

1. Конвенция о кодексе поведения линейных конференций (Женева, 6 апреля 1974 г.)

Цели и принципы

Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции, желая совершенствовать систему линейных конференций, признавая необходимость универсально приемлемого Кодекса поведения линейных конференций,

принимая во внимание особые нужды и проблемы развивающихся стран в отношении деятельности линейных конференций, обслуживающих их внешнюю торговлю, соглашаясь отразить в настоящем Кодексе следующие главные цели и основные принципы:

- a) цель содействовать упорядоченному расширению мировой морской торговли;
- b) цель способствовать развитию регулярных и эффективных линейных услуг, адекватных потребностям соответствующей торговли;
- c) цель обеспечивать равновесие интересов тех, кто предоставляет услуги линейного судоходства, и тех, кто пользуется ими;
- d) принцип, состоящий в том, что в практике конференций не должно допускаться никакой дискриминации в отношении судовладельцев, грузоотправителей или внешней торговли любой страны;
- e) принцип, состоящий в том, что конференции проводят имеющие существенное значение консультации с организациями грузоотправителей, представителями грузоотправителей и с грузоотправителями по вопросам, представляющим взаимный интерес, с участием надлежащих органов по их просьбе;
- f) принцип, состоящий в том, что конференции должны предоставлять заинтересованным сторонам соответствующую информацию о своей деятельности, которая имеет отношение к этим сторонам, и должны публиковать имеющую существенное значение информацию о своей деятельности, договорились о нижеследующем:

Часть первая

Глава I. Определения

Линейная конференция или конференция

Группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг.

Национальная судоходная линия

Национальная судоходная линия любой данной страны означает перевозчика, эксплуатирующего суда, который имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в этой стране и который признан в качестве такой линии надлежащим органом этой страны или по ее законам.

Линии, принадлежащие и управляемые совместным предприятием двух или более стран, в капитале которого национальные государственные и/или частные организации этих стран обладают значительной долей и которое имеет главный орган управления и эффективно контролируется в одной из этих стран, могут быть признаны надлежащими органами этих стран в качестве национальных линий.

Судоходная линия третьей страны

Перевозчик, когда он эксплуатирует суда в перевозках между двумя странами, национальной судоходной линией которых он не является.

Грузоотправитель

Физическое или юридическое лицо, которое вступило или проявляет намерение вступить в формальное или иное соглашение с конференцией или судоходной линией для перевозки груза, в котором оно заинтересовано с точки зрения получения выгоды.

Организация грузоотправителей

Ассоциация или эквивалентный орган, который содействует грузоотправителям, представляет и защищает их интересы и, если надлежащие органы того желают, признается в таком качестве надлежащим органом или органами страны, грузоотправителей которой эта ассоциация или эквивалентный орган

представляет.

Грузы, перевозимые конференцией

Груз, перевозимый судоходными линиями - членами конференции в соответствии с конференциальным соглашением.

Надлежащий орган

Правительство либо орган, который по предписанию правительства или в силу национального законодательства наделен полномочиями исполнять любые функции, предусмотренные для такого органа положениями настоящего Кодекса.

Поощрительная тарифная ставка

Ставка, установленная для поощрения перевозки нетрадиционных экспортных товаров заинтересованной страны.

Специальная тарифная ставка

Преференциальная тарифная ставка иная, чем поощрительная тарифная ставка, которая может быть согласована между заинтересованными сторонами.

Глава II. Отношения между линиями-членами

Статья 1.

Членство

1) Любая национальная судоходная линия имеет право быть полноправным членом конференции, которая обслуживает внешнюю торговлю ее страны, при условии соблюдения критериев, установленных в пункте 2 статьи 1. Судоходные линии, которые не являются национальными линиями в каких-либо перевозках конференции, имеют право быть полноправными членами такой конференции при условии соблюдения критериев, установленных в пунктах 2 и 3 статьи 1, и положений относительно распределения перевозок, изложенных в статье 2 применительно к судоходным линиям третьей страны.

2) Судоходная линия, подавшая заявление о приеме в члены конференции, представляет доказательства своей способности и намерения, которые могут включать использование фрахтованного тоннажа при условии соблюдения критериев настоящего пункта, осуществлять в рамках конференции регулярное, адекватное и эффективное обслуживание на долгосрочной основе, как определено в конференциальном соглашении. Эта линия обязуется придерживаться всех условий конференциального соглашения и представляет финансовую гарантию для покрытия любого невыполненного финансового обязательства в случае ее последующего выхода из состава конференции, временного лишения членства или исключения, если это требуется в соответствии с конференциальным соглашением.

3) При рассмотрении заявления о приеме в члены конференции от судоходной линии, которая не является национальной линией в каких-либо перевозках данной конференции, в дополнение к положениям пункта 2 статьи 1 должны приниматься во внимание, помимо прочего, следующие критерии:

a) существующий объем перевозок на направлении или направлениях, обслуживаемых конференцией, и перспективы его роста;

b) адекватность тоннажа существующему и перспективному объему перевозок на направлении или направлениях, обслуживаемых конференцией;

c) возможное влияние приема данной судоходной линии в конференцию на эффективность и качество услуг конференции;

d) участие этой судоходной линии в перевозках на том же направлении или направлениях вне рамок конференции в то время, когда рассматривается заявление;

e) участие этой судоходной линии в перевозках на том же направлении или направлениях в рамках другой конференции в то время, когда рассматривается заявление.

Приведенные выше критерии не должны применяться так, чтобы препятствовать осуществлению положений относительно участия в перевозках, установленных в статье 2.

4) Конференция без промедления выносит решение по заявлению о приеме или повторном приеме в состав конференции и сообщает заявителю о принятом решении без задержки, но в любом случае не позднее шести месяцев с даты подачи заявления. Если судоходной линии отказано в приеме или в повторном приеме, конференция одновременно в письменной форме сообщает причины такого отказа.

5) Рассматривая заявление о приеме, конференция учитывает мнения, выраженные грузоотправителями и организациями грузоотправителей стран, перевозки которых осуществляются данной конференцией, а также мнения надлежащих органов, если они просят об этом.

6) В дополнение к критериям для приема в состав конференции, установленным в пункте 2 статьи 1, судоходная линия, обращающаяся с заявлением о повторном приеме, представляет также доказательства выполнения своих обязательств в соответствии с пунктами 1 и 4 статьи 4. Конференция может особо

рассмотреть обстоятельства, при которых эта линия вышла из состава конференции.

Статья 2. Участие в перевозках

1) Любая судоходная линия, принятая в конференцию, имеет право осуществлять рейсы и принимать грузы в перевозках, охватываемых этой конференцией.

2) Если в конференции действует пул, все судоходные линии члены этой конференции, обслуживающие перевозки, охватываемые пулом, имеют право участвовать в этом пуле.

3) В целях определения доли перевозок, которую имеют право получить линии-члены, национальные судоходные линии каждой страны, независимо от числа линий, рассматриваются как единая группа судоходных линий этой страны.

