии или погрузке грузов на судно перевозчиком, составленный в виде коносамента или накладной, или в виде любого другого используемого в коммерческой практике документа;

7. под термином "грузы" не подразумеваются буксируемые или толкаемые суда и не подразумеваются багаж и транспортные средства перевозимых лиц; когда грузы погружены в контейнер, на поддон или аналогичное перевозочное средство или когда они упакованы, термин "грузы" подразумевает также это перевозочное средство или эту упаковку, если они предоставлены грузоотправителем;

8. под выражением "в письменной форме" подразумевается, в том случае если заинтересованные стороны не договорились об ином, положение, при котором информация передается с помощью электронного, оптического или любого другого аналогичного средства связи, включая телеграф, телекоммуникации, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь ими, при условии, что эта информация поддается прочтению и может впоследствии использоваться в качестве исходной информации.

Статья 2: Область применения

1. Настоящая Конвенция применяется к любому договору перевозки по внутренним водным путям, когда порт погрузки или принятия груза и порт разгрузки или доставки, указанные в договоре, расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является Договаривающимся государством настоящей Конвенции. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или доставки, то таким портом является фактически выбранное место.

2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка грузов, осуществляемая без перегрузки как по внутренним водным путям, так и по морским путям, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при условиях, 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 преодолеть по морским путям, 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 проживания, места нахождения или места пребывания перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя.

II. Права и обязанности договаривающихся сторон

Статья 3: Принятие, перевозка и сдача грузов

1. Перевозчик перевозит грузы и сдает их в месте назначения в надлежащие сроки грузополучателю в том же состоянии, в каком они им были получены.
2. В случае отсутствия конкретной договоренности принятие грузов и их сдача производится на борту судна.
3. Перевозчик определяет, какое судно он будет использовать, и обязан до и в начале рейса проявить надлежащую осмотрительность, с тем чтобы судно было в состоянии перевозить погруженные грузы и находилось в пригодном для плавания состоянии, а также чтобы оно было оснащено и укомплектовано экипажем, как это предписано действующими правилами, и чтобы на нем имелись национальные и международные разрешения, необходимые для перевозки соответствующих грузов.
4. Если оговорено, что перевозка должна осуществляться на определенном судне или типе судна, перевозчик вправе грузить или перегружать грузы полностью или частично на другое судно только с согласия грузоотправителя и в соответствующие сроки или в обстоятельствах, которые нельзя было предвидеть в момент заключения договора и которые для осуществления договора перевозки настоятельно требуют погрузки или перегрузки грузов, в частности из-за низкого уровня воды, если совершаются события или возникают препятствия, влияющие на судоходство, либо в соответствии с обычаями порта.
5. При условии соблюдения грузоотправителем своих обязательств перевозчик должен обеспечить, чтобы погрузка, укладка и крепление грузов не влияли на безопасность судна.
6. Перевозчик имеет право перевозить грузы на палубе или в открытых трюмах только в том случае, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует нормам, принятым для данного типа перевозок, либо если этого требуют действующие правовые положения или другие предписания.

Статья 4: Субподрядный перевозчик

1. В том случае, когда выполнение всей или части перевозки поручено субподрядному перевозчику, независимо от того, делается ли это в осуществление права, закрепленного за ним в договоре перевозки, перевозчик остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Любые положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности субподрядного перевозчика в отношении осуществленной им перевозки.
2. Любое соглашение с грузоотправителем или грузополучателем, расширяющее пределы ответственности перевозчика в соответствии с положениями настоящей Конвенции,

распространяется на субподрядного перевозчика только в том случае, если он выразит свое четкое согласие с этим в письменной форме. Субподрядный перевозчик может ссылаться на любые возражения, которые перевозчик использует на основе договора перевозки.

3. В том случае и в той мере, в которой и перевозчик, и субподрядный перевозчик несут ответственность друг перед другом, их ответственность является солидарной. Ничто в настоящей статье не умаляет права взаимных претензий в отношениях между ними.

Статья 5: Продолжительность сдачи

1. Перевозчик должен сдать грузы в срок, оговоренный в договоре перевозки, или, если этот срок не был оговорен, в срок, который было бы разумно требовать от добросовестного перевозчика с учетом обстоятельств рейса и беспрепятственного судоходства.

Статья 6: Обязанности грузоотправителя

1. Грузоотправитель обязан выплатить суммы в соответствии с договором перевозки.