4) При определении в рамках пула доли перевозок отдельных линий членов и/или групп национальных судоходных линий, в соответствии с пунктом 2 статьи 2, соблюдаются следующие принципы относительно их права участвовать в перевозках, осуществляемых данной конференцией, если они не договорились об ином:

а) группа национальных судоходных линий каждой из двух стран, внешнеторговые перевозки между которыми осуществляются конференцией, имеет равные права на участие в перевозках по фрахту и количеству грузов, относящихся к их взаимной внешней торговле и осуществляемых конференцией;

б) судоходные линии третьих стран, если таковые участвуют в конференции, имеют право получить значительную часть, такую, как 20 процентов перевозок, относящихся к этой торговле, по фрахту и количеству грузов.

5) Если у какой-либо страны, перевозки которой осуществляются конференцией, не имеется национальных судоходных линий, участвующих в этих перевозках, доля перевозок, которую вправе были бы получить национальные судоходные линии этой страны в соответствии с пунктом 4 статьи 2, распределяется между отдельными линиями-членами, участвующими в перевозках, пропорционально их соответствующим долям.

6) Если национальные судоходные линии одной страны решают не использовать полностью свою долю перевозок, то часть их доли, которую они не используют, распределяется между отдельными линиями - членами, участвующими в перевозках, пропорционально их соответствующим долям.

7) Если национальные судоходные линии соответствующих стран не участвуют в перевозках между этими странами, охватываемыми конференцией, доли перевозок, осуществляемых данной конференцией между этими странами, распределяются среди участвующих линий третьих стран путем коммерческих переговоров между этими линиями.

8) Национальные судоходные линии региона на одном конце направления перевозок, охватываемых конференцией, являющиеся членами этой конференции, могут перераспределить выделенные им доли перевозок между собой путем взаимной договоренности в соответствии с пунктами 4-7 включительно статьи 2.

9) При условии соблюдения положений пунктов 4-8 включительно статьи 2 относительно распределения долей перевозок между отдельными судоходными линиями или группами судоходных линий соглашения о пуле или о распределении перевозок периодически пересматриваются конференцией через промежутки времени, которые должны быть обусловлены в этих соглашениях, и в соответствии с критериями, которые должны быть указаны в конференциальном соглашении.

10) Применение настоящей статьи начинается возможно скорее после вступления настоящей Конвенции в силу и заканчивается в течение переходного периода, который ни в коем случае не должен быть более двух лет, принимая во внимание особые обстоятельства каждого из соответствующих направлений перевозок.

11) Судоходные линии - члены конференции вправе использовать фрахтованные суда для выполнения своих обязательств, связанных с участием в конференции.

12) Критерии для распределения и пересмотра долей перевозок, установленные в пунктах 1-11 включительно статьи 2, применяются в тех случаях, когда при отсутствии пула существует соглашение о распределении портов обслуживания, числа отходов судов и/или о другой форме распределения перевозок.

13) Если в конференции отсутствуют соглашения о пуле, о распределении портов обслуживания, числа отходов судов или другие соглашения об участии в перевозках, любая группа национальных судоходных линий - членов конференции может потребовать, чтобы были введены соглашения о пуле в отношении перевозок, осуществляемых конференцией между их странами в соответствии с положениями пункта 4 статьи 2, либо они могут потребовать регулирования числа отходов судов с таким расчетом, чтобы обеспечить возможности этим линиям пользоваться в значительной степени теми же правами участия в перевозках, осуществляемых конференцией между этими двумя странами, которыми они пользовались бы согласно положениям пункта 4 статьи 2. Конференция рассматривает любую такую просьбу и принимает по ней решение. Если между членами конференции не достигнуто соглашение об учреждении пула или регулировании числа отходов судов, группы национальных судоходных линий стран на обоих концах направления перевозок имеют большинство голосов при решении вопроса об учреждении такого пула или о

регулировании числа отходов судов. Этот вопрос должен быть решен в течение периода, не превышающего шесть месяцев с момента получения просьбы.

14) В случае, если национальные судоходные линии стран на каждом конце направления перевозок, обслуживаемых конференцией, не достигли соглашения относительно целесообразности введения пула, они могут потребовать регулирования в рамках конференции числа отходов судов с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность этим линиям пользоваться в значительной степени теми же правами участия в перевозках, осуществляемых конференцией между этими двумя странами, которыми они пользовались бы согласно положениям пункта 4 статьи 2. В случае, когда в одной из стран, торговля которой обслуживается конференцией, национальные судоходные линии отсутствуют, национальная судоходная линия или линии другой страны могут обратиться с такой же просьбой. Конференция должна приложить все усилия к тому, чтобы удовлетворить эту просьбу. Если, однако, эта просьба не удовлетворена, надлежащие органы стран на обоих концах направления перевозок могут обсудить этот вопрос, если они того пожелают, и сообщить свое мнение заинтересованным сторонам для их рассмотрения. Если соглашение не достигнуто, спор разрешается в соответствии с процедурами, установленными в настоящем Кодексе.

15) Другие судоходные линии - члены конференции могут также просить о введении соглашений о пуле или о распределении числа отходов судов, и эта просьба должна рассматриваться конференцией согласно соответствующим положениям настоящего Кодекса.

16) В любом конференциальном соглашении о пуле конференция предусматривает надлежащие меры для случаев, когда линия-член не принимает к перевозке груз по какой-либо причине, за исключением задержки его предъявления грузоотправителем. Такое соглашение должно предусматривать, чтобы судну, имеющему незабронированную кубатуру, пригодную для использования, разрешалось принимать такой груз даже сверх доли перевозок этой линии в пуле, если в противном случае этот груз не будет отправлен или будет задержан сверх срока, установленного конференцией.

17) Положения пунктов 1-16 включительно статьи 2 касаются всех товаров, независимо от их происхождения, места назначения или применения, для которого они предназначены, за исключением военного снаряжения для целей национальной обороны.

Статья 3.

Процедуры принятия решений

Процедуры принятия решений, содержащиеся в конференциальном соглашении, основываются на принципе равенства всех полноправных линий-членов; эти процедуры обеспечивают положение, при котором правила голосования не должны затруднять нормальную работу конференции и обслуживание перевозок, и определяют вопросы, решения по которым будут приниматься единогласно. Однако решение по вопросам, определенным в конференциальном соглашении и касающимся торговли между двумя странами, не может быть принято без согласия национальных судоходных линий этих двух стран.

Статья 4.

Санкции

1) Судоходная линия - член конференции вправе - при соблюдении положений относительно выхода, которые содержатся в системах пула и/или в соглашениях о распределении грузов, освободиться, не подвергаясь санкции, от условий конференциального соглашения по истечении трех месяцев после уведомления об этом, если конференциальное соглашение не предусматривает какой-либо другой срок, с тем, однако, что эта линия должна выполнять свои обязательства в качестве члена конференции вплоть до даты ее освобождения.