2. Грузоотправитель сообщает в письменной форме перевозчику до приема грузов следующие сведения о перевозимых грузах:

- a) размер, количество мест или вес и удельный погрузочный объем перевозимых грузов;
- b) маркировку, необходимую для идентификации грузов;
- c) характер, особенности и свойства грузов;
- d) указания, касающиеся таможенного или административного режима, применимого к грузам;
- e) другие сведения, которые необходимо указывать в транспортном документе; а также во время передачи грузов – все предписанные сопроводительные документы.

3. Грузоотправитель должен, если этого требует характер грузов, с учетом оговоренной перевозки, упаковать грузы таким образом, чтобы предупредить их потерю или повреждение с момента их принятия до сдачи перевозчиком и исключить возможность причинения ими ущерба судну или другим грузам. Кроме того, грузоотправитель должен с учетом договоренности о перевозке предусмотреть надлежащую маркировку в соответствии с действующими международными или национальными предписаниями, либо в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми в судоходстве правилами и обычаями.

4. При условии соблюдения перевозчиком своих обязательств грузоотправитель должен погрузить, закрепить и уложить грузы в соответствии с практикой судоходства, если в договоре перевозки не указано иное.

Статья 7: Опасные и загрязняющие окружающую среду грузы

1. В случае перевозки опасных или загрязняющих окружающую среду грузов грузоотправитель должен до передачи грузов и в дополнение к сведениям, предусмотренным в пункте 2 статьи 6, обратить в письменной форме внимание перевозчика на опасность грузов и свойственные им характеристики загрязнения и на меры предосторожности, которые следует принять, причем он наносит на эти грузы четкую маркировку или знаки опасности в соответствии с действующими международными или национальными предписаниями, либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми в судоходстве правилами и обычаями.

2. Если для перевозки опасных или загрязняющих окружающую среду грузов требуется разрешение, то грузоотправитель передает соответствующие официальные документы не позднее чем в момент передачи грузов.

3. Если продолжение перевозки, разгрузки или сдачи опасных или загрязняющих окружающую среду грузов невозможны из-за отсутствия административного разрешения и ввиду отсутствия указаний сторон в договоре, применяется национальное законодательство, действующее в месте приостановления перевозки или в месте сдачи груза. Расходы, вызванные возвращением в порт погрузки или в ближайшее место, где грузы могут быть выгружены и сданы или уничтожены, ложатся на грузоотправителя.

4. При наличии непосредственной опасности для жизни людей, имущества или окружающей среды перевозчик вправе выгрузить, уничтожить или обезвредить грузы, даже если до их принятия он был проинформирован или каким-либо иным образом узнал о характере опасности грузов или их характеристиках загрязнения.

5. Перевозчик может претендовать на получение компенсации за понесенный ущерб, если ему разрешается принимать меры, предусмотренные 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 ущерб и издержки, возникшие для перевозчика или субподрядного перевозчика в силу того факта, что:

- a) сведения, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пункте 1 статьи 7, отсутствуют, являются неточными или неполными,
- b) опасные или загрязняющие окружающую среду грузы не имеют маркировки или этикеток в соответствии с действующими международными или национальными

предписаниями, либо в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми в судоходстве правилами и обычаями,

- c) необходимые сопроводительные документы отсутствуют, являются неточными или неполными.

2. Грузоотправитель отвечает за действия или упущения лиц, которых он нанимает для решения задач и выполнения обязательств, предусмотренных в статьях 6 и 7, как за свои собственные действия или упущения в отношении лиц, действующих в рамках своих профессиональных обязательств.

Статья 9: Расторжение договора перевозчиком

1. Перевозчик может расторгнуть договор, 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 грузы за счет грузоотправителя и

- a) в том случае, когда рейс еще не начался, потребовать, помимо возможных расходов за время простоя судна, возмещения ущерба в размере третьей части оговоренного фрахта или суммы связанных с этим убытков и ущерба; и
- b) в том случае, когда рейс был начат, претендовать на дистанционный фрахт.

Статья 10: Сдача грузов

1. Грузополучатель, который после прибытия грузов в место доставки требует их сдачи, отвечает в соответствии с договором перевозки за уплату фрахта и исполнение других обязательств, связанных с грузом, а также за участие в покрытии убытков по общей аварии. В случае отсутствия транспортного документа или если он не был представлен, грузополучатель несет ответственность за фрахт, оговоренный с грузоотправителем, если это соответствует практике рынка.

2. Если в договоре перевозки не указано иное, применяется законодательство государства, в котором находится порт разгрузки или указанное место сдачи:

- a) в отношении момента, места, условий, продолжительности и сроков сдачи грузов, а также их обработки в случае препятствий для сдачи; и
- b) если и в той степени, в какой выполнение обязательств перевозчика гарантируются залоговым правом или правом удержания этих грузов.

3. Передача грузов компетентному органу или третьей стороне во исполнение законодательства или административных предписаний, действующих в порту разгрузки или в месте сдачи груза, рассматривается в качестве сдачи груза.

III. Транспортные документы

Статья 11: Характер и содержание

1. Перевозчик оформляет для каждой перевозки грузов, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен оформлять коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки грузов или до их принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки.

2. Экземпляр оригинала транспортного документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил подписью оригинал или копию документа.

Подпись может быть проставлена от руки, в виде факсимильной печати, пробита или проштемпелевана, проставлена в виде символов или нанесена при помощи любого другого механического или электронного средства, если это не противоречит законодательству страны, где выдается транспортный документ.

3. Транспортный документ при отсутствии доказательств противного удостоверяет заключение и содержание договора, а также принятие груза перевозчиком. В частности, он обосновывает презумпцию соответствия принятого к перевозке груза его описанию в документе.

4. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, только этот последний определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

5. Транспортный документ, помимо своего наименования, должен содержать следующие сведения:

- a) наименования, адреса, места нахождения или места пребывания перевозчика и грузоотправителя;
- b) уполномоченный грузополучатель;
- c) наименование, номер или название судна, если груз принимается на борт, либо наименование погрузочного документа, если этот груз был принят перевозчиком, но еще не погружен на борт судна;
- d) порт погрузки или место приема и порт разгрузки или место сдачи;

- e) обычное указание типа грузов и их упаковки и в случае опасных или загрязняющих среду грузов их обозначение в соответствии с действующими предписаниями или, в случае отсутствия таких предписаний, их общее обозначение;
- f) размеры, количество мест или вес, а также идентификационная маркировка грузов, принятых на борт или принятых к перевозке;
- g) в соответствующих случаях указание того, что грузы могут или должны перевозиться на палубе или на борту открытых судов;
- h) оговоренные положения, касающиеся фрахта;
- i) для накладных – точное указание того, являются ли они оригиналом или копией; для коносаментов – количество экземпляров оригинала;
- j) место и дата выдачи.

Статья 12: Внесение оговорок в транспортные документы

1. Перевозчик вправе вносить в транспортный документ оговорки относительно:
 - a) размеров, количества мест или веса грузов, если имеются основания подозревать, что указанные грузоотправителем сведения неточны, или если отсутствуют достаточные средства для проверки этих сведений, в частности в том случае, когда эти грузы не были пересчитаны, обмерены или взвешены в его присутствии за счет грузоотправителя, либо когда размеры или вес были определены посредством обмера без конкретной договоренности об этом;
 - b) не являющейся четкой и нестираемой идентификационной маркировки, наносимой на сам груз, или, в случае тары, на сосуды или упаковку;
 - c) внешнего состояния грузов. В том случае, если перевозчик не указывает внешнее состояние грузов или не высказывает оговорок по этому поводу, считается, что в транспортном документе упоминается, что грузы находились в нормальном состоянии.
2. В том случае, когда в соответствии с указаниями, содержащимися в транспортном документе, грузы были помещены в контейнер и в трюмы судна, опечатанные грузоотправителем, или когда контейнер или печати остаются нетронутыми до порта разгрузки или места сдачи, считается, что потеря грузов или ущерб не имели места в ходе перевозки.

Статья 13: Коносамент

1. Экземпляры оригинала коносамента представляют собой ценные бумаги, выдаваемые на имя грузополучателя, по приказу или на предъявителя.
2. В месте назначения грузы сдаются только против передачи оригинала коносамента, представляемого в первую очередь; впоследствии сдача груза не может быть потребована против передачи других экземпляров оригинала.
3. В том случае, когда грузы принимаются перевозчиком, передача коносамента лицу, уполномоченному получить грузы, влечет те же последствия, что и передача грузов в том, что касается получения прав на грузы.
4. В том случае, когда коносамент был передан третьей стороне - включая грузополучателя, - которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза, ей не может быть отказано в доказывании противного в отношении презумпции, предусмотренной в пункте 2 статьи 11 и в пункте 1 с) статьи 12.