2) Конференция может после уведомления, порядок подачи которого должен быть предусмотрен в конференциальном соглашении, временно лишить линию-члена ее членства в конференции или исключить ее из состава конференции за серьезное упущение в соблюдении условий конференциального соглашения.

3) Никакое исключение или временное лишение членства не вступает в силу до того, пока не будет представлено в письменной форме заявление с указанием причин и пока не будет урегулирован любой спор, как это предусмотрено в главе VI.

4) При выходе или исключении из конференции линия, которой это касается, обязана покрыть падающую на нее долю невыполненных финансовых обязательств конференции до даты выхода или исключения. В случаях выхода, временного лишения членства или исключения линия не освобождается от ее собственных финансовых обязательств по конференциальному соглашению или от каких-либо ее обязательств по отношению к грузоотправителям.

Статья 5.

Саморегулирование

1) Конференция принимает и обновляет примерный, но по возможности исчерпывающий перечень действий, считающихся злоупотреблениями и/или нарушениями конференциального соглашения, и создает для их рассмотрения эффективный механизм саморегулирования, предусматривая особые положения,

требующие:

- а) установления санкций или пределов санкций за злоупотребления или нарушения соразмерно их серьезности;
 - б) рассмотрения по просьбе конференции или любой другой заинтересованной стороны и беспристрастной проверки лицом или органом, не связанным с какой-либо из судоходных линий - членов конференции или филиалами, способа урегулирования претензий и/или выполнения решений, принятых по претензиям, относительно злоупотреблений или нарушений;
 - с) уведомления по их просьбе надлежащих органов стран, торговлю которых обслуживает конференция, и стран, судоходные линии которых являются членами конференции, о мерах, принятых по претензиям относительно злоупотреблений и/или нарушений, без ссылки на стороны, которых это касается.
- 2) Судоходные линии и конференции вправе рассчитывать на всестороннее сотрудничество грузоотправителей и организаций грузоотправителей в интересах борьбы против злоупотреблений и нарушений.

Статья 6. Конференциальные соглашения

Все конференциальные соглашения, соглашения о пулах, о распределении портов обслуживания и числа отходов судов и поправки к ним или другие непосредственно относящиеся к ним и влияющие на них документы предоставляются по их просьбе надлежащим органам стран, торговля которых обслуживается конференцией, и стран, судоходные линии которых являются членами конференции.

Глава III. Отношения с грузоотправителями

Статья 7. Соглашения о лояльности

1) Судоходные линии - члены конференции вправе вводить и применять соглашения о лояльности с грузоотправителями, форма и условия которых являются предметом консультаций между конференцией и организациями грузоотправителей или представителями грузоотправителей. Эти соглашения о лояльности содержат защитительные положения, четко определяющие права грузоотправителей и членов конференции, и основываются на контрактной системе или какой-либо иной, также законной системе.

2) Каково бы ни было соглашение о лояльности, тарифная ставка, применяемая к лояльным грузоотправителям, определяется в пределах фиксированных процентов от тарифной ставки, применяемой к другим грузоотправителям. Когда изменение разницы между этими тарифными ставками ведет к увеличению ставок, предоставляемых лояльным грузоотправителям, такое изменение может быть осуществлено лишь по истечении 150 дней после уведомления этих грузоотправителей либо в соответствии с региональной практикой и/или соглашением. Споры, связанные с изменением этой разницы, разрешаются в порядке, предусмотренном соглашением о лояльности.

3) Условия соглашений о лояльности содержат защитительные положения, четко определяющие права и обязанности грузоотправителей и судоходных линий - членов конференций в соответствии, в частности, с положениями следующих подпунктов:

а) обязанности грузоотправителя относятся к грузу, отправку которого контролирует он, или его экспедитор в соответствии с контрактом на продажу данных товаров при условии, что грузоотправитель не будет пытаться путем уловки либо использования посредников переадресовать груз в нарушение его обязательств по соглашению о лояльности;

б) при наличии контракта о лояльности размер фактических или заранее оцененных убытков и/или санкция обуславливаются в контракте. Линии члены конференции могут, однако, принять решение снизить размер заранее оцененных убытков или отказаться от требования возмещения заранее оцененных убытков. В любом случае заранее оцененные убытки по контракту, подлежащие оплате грузоотправителем, не должны превышать суммы фрахтовых платежей за данную партию груза, исчисленную по ставке, которая предусмотрена в контракте;

с) грузоотправитель вправе восстановить полный статус лояльности при выполнении условий, установленных конференцией, которые предусматриваются в соглашении о лояльности;

д) соглашение о лояльности предусматривает:

I) перечень грузов, который может включать массовый груз, отправляемый без маркировки или счета, который специально исключен из сферы применения соглашения о лояльности;

II) определения обстоятельств, при которых груз, иной нежели груз, упомянутый в I), считается исключенным из сферы применения данного соглашения о лояльности;

III) метод разрешения споров, возникающих из соглашения о лояльности;

IV) положение относительно права прекратить действие соглашения о лояльности по просьбе либо грузоотправителя, либо конференции без применения санкции по истечении периода, который предусмотрен для этого после подачи уведомления; такое уведомление должно подаваться в письменной

форме;

V) условия предоставления освобождения от обязательств.

4) Если возникает спор между конференцией и организацией грузоотправителей, представителями грузоотправителей и/или грузоотправителями в отношении формы или условий предлагаемого соглашения о лояльности, любая сторона может представить этот вопрос на разрешение согласно соответствующим процедурам, установленным в настоящем Кодексе.

Статья 8.

Освобождение от обязательств

1) Конференции предусматривают в соглашениях о лояльности, что просьбы грузоотправителей об освобождении от обязательств рассматриваются и решения по ним принимаются быстро и что если имеется просьба, то причины, когда в освобождении от обязательств отказано, сообщаются в письменной форме. Если конференция в сроки, обусловленные в соглашении о лояльности, не подтвердит наличие достаточной кубатуры для размещения груза грузоотправителя в сроки, также обусловленные в соглашении о лояльности, то грузоотправитель имеет право, не подвергаясь санкции, использовать любое судно для отправки данного груза.

2) В портах, где обслуживание конференцией предоставляется при условии наличия определенного минимума груза (т.е. на условиях "on inducement"), грузоотправители автоматически получают право, без ущерба для своего статуса лояльности, использовать любое имеющееся в наличии судно для перевозки их груза, если судоходная линия либо не обеспечивает заход судна в порт, несмотря на надлежащее уведомление со стороны грузоотправителей, либо не дает в согласованный срок ответа на уведомление, поданное грузоотправителями.

Статья 9.

Доступность тарифов и связанных с ними условий и/или правил

Тарифы, относящиеся к ним условия, правила и любые поправки к ним предоставляются по разумной цене грузоотправителям, организациям грузоотправителей и другим заинтересованным сторонам по их просьбе и должны быть доступны для ознакомления в конторах судоходных линий и их агентов. В них излагаются все условия, касающиеся применения тарифных ставок и перевозки любого груза, охватываемого данным тарифом.