IV. Право распоряжения грузом

Статья 14: Обладатель права распоряжения

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 договоре перевозки.
2. Грузоотправитель теряет право распоряжаться с того момента, когда грузополучатель после прибытия груза в предусмотренное место сдачи, потребовал сдать груз, а также:
 - a) в случае перевозки по накладной с моменте передачи грузополучателю оригинала;
 - b) в случае перевозки по коносаменту с момента передачи грузоотправителем оригинала документа другому лицу.

3. Посредством соответствующего указания в накладной грузоотправитель может в момент выдачи последней отказаться от своего права распоряжения в пользу грузополучателя.

Статья 15: Условия осуществления права распоряжения

1. Грузоотправитель или, в случае пунктов 2 и 3 статьи 14, грузополучатель для осуществления своего права распоряжения должен:

- a) представить все оригиналы коносамента до прибытия груза в предусмотренное место сдачи;
- b) представить транспортный документ, помимо коносамента, в котором должны содержаться новые указания для перевозчика;
- c) возместить перевозчику все расходы и все убытки, причиненные при выполнении этих указаний;
- d) оплатить в случае выгрузки груза до прибытия в предусмотренное место сдачи полную сумму оговоренного фрахта, если в договоре перевозки не было оговорено иное.

v. Ответственность перевозчика

Статья 16: Ответственность в случае ущерба, нанесенного грузу или обусловленного задержкой

Перевозчик несет ответственность за убыток, причиненный в результате потери или повреждения груза, произошедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения продолжительности перевозки, если он не в состоянии доказать, что этот убыток обусловлен обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

Статья 17: Ответственность перевозчика за своих служащих и агентов

1. Перевозчик отвечает за действия и упущения своих служащих и агентов, которых он использует для осуществления договора перевозки, в той же степени, что и за свои собственные действия и упущения, когда эти лица выполняют свои функции.

2. В том случае, когда перевозка осуществляется субподрядным перевозчиком в соответствии со статьей 4, перевозчик также несет ответственность за действия и упущения служащих субподрядного перевозчика в той мере, в какой эти служащие выполняли свои функции.

3. В том случае, когда служащим перевозчика или субподрядного перевозчика предъявлен иск, эти служащие могут, доказав, что они действовали в порядке осуществления своих функций, ссылаться на такое же освобождение от ответственности и на те же пределы ответственности, на который может ссылаться перевозчик в силу настоящей Конвенции.

4. Без ущерба для положений статьи 21 общая сумма возмещения, которая может быть взыскана с перевозчика, субподрядного перевозчика или их служащих и агентов, не может в целом превышать пределов ответственности, предусмотренных настоящей Конвенцией.

5. Лоцман, который назначается компетентным органом и которого нельзя свободно выбрать, не считается служащим или агентом по смыслу пункта 1.

Статья 18: Особые случаи освобождения от ответственности

1. Перевозчик освобождается от ответственности, если потеря, повреждение или задержка являются результатом одного из следующих обстоятельств или рисков:

- a) действия или упущения грузоотправителя, грузополучателя или лица, уполномоченного распоряжаться грузом;
- b) перемещения, погрузки, укладки или выгрузки грузов грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами, действующими по поручению грузоотправителя или грузополучателя;
- c) перевозки грузов на палубе или выше уровня палубы либо на открытых судах, если такая перевозка выполняется в соответствии с соглашением с грузоотправителем или нормами, принятыми для данного типа перевозок, либо если этого требуют действующие правила;
- d) подверженности всего или части груза в силу его характера потери или повреждению, в частности от поломки, ржавления, внутренней порчи, ссыхания, утечки, естественной убыли при транспортировке (по объему или по весу) или от воздействия паразитов либо грызунов;
- e) отсутствия или дефектов упаковки, когда грузы в силу своего характера подвержены потере или повреждению при отсутствии упаковки или наличия в ней дефектов;
- f) недостаточной или неточной идентификационной маркировки грузов;
- g) проведения операций или попытки проведения операций по спасению жизни людей или имущества на водных путях.

2. Если, с учетом фактических обстоятельств, был нанесен ущерб при одном из обстоятельств, перечисленных в первом пункте настоящей статьи, или в результате одного из возникших при этом рисков, считается, что этот ущерб был вызван этим обстоятельством или этим риском, которых перевозчик не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить.

3. Презумпция, предусмотренная в пункте 2, теряет силу, если пострадавшая сторона докажет, что нанесенный ей ущерб не является или не является исключительно результатом одного из обстоятельств или одного из рисков, перечисленных в первом пункте настоящей статьи.

Статья 19: Сумма возмещения

1. В том случае, когда перевозчик несет ответственность за полную утрату грузов, причитающаяся с него сумма возмещения равняется стоимости грузов в месте и в день их сдачи в соответствии с договором перевозки. Сдача груза неуправомоченному лицу рассматривается в качестве его утраты.
2. В случае утраты или частичного повреждения грузов перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в которой груз обесценился.
3. Стоимость грузов определяется в соответствии с их стоимостью на бирже, а при отсутствии таких данных – в зависимости от их рыночной цены либо – за неимением и тех, и других данных – согласно обычной стоимости груза того же характера и качества в месте сдачи.
4. В случае грузов, которые уже в силу своего характера подвержены естественной убыли при транспортировке, перевозчик, независимо от продолжительности перевозки несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль, оговоренную сторонами договора, или, при отсутствии такой оговорки, 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 его отсутствия, применимыми национальными правилами или практикой.

Статья 20: Ограничение ответственности

1. При условии соблюдения статьи 21 и пункта 4 настоящей статьи и, несмотря ни на какие иски, предъявляемые перевозчику, он ни в коем случае не несет ответственность за суммы, превышающие:
 - а) 666,67 расчетных единиц на каждое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм веса, указанного в транспортном документе, утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше;
 - б) 20 000 расчетных единиц в случае причинения ущерба контейнеру (ТЕУ) и всему содержащемуся в нем грузу.
2. Когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или любое аналогичное приспособление, 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. В других случаях грузы, находящиеся в или на таком приспособлении, рассматриваются в качестве одной единицы отгрузки. В том случае, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это

приспособление, если оно не является собственностью перевозчика и не предоставлено им, рассматривается в качестве отдельной единицы.

3. В случае ущерба, вызванного задержкой сдачи груза в соответствии со статьей 5, перевозчик несет ответственность 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 принятых под ответственность грузов.

4. Перевозчик не может ссылаться на пределы ответственности, когда грузоотправитель до передачи ему груза для перевозки четко указал его характер и более высокую стоимость и эти уточнения, оспариваемые перевозчиком, были внесены в транспортный документ либо когда стороны четко оговорили более высокие пределы ответственности.

5. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, субподрядного перевозчика и их служащих и агентов за нанесение одного и того же ущерба, не должна превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей статьей.

Статья 21: Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик или субподрядный перевозчик не может ссылаться на освобождение от ответственности и ее ограничения, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что ущерб вызван им и причинен либо с намерением нанести этот ущерб в результате действия или упущения, либо вследствие безответственности и с осознанием вероятности такого ущерба.

2. Равным образом служащие и агенты, действующие по поручению перевозчика или субподрядного перевозчика, не могут ссылаться на освобождение от ответственности и ее ограничения, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что они причинили ущерб указанным в пункте 1 способом.

Статья 22: Сфера применения средств освобождения от ответственности и пределов ответственности

Предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки освобождение от ответственности и ее ограничения применимы при любом иске по поводу утраты, повреждения или задержки в сдаче грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан ли этот иск на деликтной или договорной ответственности или иной юридической основе.

VI. Претензионный срок

Статья 23: Уведомление о повреждении

1. Безоговорочное принятие грузов грузополучателем является доказательством сдачи перевозчиком груза в том состоянии и в том количестве, в котором они ему были переданы для перевозки.
2. Перевозчик и грузополучатель могут потребовать проведения проверки состояния и количества грузов в момент их сдачи в присутствии обеих сторон.
3. Если утрата или повреждение грузов являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть сформулирована в письменной форме, если только она не была сделана не позднее момента их сдачи при проведении совместного осмотра сторонами, в ходе которого был указан общий характер повреждения.
4. Если утрата или повреждение грузов не являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть сформулирована в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее чем через семь последовательных дней с момента сдачи, причем потерпевший в этом случае должен доказать, что повреждение было нанесено в то время, когда эти грузы находились под присмотром перевозчика.
5. Никакая компенсация не полагается за ущерб, вызванный задержкой в сдаче груза, если грузополучатель не докажет, что он направил перевозчику уведомление о повреждении в течение 21 последовательного дня с момента сдачи груза.