Статья 10.

Ежегодные доклады

Конференции ежегодно представляют организациям грузоотправителей или представителям грузоотправителей доклады о своей деятельности, которые предназначены обеспечить общую информацию, представляющую для них интерес, включая соответствующую информацию о консультациях, проведенных с грузоотправителями и организациями грузоотправителей, о мерах, принятых в отношении жалоб, об изменениях в членском составе конференции и значительных изменениях в обслуживании, тарифах и условиях перевозок. Такие ежегодные доклады предоставляются надлежащим органам стран, торговлю которых обслуживает данная конференция, по их просьбе.

Статья 11.

Консультативный аппарат

1) Между конференцией, организациями грузоотправителей, представителями грузоотправителей и, когда это практически возможно, грузоотправителями, которые могут быть уполномочены для этой цели надлежащим органом, если он того пожелает, проводятся консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес. Эти консультации проводятся каждый раз по просьбе любой из вышеупомянутых сторон. Надлежащие органы имеют право участвовать по их просьбе в полной мере в консультациях, однако это не означает, что они играют роль стороны, принимающей решение.

2) Предметом консультаций могут быть, в частности, следующие вопросы:

- a) изменения общих условий тарифов и относящихся к ним правил;
- b) изменения общего уровня тарифных ставок и ставок для основных товаров;
- c) поощрительные и/или специальные тарифные ставки;
- d) установление и соответствующие изменения надбавок;
- e) соглашения о лояльности, их введение или изменение формы и общих условий;
- f) изменения тарифной классификации портов;
- g) порядок предоставления грузоотправителями необходимой информации, касающейся ожидаемого количества и характера их грузов;

- h) предъявление груза к перевозке и требования в отношении уведомления о наличии груза.
- 3) Предметом консультаций могут быть также следующие вопросы, в той мере, в какой они подпадают под сферу деятельности конференции:
- a) функционирование органов по инспекции груза;
 - b) изменения характера обслуживания;
 - c) последствия введения новой технологии перевозок груза, в частности укрупнения грузовых мест, с вытекающим из этого сокращением обычного обслуживания или прекращением прямого обслуживания;
 - d) адекватность и качество обслуживания морских перевозок, включая влияние соглашений о пулах, о распределении портов обслуживания, числа отходов судов на обеспеченность тоннажем морских перевозок и на тарифные ставки, по которым предоставляются услуги; изменения районов обслуживания и регулярности заходов судов конференции в порты.
- 4) Консультации проводятся до принятия окончательных решений, если иное не предусмотрено в настоящем Кодексе. Уведомление о намерении принять решение по вопросам, указанным в пунктах 2 и 3 статьи 11, направляется заблаговременно. Когда это не представляется возможным, срочные решения могут быть приняты до проведения консультаций.
- 5) Консультации начинаются без неоправданной задержки и в любом случае в максимальный срок, обусловленный в конференциальном соглашении, или, при отсутствии такого положения в соглашении, не позднее чем через 30 дней после получения предложения о проведении консультаций, если в настоящем Кодексе не предусмотрены иные сроки.
- 6) При проведении консультаций стороны прилагают все возможные усилия для обеспечения соответствующей информацией, своевременного проведения обсуждений и для выяснения вопросов с целью нахождения решения соответствующих проблем. Участвующие в консультациях стороны учитывают мнения и проблемы каждой из сторон и стремятся к достижению соглашения, совместимого с их коммерческой жизнеспособностью.

Глава IV. Тарифные ставки

Статья 12.

Критерии для определения тарифных ставок

При принятии решения по вопросам тарифной политики во всех случаях, упомянутых в настоящем Кодексе, если не предусмотрено иное, учитываются следующие положения:

- a) тарифные ставки устанавливаются на таком низком уровне, какой возможен с коммерческой точки зрения, и должны позволять судовладельцам получать разумную прибыль;
- b) эксплуатационные расходы конференций рассчитываются, как правило, по круговому рейсу судов в прямом и обратном направлениях, рассматриваемых как единое целое. В применимых случаях прямой и обратный рейсы рассматриваются отдельно. Тарифные ставки должны учитывать, наряду с другими факторами, характер грузов, взаимосвязь между весом и объемом грузов, а также их ценность;
- c) при установлении поощрительных тарифных ставок и/или специальных тарифных ставок на отдельные товары учитываются связанные с этими товарами условия торговли стран, обслуживаемых конференцией, в особенности развивающихся стран и стран, не имеющих выхода к морю.

Статья 13.

Тарифы конференций и классификация тарифных ставок

- 1) Тарифы конференций не должны вести к несправедливому различию между грузоотправителями, находящимися в одинаковом положении. Судоходные линии - члены конференции строго придерживаются ставок, правил и условий, указанных в их тарифах и других имеющих силу опубликованных документах конференции, а также любых специальных соглашений, допускаемых настоящим Кодексом.
- 2) Тарифы конференций составляются просто и четко и содержат как можно меньше классов/категорий в зависимости от конкретных требований перевозок с указанием тарифной ставки для каждого товара и, где целесообразно, для каждого класса/категории; они должны также указывать, где это практически возможно, в целях облегчения подбора и анализа статистических данных подходящий кодовый номер товарной группы согласно Международной стандартной торговой классификации, или Брюссельской тарифной номенклатуре, или любой другой номенклатуре, которая может быть принята в международном масштабе; классификация товаров в тарифах разрабатывается, насколько это практически возможно, в сотрудничестве с организациями грузоотправителей и другими заинтересованными национальными и международными организациями.

Статья 14.

Общие повышения тарифных ставок

- 1) Конференции уведомляют не менее чем за 150 дней или в соответствии с региональной

практикой и/или соглашением организации грузоотправителей или представителей грузоотправителей и/или грузоотправителей и, если это требуется, надлежащие органы стран, перевозки которых обслуживают конференции, о своем намерении произвести общее повышение тарифных ставок с указанием его размера, даты введения в действие и причин, обосновывающих предлагаемое повышение.

2) По просьбе любой стороны, определенной для этой цели в настоящем Кодексе, которая направляется в течение согласованного срока после получения уведомления, должны начаться консультации в соответствии с применимыми положениями настоящего Кодекса и в течение обусловленного срока, не превышающего 30 дней, или срока, ранее согласованного между заинтересованными сторонами; консультации проводятся в отношении оснований и величины предлагаемого повышения и даты введения его в действие.

3) Конференция для ускорения консультаций может, а при наличии просьбы любой стороны, которая в соответствии с настоящим Кодексом вправе участвовать в консультациях по общему повышению тарифных ставок, должна, когда это практически осуществимо, представить участвующим сторонам в разумный срок до проведения консультаций доклад независимых ревизоров, имеющих хорошую репутацию, включающий сводный анализ данных, относящихся к соответствующим издержкам и доходам, которые, по мнению конференции, вызывают необходимость повышения тарифных ставок, в тех случаях, когда стороны, попросившие об этом, рассматривают этот анализ как одно из оснований для консультаций.