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 начинается исчисляться исковая давность, в этот срок не включается.
2. Лицо, которому была предъявлена претензия, 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 другого или других заявлений.
3. Временное прекращение или прерывание исковой давности регулируются законодательством государств, которое применяется к договору перевозки. В случае обжалования это лицо может использовать другие основания для временного прекращения или прерывания исковой давности на основании законодательства, действующего в месте нахождения суда, в который передается на рассмотрение дело. Подача жалобы во время

рассмотрения процедуры разбирательства с целью применения права на ограничение ответственности прерывает исковую давность.

4. Срок давности регрессного иска, предъявленного любым лицом, признанным ответственным в силу настоящей Конвенции, не истекает даже по окончании срока исковой давности, предусмотренного в пунктах 1 и 2 выше, если этот иск предъявляется в пределах 90 дней начиная с той даты, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, оплатило претензию или когда ему в установленном порядке было предписано урегулировать претензию, либо в пределах более продолжительного срока, предусмотренного законодательством государства, в котором проводится разбирательство.

5. Погашенное за давностью право на иск не может быть восстановлено в форме встречного иска или в порядке исключения.

vii. Пределы свободы заключения и определения условий договора

Статья 25: Оговорки, признаваемые недействительными

1. Любая оговорка, предусматривающая исключение или ограничение или усиление по смыслу настоящей Конвенции ответственности перевозчика, субподрядного перевозчика или их служащих или агентов, перемещение бремени доказывания или сокращения срока предъявления претензии и действия предписания, предусмотренного в статьях 23 и 24, признается не имеющей силы. Признается также не имеющей силы оговорка, предусматривающая передачу в пользу перевозчика прав страхования грузов.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для статьи 21 правомерными оговорками в договоре являются те, которые предусматривают, что перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный:

- a) действием или упущением капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир на ходу или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, если только это действие или упущенное не были совершены с намерением нанести ущерб либо в результате безответственного поведения сознанием того, что в результате этого может быть нанесен такой ущерб;
- b) пожаром или взрывом на борту судна, если нельзя доказать, что пожар или взрыв являются результатом ошибки перевозчика или его служащих и агентов или дефектности судна;
- c) в результате дефектности его судна или взятого внаем или зафрахтованного судна, если он докажет, что эта дефектность не могла быть обнаружена до начала рейса, несмотря на проявленную бдительность;

d) в ходе перевозки живых животных или когда он отвечает только за ущерб, если он не принял надлежащих мер или не соблюдал указания, содержащиеся в договоре перевозки.

3. Без ущерба для статьи 16 в случае, когда перевозчик принимает под свою ответственность грузы до их погрузки на судно или передает их после разгрузки с судна, то ущерб, причиненный в течение этого периода, может подпадать под действие правомерных оговорок в договоре, касающихся ответственности перевозчика, вытекающей из положений статей 16-20 настоящей Конвенции, если только действие или упущение перевозчика или его служащих или агентов не были совершены с намерением нанести ущерб, либо в результате безответственного поведения и с сознанием того, что в результате этого может быть нанесен такой ущерб.

VII. Дополнительные положения

Статья 26: Общая авария

Настоящая Конвенция не препятствует применению положений договора перевозки или внутреннего законодательства, касающихся исчислений величины ущерба и обязательной уплаты взносов в случае общей аварии.

Статья 27: Изъятия из нормативных положений

1. Настоящая Конвенция никоим образом не затрагивает права и обязанности перевозчика, предусмотренные международными конвенциями или положениями внутреннего законодательства по вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов.

2. Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него на основании настоящей Конвенции, если ущерб был причинен ядерным происшествием, в частности, если оператор ядерной установки или другое уполномоченное лицо несет ответственность за этот ущерб в силу правовых или нормативных положений государства, регулирующих ответственность в области ядерной энергетики.

Статья 28: Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 20 настоящей Конвенции, является единицей специальных прав заимствования, установленной Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 20, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, оговоренную сторонами. Стоимость единицы специальных прав заимствования национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым на практике Международным валютным фондом, по состоянию на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах

специальных прав заимствования национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется установленным этим государством способом.

2. Вместе с тем государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания, ратификации или присоединения либо в любое время впоследствии заявить, что пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией и применяемые на их территории, устанавливаются в размере 12 500 валютных единиц за грузовое место или другую единицу отгрузки, либо 37,5 валютной единицы за один килограмм веса брутто груза или 300 000 валютных единиц за контейнер. Эта валютная единица соответствует 65,5 мг золота пробы 900/1000. Перевод национальной валюты осуществляется согласно законодательству соответствующего государства, причем таким образом, чтобы по возможности выразить в национальной валюте Договаривающегося государства ту же реальную стоимость, что и предусмотренную в статье 20 стоимость, выраженную в расчетных единицах.

Статья 29: Дополнительные национальные положения

1. При отсутствии надлежащих положений в настоящей Конвенции, договор перевозки регулируется законодательством выбранного сторонами государства.

2. При отсутствии возможности такого выбора применяется законодательство государства, в котором находилось основное предприятие перевозчика в момент подписания договора, если в этом государстве находится также место погрузки или назначения либо основное предприятие грузоотправителя.

3. Если у перевозчика нет предприятия на суше и он подписывает договоры на борту судна, то за неимением выбора применяется законодательство того государства, в котором это судно зарегистрировано или под флагом которого оно плавает, если в этом государстве находится также место погрузки или разгрузки либо основное предприятие грузоотправителя.

4. В том случае, если законодательством, которым руководствуется компетентный суд, не предусматривается применение другого внутригосударственного законодательства и если применяемые правовые положения не могут быть определены в силу пунктов 2 и 3 выше, то к договору перевозки применяется законодательство государства, с которым в силу договора перевозки установлены наиболее тесные отношения.

IX. Регламентация области применения

Статья 30: Заявление, касающееся географической области применения

1. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о

принятия, утверждении или присоединении заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к некоторым водным путям, которые находятся на ее территории, на которые не распространяется международный режим в отношении судоходства и которые не связывают между собой международные водные пути. Однако такое заявление не может предусматривать полное исключение основных внутренних водных путей государства, подписавшего Конвенцию.

2. Если договором перевозки по внутренним водным путям предусматривается перевозка грузов без перевалки как по международным и национальным водным путям, подпадающим под действие настоящей Конвенции, так и национальным водным путям, предусмотренным в пункте 1, настоящая Конвенция применяется также к этому договору, за исключением тех случаев, когда расстояние перевозки по последним из указанных водных путей является большим.

3. Предусмотренное в предыдущем пункте 1 заявление может быть в любой момент снято посредством соответствующего уведомления депозитария с указанием даты прекращения действия заявления. Снятие оговорки не применяется к уже заключенным договорам перевозки.

Статья 31: Расширение географической области применения

Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой последующий момент заявить:

- a) что оно будет применять также положения настоящей Конвенции к перевозкам грузов между двумя портами, расположенными на ее территории;
- b) что оно будет применять положения настоящей Конвенции – в отступление от положений пункта 5 статьи 1 – также к перевозкам на безвозмездной основе.

Статья 32: Региональные оговорки, касающиеся ответственности

1. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции, сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой последующий момент заявить, что при перевозке грузов между портами погрузки или местами принятия грузов и портами разгрузки или местами сдачи грузов, когда оба этих места находятся на территории государства, сделавшего такое же заявление, перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный действием или упущением капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир на ходу или во время формирования или расформирования буксируемого или толкаемого состава, если только это действие или упущение не были совершены с намерением нанести ущерб либо в результате безответственного поведения с сознанием того, что в результате этого может быть нанесен такой ущерб. Это положение не распространяется на действия, предусмотренные в статье 21 настоящей Конвенции.

2. Предусмотренная в пункте 1 оговорка, касающаяся ответственности, вступает в силу для обоих Договаривающихся государств в момент вступления в силу настоящей Конвенции во втором государстве, сделавшем такое же заявление. Если государство делает это заявление после вступления Конвенции в силу, предусмотренная в пункте 1 оговорка, касающаяся ответственности, вступает в силу в первый день (третьего) месяца после уведомления депозитария о заявлении второго государства, и она применяется только к перевозкам, договоры о которых были заключены после вступления заявления в силу.

3. Заявление, предусмотренное к пункте 1, может быть в любой момент отозвано посредством уведомления депозитария с указанием даты прекращения действия заявления, но не ранее первого дня следующего месяца. Однако решение об отзыве заявлений не распространяется на грузы, которые еще не были сданы.

х. Заключительные положения

Статья 33: Дополнительные протоколы

1. В приложении к настоящей Конвенции содержится протокол № 1, касающийся сроков погрузки и разгрузки и демериджа по внутреннем судоходству, а также протокол № 2, касающийся расчета фрахта и распределения навигационных расходов во внутреннем судоходстве.

2. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания настоящей Конвенции, сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой момент впоследствии заявить о том, что оно принимает также один из протоколов или оба протокола.