4) Если в результате консультаций достигается договоренность, повышение тарифных ставок вводится в действие со дня, указанного в уведомлении, направленном в соответствии с пунктом 1 статьи 14, если между заинтересованными сторонами не будет согласована более поздняя дата.

5) Если в течение 30 дней после уведомления, поданного в соответствии с пунктом 1 статьи 14, никакой договоренности не достигнуто, то, при условии соблюдения процедур, предписанных настоящим Кодексом, вопрос немедленно передается на международное обязательное примирение в соответствии с главой VI. Рекомендация примирителей, в случае ее принятия заинтересованными сторонами, является для них обязательной и выполняется с учетом положений пункта 9 статьи 14, причем она вводится в действие с даты, указанной в рекомендации примирителей.

6) При условии соблюдения положений пункта 9 статьи 14, конференция может осуществить общее повышение тарифных ставок до получения рекомендаций примирителей. При подготовке своей рекомендации примирители должны учитывать размер упомянутого выше повышения, проведенного конференцией, и период, в течение которого оно действовало. В случае, если конференция отклоняет рекомендацию примирителей, грузоотправители и/или организации грузоотправителей имеют право считать себя не связанными, после соответствующего уведомления, каким-либо соглашением или другим договором с этой конференцией, которые могут препятствовать им использовать неконференциальные судоходные линии. При наличии соглашения о лояльности грузоотправителя и/или организации грузоотправителей уведомляют в течение периода в 30 дней о том, что они более не считают себя связанными данными соглашением; это уведомление действует с даты, указанной в нем, причем в соглашениях о лояльности в этих целях предусматривается период не менее 30 и не более 90 дней.

7) Отсроченные скидки, которые причитаются грузоотправителю и которые уже накоплены конференцией, не подлежат удержанию или конфискации как результат действий грузоотправителя, осуществленных на основании пункта 6 статьи 14.

8) Если перевозки какой-либо страны, осуществляемые судоходными линиями - членами конференции на определенном направлении, состоят преимущественно из одного или нескольких видов основных товаров, любое повышение тарифной ставки на один или большее число из этих товаров рассматривается как общее повышение тарифных ставок, и в этом случае применяются соответствующие положения настоящего Кодекса.

9) Конференции устанавливают любое общее повышение тарифных ставок, действующее в соответствии с настоящим Кодексом, на обусловленный минимальный период, всегда соблюдая правила о надбавках и регулировании тарифных ставок вследствие колебаний курсов иностранных валют. Период, в течение которого применяется общее повышение тарифных ставок, является вопросом, подлежащим рассмотрению во время консультаций, проводимых в соответствии с пунктом 2 статьи 14. Однако, если в ходе консультаций заинтересованные стороны не договорятся об ином, минимальный период между датой введения в действие общего повышения тарифных ставок и датой уведомления о последующем аналогичном повышении, поданного в соответствии с пунктом 1 статьи 14, должен быть не менее 10 месяцев.

Статья 15.

Поощрительные тарифные ставки

1) Конференции должны устанавливать поощрительные тарифные ставки на товары нетрадиционного экспорта.

2) Заинтересованные грузоотправители, организации грузоотправителей или представители грузоотправителей представляют конференции всю необходимую и подходящую информацию, оправдывающую потребность в поощрительной тарифной ставке.

3) Должна быть установлена специальная процедура, предусматривающая принятие решения по заявлениям о предоставлении поощрительных тарифных ставок в течение 30 дней со дня получения такой информации, если не достигнута договоренность об ином. Должно проводиться четкое различие между этой процедурой и общим порядком рассмотрения возможности снижения тарифных ставок на другие товары или нераспространения на них повышения ставок.

4) Информация о процедуре рассмотрения заявлений о поощрительных тарифных ставках предоставляется конференцией грузоотправителям и/или организациям грузоотправителей и, по их просьбе, правительствам и/или другим надлежащим органам стран, торговля которых обслуживается конференцией.

5) Поощрительная тарифная ставка устанавливается обычно на период 12 месяцев, если заинтересованные стороны не договорятся об ином. До истечения этого периода поощрительная тарифная ставка пересматривается по просьбе заинтересованного грузоотправителя и/или организации грузоотправителей, причем в этом случае грузоотправитель и/или организация грузоотправителей по просьбе конференции обязаны доказать, что продление действия этой тарифной ставки после истечения первоначального периода является оправданным.

6) При рассмотрении заявления о предоставлении поощрительной тарифной ставки конференция может принять во внимание, что, хотя эта тарифная ставка должна содействовать экспорту нетрадиционного товара, для которого она запрашивается, она не должна создавать существенные нарушения конкурентоспособности при экспорте аналогичного товара из другой страны, обслуживаемой данной конференцией.

7) Поощрительные тарифные ставки не исключаются из положений, касающихся введения надбавок или валютных коэффициентов корректировки тарифных ставок, как это предусмотрено статьями 16 и 17.

8) Каждая судоходная линия - член конференции, обслуживающая соответствующие порты на конференциальных направлениях перевозок, принимает и без достаточных оснований не должна отказываться от справедливой доли груза, для которого конференция установила поощрительную тарифную ставку.

Статья 16.

Надбавки

1) Надбавки, вводимые конференцией для покрытия неожиданного или чрезвычайного увеличения издержек или снижения доходов, считаются временными. Они уменьшаются по мере улучшения положения или обстоятельств, ввиду которых они были введены, и при условии соблюдения пункта 6 статьи 16 отменяются, как только положение или обстоятельства, способствовавшие их введению, перестают иметь существенное значение. Об этом указывается в момент их введения с одновременным изложением, насколько это возможно, тех изменений в положении или обстоятельствах, которые ведут к увеличению, сокращению или отмене надбавок.

2) Надбавки, вводимые на груз, следующий в какой-либо определенный порт или из этого порта, также считаются временными и подобным же образом увеличиваются, сокращаются или отменяются при условии соблюдения пункта 6 статьи 16, когда положение в этом порту изменяется.

3) До введения надбавок, как общих, так и относящихся только к определенному порту, должно быть дано уведомление, и при наличии просьбы об этом проводятся консультации в соответствии с процедурами настоящего Кодекса между соответствующей конференцией и другими непосредственно затронутыми введением надбавки сторонами, которым настоящий Кодекс предоставляет право участвовать в таких консультациях, кроме случаев, когда исключительные обстоятельства оправдывают немедленное введение надбавки. В случаях, когда надбавка была введена без предварительных консультаций и имеется просьба об их проведении, то они проводятся в возможно более короткий срок после введения надбавки. До проведения таких консультаций конференции предоставляют данные, которые, по их мнению, оправдывают введение надбавки.

4) При отсутствии иной договоренности между сторонами, в течение 15 дней после получения уведомления, поданного в соответствии с пунктом 3 статьи 16, если между заинтересованными сторонами, упомянутыми в этой статье, не имеется соглашения по вопросу о надбавке, соответствующие положения об урегулировании споров, предусмотренные в настоящем Кодексе, должны иметь превалирующее значение. При отсутствии иной договоренности между заинтересованными сторонами надбавка может, однако, быть введена до момента разрешения спора, если по истечении периода в 30 дней после получения вышеупомянутого уведомления спор остается все еще не разрешенным.

5) В случае, если надбавка вводится в исключительных обстоятельствах без предварительных консультаций, предусмотренных в пункте 3 статьи 16, и если в ходе последующих консультаций соглашение не достигнуто, соответствующие положения об урегулировании споров, предусмотренные в настоящем Кодексе, должны иметь превалирующее значение.

6) Возникающие у судоходных линий - членов конференции финансовые потери в результате любой задержки вследствие консультаций и/или других процедур разрешения споров относительно введения надбавок в соответствии с положениями настоящего Кодекса по отношению к дате, с которой надбавка должна быть введена согласно уведомлению, поданному в соответствии с пунктом 3 статьи 16, могут быть

компенсированы эквивалентным продлением срока действия надбавки, прежде чем она будет отменена. С другой стороны, если в результате консультаций или других процедур, предусмотренных настоящим Кодексом, будет впоследствии установлено и согласовано, что какая-либо надбавка, введенная конференцией, является неоправданной или чрезмерной, то, при отсутствии иной договоренности, полученные таким образом суммы или их издержки, установленные, как это указано выше, возвращаются соответствующим сторонам по их требованию в течение 30 дней с даты предъявления такого требования.

Статья 17.

Валютные изменения

1) Изменения валютного курса, включая официальную девальвацию или ревальвацию, которые ведут к изменениям в совокупных эксплуатационных расходах и/или доходах судоходных линий - членов конференций, относящихся к их деятельности в рамках конференции, являются достаточным основанием для введения валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения. Корректировка или изменение производится таким образом, чтобы в итоге линии-члены, которых это касается, насколько это возможно, не извлекли для себя выгоды и не понесли потерь в результате такой корректировки или изменения тарифных ставок. Эта корректировка или изменение может принимать форму валютных надбавок или скидок, либо повышений или снижений тарифных ставок.

2) Такие корректировки или изменения осуществляются при условии уведомления, направляемого в соответствии с региональной практикой, если она существует; при этом, согласно положениям настоящего Кодекса, проводятся консультации между заинтересованной конференцией и другими сторонами, которых это непосредственно затрагивает и которым по настоящему Кодексу предоставляется право участвовать в консультациях, кроме тех случаев когда исключительные обстоятельства оправдывают немедленное введение валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения. В случае, если это было осуществлено без предварительных консультаций, они проводятся в последующем в возможно более короткий срок. Эти консультации должны касаться порядка применения, размера и даты введения в действие валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения, причем соблюдаются те же процедуры, что и предусмотренные в пунктах 4 и 5 статьи 16 в отношении надбавок. Такие консультации должны проводиться и заканчиваться в течение периода, не превышающего 15 дней с даты объявления о намерении применить валютную надбавку или провести изменение тарифных ставок.

3) Если в течение 15 дней проведения консультаций соглашение не достигнуто, соответствующие положения об урегулировании споров, предусмотренные в настоящем Кодексе, должны иметь превалярующее значение.

4) Положения пункта 6 статьи 16 применяются, с учетом необходимых поправок, к валютным коэффициентам корректировки тарифных ставок и к их изменениям, рассматриваемым в настоящей статье.

Глава V. Прочие вопросы

Статья 18.

"Боевые" суда

Члены конференции не используют в перевозках, обслуживаемых этой конференцией, "боевые" суда с целью исключения, предотвращения или ослабления конкуренции путем вытеснения из указанных перевозок судоходной линии, не состоящей членом данной конференции.

Статья 19.

Адекватность обслуживания

1) Конференции должны принимать необходимые меры к тому, чтобы их линии-члены обеспечивали регулярное, адекватное и эффективное обслуживание требующейся частоты на охватываемых ими направлениях. При этом они организуют обслуживание таким образом, чтобы избегать, насколько это возможно, скопления судов и больших интервалов между их отходами. Конференции должны также принимать во внимание любые специальные меры, необходимые для организации обслуживания перевозок с учетом сезонных изменений в количестве грузов.

2) Конференции и другие стороны, которым по настоящему Кодексу предоставлено право участвовать в консультациях, включая, если они того желают, надлежащие органы, должны наблюдать за спросом на тоннаж, адекватностью и соответствием обслуживания, в особенности возможностями рационализации и повышения эффективности обслуживания, а также поддерживать тесное сотрудничество в этих вопросах. Выгоды, полученные в результате рационализации обслуживания перевозок, должны справедливо отражаться на уровне тарифных ставок.

3) В отношении любого порта, который конференция обслуживает лишь при наличии обусловленного минимума груза, этот минимум указывается в тарифе. Грузоотправители должны давать соответствующее уведомление о наличии такого груза.

Статья 20.
Главная контора конференции

Конференция, как правило, учреждает свою главную контору в стране, торговлю которой она обслуживает, если судоходные линии члены данной конференции не договорятся об ином.

Статья 21.
Представительство

Конференции учреждают местное представительство во всех обслуживаемых ими странах. Однако, когда имеются практические соображения против этого, представительство может быть создано на региональной основе. Фамилии и адреса представителей должны быть легко доступными, и эти представители должны обеспечивать быстрый обмен мнениями между грузоотправителями и конференциями с целью ускорения принятия решений. Когда конференция считает целесообразным, она предусматривает соответствующую передачу своим представителям полномочий на принятие решений.

Статья 22.
Содержание конференциальных соглашений, соглашений
об участии в перевозках и соглашений о лояльности

Конференциальные соглашения, соглашения об участии в перевозках и соглашения о лояльности должны соответствовать применимым требованиям настоящего Кодекса и могут включать такие другие положения, которые могут быть согласованы и не противоречат настоящему Кодексу.

Часть вторая
Глава VI. Положения и механизм, обеспечивающие урегулирование споров

А. Общие положения

Статья 23.

1) Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда возникает спор, связанный с применением или действием положений настоящего Кодекса, между следующими сторонами:

- a) конференцией и судоходной линией;
- b) судоходными линиями - членами конференции;
- c) конференцией или судоходной линией - ее членом и организацией грузоотправителей или представителями грузоотправителей или грузоотправителями;
- d) двумя или более конференциями.

Для целей настоящей главы термин "сторона" означает первоначальные стороны в споре, а также третьи стороны, которые вступили в процесс в соответствии с пунктом "а" статьи 34.

2) Споры между судоходными линиями одного и того же флага, а также между организациями, принадлежащими к одной и той же стране, разрешаются в рамках национальной юрисдикции этой страны, если только это не создает серьезных трудностей в выполнении положений настоящего Кодекса.

3) Стороны в споре в первую очередь будут пытаться урегулировать его путем обмена мнениями или непосредственных переговоров с целью нахождения взаимоприемлемого решения.