3. Принятый в соответствии с пунктом 2 протокол рассматривается в качестве неотъемлемой части настоящей Конвенции в отношениях между Договаривающимися государствами, которые сдали на хранение такое заявление, и положения принятых протоколов применяются к договорам перевозки, к которым применяется настоящая Конвенция в силу статей 2, 30 и 31.

4. Любой протокол может быть денонсирован в отдельности на основании положений приведенной ниже статьи 36 без денонсации при этом настоящей Конвенции.

Статья 34: Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания, а затем для присоединения всех европейских государств, имеющих судоходные внутренние водные пути с ... до ... в месте пребывания депозитария.

2. Государства, указанные в пункте 1, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции посредством

- a) ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении
- b) ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении и затем посредством ее ратификации, принятия или утверждения
- c) присоединения к ней.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение депозитарию соответствующего официального документа.

Статья 35: Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением трех месяцев с даты сдачи на хранение документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении (тремя) государствами, указанными в пункте 1 статьи 34.

Вариант

1. [Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением трех месяцев с даты сдачи на хранение документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении пятью государствами, указанными в пункте 1 статьи 37, при условии, что два из этих государств являются членами Дунайской комиссии и Рейнской комиссии при том понимании, что если одно государство является членом двух комиссий, то более продолжительное членство является определяющим.]

2. Она вступает в силу в отношении любой другой Стороны в первый день третьего месяца после сдачи на хранение ее документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья 36: Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована Договаривающимся государством по истечении одного года после даты ее вступления в силу для этого государства.

2. Денонсация осуществляется посредством сдачи на хранение депозитарию соответствующего документа.

3. Конвенция считается денонсированной в первый день месяца, следующего за истечением одного года с даты сдачи на хранение соответствующего официального документа или по истечении указанного более продолжительного периода.

Статья 37: Пересмотр и поправки

1. По просьбе не менее одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств с целью пересмотра

настоящей Конвенции или внесения в нее поправок. Конференция по пересмотру определяет свои правила процедуры на основе консенсуса.

2. Для любого государства, ставшего Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после вступления в силу поправки, принятой конференцией, упомянутой в пункте 1, настоящая Конвенция является обязательной для соблюдения с внесенными в нее поправками.

Статья 38: Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы

1. Независимо от положений статьи 37, депозитарий созывает в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи конференцию, единственная цель которой состоит в пересмотре сумм, установленных статьей 20 и пунктом 2 статьи 28, или в замене одной или другой либо обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 2 статьи 28, другими единицами. Пересмотр сумм осуществляется лишь в результате ощутимого изменения их реальной стоимости.

2. Конференция по пересмотру в соответствии с пунктом 1 созывается депозитарием по требованию не менее четверти Договаривающихся государств.

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

4. Любая принятая поправка вступает в силу в первый день месяца по истечении года с момента ее принятия двумя третьими Договаривающихся государств. Принятие выражается в сдаче на хранение депозитарию официального документа, свидетельствующего об этом.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, применяет свое законодательство в соответствии с вариантом Конвенции, включающим поправку. Договаривающееся государство, которое уведомило депозитария в течение одного года после принятия поправки о том, что оно не связано этой поправкой, продолжает применять вариант Конвенции без поправки.

6. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, свидетельствует о готовности применять Конвенцию с этой поправкой.

Статья 39: Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение

.....

2. Депозитарий

- a) передает государствам, указанным в пункте 1 статьи 34, заверенную точную копию настоящей Конвенции;
- b) сообщает всем государствам, ратифицировавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к настоящей Конвенции,
 - i) о каждом новом подписании, каждой ратификации, каждой сдаче на хранение официального документа, а также о каждом заявлении или каждой сделанной оговорке с указанием даты этого подписания, этой ратификации, этой сдачи на хранение, этого заявления или оговорки;
 - ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
 - iii) о каждой денонсации настоящей Конвенции с указанием даты, с которой она считается денонсированной;
 - iv) о каждой поправке, принятой в соответствии со статьями 37 и 38 настоящей Конвенции, с указанием даты ее вступления в силу;
 - v) о каждом сообщении, требующемся на основании любого положения настоящей Конвенции.

3. После вступления в силу настоящей Конвенции депозитарий передает в Секретариат Организации Объединенных Наций заверенную точную копию настоящей Конвенции для ее регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

СОВЕРШЕНО В

.
(дата)

в одном экземпляре оригинала, каждый из текстов которого (на английском, немецком, нидерландском, русском и французском языках) имеет одинаковую силу

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, должностным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию.