4) Споры между сторонами, указанными в пункте 1 статьи 23, которые относятся к:

- a) отказу в приеме национальной судоходной линии в конференцию, обслуживающую внешнюю торговлю страны этой судоходной линии;
- b) отказу в приеме в конференцию судоходной линии третьей страны;
- c) исключению из конференции;
- d) несоответствию конференциального соглашения настоящему Кодексу;
- e) общему повышению тарифных ставок;
- f) надбавкам;
- g) изменению тарифных ставок или введению валютного коэффициента корректировки тарифных ставок вследствие изменений валютного курса;
- h) участию в перевозках;
- i) форме и условиям предлагаемых соглашений о лояльности и которые не были разрешены путем обмена мнениями или непосредственных переговоров, передаются по просьбе любой из сторон в споре на международное обязательное примирение в соответствии с положениями настоящей главы.

Статья 24.

- 1) Примирительная процедура начинается по просьбе одной из сторон в споре.
- 2) Просьба подается:
 - а) в спорах, относящихся к членству в конференциях, - не позднее 60 дней с даты получения заявителем решения конференции, включая мотивы этого решения, в соответствии с пунктом 4 статьи 1 и пунктом 3 статьи 4;
 - б) в спорах, относящихся к общему повышению тарифных ставок, не позднее даты истечения периода после подачи уведомления, предусмотренного в пункте 1 статьи 14;
 - с) в спорах, относящихся к надбавкам, - не позднее даты истечения 30-дневного периода, предусмотренного в пункте 4 статьи 16, или когда уведомление не было подано, - не позднее 15 дней с даты введения надбавки в действие;
 - д) в спорах, относящихся к изменению тарифных ставок или к введению валютного коэффициента корректировки тарифных ставок вследствие изменений валютного курса, - не позднее пяти дней после даты истечения периода, предусмотренного в пункте 3 статьи 17.
- 3) Положения пункта 2 статьи 24 не применяются к спору, который передается на международное обязательное примирение в соответствии с пунктом 3 статьи 25.
- 4) Просьбы о примирении в спорах иных, чем упомянутые в пункте 2 статьи 24, могут подаваться в любое время.
- 5) Сроки, предусмотренные в пункте 2 статьи 24, могут быть продлены по соглашению сторон.
- 6) Просьба о примирении считается поданной надлежащим образом, если доказано, что она была направлена другой стороне заказным письмом, телеграммой или телетайпом или была вручена ей в сроки, указанные в пунктах 2 или 5 статьи 24.
- 7) Если просьба не была подана в сроки, указанные в пунктах 2 или 5 статьи 24, то решение конференции является окончательным, и никакая сторона в споре не может начать процесс в соответствии с настоящей главой, с тем чтобы оспорить это решение.

Статья 25.

- 1) Если стороны согласились, чтобы споры, указанные в подпунктах "а", "b", "с", "d", "h" и "i" пункта 4 статьи 23, разрешались посредством иных процедур, чем те, которые установлены в этой статье, или договорились о процедуре разрешения конкретного спора, возникшего между ними, то такие споры, по просьбе любой из сторон в споре, разрешаются так, как это предусмотрено их соглашением.
- 2) Положения пункта 1 статьи 25 применяются также к спорам, указанным в подпунктах "е", "f" и "g" пункта 4 статьи 23, если национальное законодательство, правила или предписания не лишают грузоотправителей этой свободы выбора.
- 3) Если примирительная процедура начата, то такая процедура имеет приоритет перед средствами урегулирования, предусмотренными национальным правом. Если какая-либо сторона обращается к средствам урегулирования, предусмотренным национальным правом, в отношении спора, к которому применимы положения настоящей главы, не прибегая к процедурам, предусмотренным в настоящей главе, то по просьбе ответчика процесс приостанавливается, а суд или иной орган, где испрашивается применение национальных средств урегулирования, передает этот спор на процедуру урегулирования, определенную в настоящей главе.

Статья 26.

- 1) Договаривающиеся Стороны предоставляют конференциям и организациям грузоотправителей такие полномочия, которые являются необходимыми для применения положений настоящей главы, в частности:
 - а) конференция или организация грузоотправителей может возбудить процесс как сторона или быть указана как сторона в процессе в ее коллективном качестве;
 - б) любое уведомление конференции или организации грузоотправителей в ее коллективном качестве является также уведомлением каждому члену такой конференции или организации грузоотправителей;
 - с) уведомление конференции или организации грузоотправителей направляется в адрес главной конторы конференции или организации грузоотправителей. Каждая конференция или организация грузоотправителей регистрирует адрес своей главной конторы у регистратора, назначенного в соответствии с пунктом 1 статьи 46. Если конференция или организация грузоотправителей не зарегистрировала адрес или не имеет главной конторы, то уведомление любому члену на имя конференции или организации грузоотправителей считается уведомлением такой конференции или организации.
- 2) Принятие или отклонение конференцией или организацией грузоотправителей рекомендации примирителей считается принятием или отклонением такой рекомендации каждым ее членом.

Статья 27.

Если стороны не договорятся об ином, примирители могут решить вынести рекомендацию на основе письменных заявлений без устного разбирательства.

В. Международное обязательное примирение

Статья 28.

В международном обязательном примирении надлежащие органы Договаривающейся Стороны, если они об этом просят, участвуют в процессе, поддерживая сторону, имеющую национальность этой Договаривающейся Стороны, или сторону в споре, возникшем в связи с внешней торговлей этой Договаривающейся Стороны, либо могут выступать в качестве наблюдателя в таком примирительном процессе.

Статья 29.

1) В международном обязательном примирении процесс проводится в месте, единодушно согласованном сторонами, а при недостижении такого согласия - в месте, определенном примирителями.

2) При определении места примирительного процесса стороны и примирители принимают во внимание, в частности, те страны, которые тесно связаны с данным спором, имея в виду страну соответствующей судоходной линии, и особенно, если спор связан с грузом, - страну происхождения груза.

Статья 30.

1) Для целей настоящей главы учреждается Международная группа примирителей в составе известных или опытных экспертов в области права, экономики морского транспорта или внешней торговли и финансов, что определяется выбирающими их Договаривающимися Сторонами, которые действуют в независимом качестве.

2) Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время назначить членов Группы в количестве до 12 человек и сообщает их фамилии регистратору. Назначения, каждое сроком на шесть лет, могут возобновляться. В случае смерти, неспособности выполнять свои обязанности или ухода в отставку члена Группы Договаривающаяся Сторона, назначившая это лицо, назначает преемника на оставшийся срок. Назначения вступают в силу с даты получения регистратором уведомления об этих назначениях.

3) Регистратор ведет список членов Группы и регулярно информирует Договаривающиеся Стороны о ее составе.

Статья 31.

1) Цель примирительной процедуры заключается в полюбовном урегулировании спора посредством рекомендаций, формулируемых независимыми примирителями.

2) Примирители выясняют спорные вопросы, запрашивают с этой целью у сторон любую информацию и на ее основе представляют сторонам рекомендацию для урегулирования данного спора.

3) Стороны должны добросовестно сотрудничать с примирителями для того, чтобы дать им возможность выполнить их функции.

4) При условии соблюдения положений пункта 2 статьи 25 стороны в споре могут в любой момент примирительного процесса принять согласованное решение обратиться к иной процедуре для урегулирования их спора. Стороны в споре, который подлежал разрешению в соответствии с иной процедурой, чем та, которая предусмотрена в настоящей главе, могут по взаимному согласию решить обратиться к международному обязательному примирению.

Статья 32.

1) Примирение осуществляется либо одним примирителем, либо нечетным числом примирителей, согласованных или назначенных сторонами.

2) Если стороны не могут договориться о числе или о назначении примирителей, как предусмотрено в пункте 1 статьи 32, примирение осуществляется тремя примирителями: каждая сторона назначает по одному примирителю соответственно в заявлении (заявлениях) о претензии и ответе на претензию, и два назначенных таким образом примирителя назначают третьего, который действует в качестве председателя.

3) Если в ответе на претензию не указан примиритель, который должен быть назначен в случаях, когда применяется пункт 2 статьи 32, то в течение 30 дней после получения заявления о претензии второй примиритель выбирается указанным в заявлении о претензии примирителем путем жеребьевки из числа членов Группы, назначенных Договаривающейся Стороной или сторонами, чью национальность имеет (имеют) ответчик (ответчики).

4) Если примирители, назначенные в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 32, не могут договориться о назначении третьего примирителя в течение 15 дней после даты назначения второго примирителя, он выбирается назначенными примирителями путем жеребьевки в течение последующих 5 дней. До проведения жеребьевки учитываются, что:

- а) никакой член Группы примирителей, имеющий то же гражданство, что любой из двух первых примирителей, не имеет права выбираться путем жеребьевки;
- б) каждый из первых двух примирителей может исключить из списка членов Группы примирителей равное число примирителей при условии, что останутся по крайней мере 30 членов Группы, имеющих право быть выбранными путем жеребьевки.

Статья 33.

1) Если несколько сторон просят о примирении с одним и тем же ответчиком по одному и тому же спорному вопросу или вопросам, которые тесно взаимосвязаны, то ответчик может просить об объединении этих дел.

2) Просьба об объединении рассматривается и решение принимается большинством голосов председателей уже выбранных примирителей. Если такая просьба удовлетворена, то председатели назначают примирителей для рассмотрения объединенного дела из числа уже назначенных или выбранных примирителей при условии, что выбирается нечетное число примирителей и что примиритель, который был первым назначен каждой из сторон, является одним из примирителей для рассмотрения объединенного дела.

Статья 34.

Если примирительная процедура уже начата, то любая сторона, иная, чем надлежащий орган, упомянутый в статье 28, может вступить в процесс: либо

- а) в качестве стороны - в случае непосредственной экономической заинтересованности, либо
 - б) в качестве стороны, поддерживающей одну из первоначальных сторон, - в случае косвенной экономической заинтересованности,
- если только ни одна из первоначальных сторон не возражает против такого участия в процессе.

Статья 35

- 1) Рекомендации примирителей выносятся в соответствии с положениями настоящего Кодекса.
- 2) Если в Кодексе не содержится положений по какому-либо вопросу, примирители применяют право, о котором стороны договорились в момент начала примирительного процесса или впоследствии, но не позднее чем во время представления доказательств примирителям. При отсутствии такой договоренности применяется право, которое, по мнению примирителей, наиболее тесно связано с данным спором.
- 3) Примирители не выносят решения по спору *ex aequo et bono*, если только стороны не договорились об этом после возникновения спора.
- 4) Примирители не выносят заключения *non liquet* на основании неясности закона.
- 5) Примирители могут рекомендовать такие средства защиты права и освобождения от ответственности, какие предусмотрены в праве, применимом к данному спору.

Статья 36.

Рекомендации примирителей должны быть мотивированы.

Статья 37.

1) Если стороны не договорились до начала, в ходе или после процедуры примирения о том, что рекомендация примирителей является обязательной, она становится обязательной в силу ее принятия сторонами. Рекомендация, принятая некоторыми из сторон в споре, обязательна лишь для этих сторон.

2) О принятии рекомендации стороны должны сообщить примирителям по указанному ими адресу не позднее 30 дней после получения уведомления о рекомендации; в противном случае считается, что рекомендация не принята.

3) Любая сторона, которая не принимает рекомендацию, в течение 30 дней после периода, указанного в пункте 2 статьи 37, подробно сообщает примирителям и другим сторонам в письменной форме о мотивах отклонения рекомендации.

4) Если рекомендация принята сторонами, то примирители незамедлительно составляют и подписывают протокол об урегулировании спора, и с этого момента рекомендация становится обязательной для этих сторон. Если рекомендация не принята всеми сторонами, то примирители составляют доклад в отношении сторон, отклоняющих рекомендацию, в котором указывается существо спора и то, что этим

сторонам не удалось его урегулировать.

5) Рекомендация, ставшая обязательной для сторон, выполняется ими незамедлительно или в такой более поздний срок, который указан в рекомендации.

6) Любая сторона может обусловить свое принятие рекомендации принятием ее всеми или определенными сторонами в споре.

Статья 38.

1) Рекомендация представляет собой окончательное разрешение спора между сторонами, которые ее принимают, за исключением случаев, когда она не признана и не приведена в исполнение в соответствии с положениями статьи 39.

2) " Рекомендация " включает толкование, разъяснение или пересмотр ее примирителями до того, как она была принята.

Статья 39.

1) Каждая Договаривающаяся Сторона признает рекомендацию как обязательную в отношениях между сторонами, которые ее приняли, и, при условии соблюдения положений пунктов 2 и 3 статьи 39, приводит в исполнение по просьбе любой такой стороны все обязательства, возложенные рекомендацией, как если бы это было окончательным решением суда данной Договаривающейся стороны.

2) Рекомендация не признается и не приводится в исполнение по просьбе стороны, упомянутой в пункте 1 статьи 39, лишь в том случае, если суд или другой компетентный орган страны, где испрашиваются ее признание и приведение в исполнение, убеждается в том, что:

a) дееспособность любой стороны, которая приняла рекомендацию, согласно применимому к ней праву была в момент принятия ограничена в какой-либо мере;

b) при вынесении рекомендации имел место обман или принуждение;

c) рекомендация противоречит публичному порядку страны, где она приводится в исполнение; или

d) состав примирителей или примирительная процедура не соответствовали положениям настоящего Кодекса.

3) Любая часть рекомендации не признается и не приводится в исполнение, если суд или другой компетентный орган убеждается в том, что такая часть подпадает под любой из подпунктов пункта 2 статьи 39 и может быть выделена из других частей рекомендации. Если такая часть не может быть выделена, то вся рекомендация не признается и не приводится в исполнение.

Статья 40.

1) Если рекомендация принята всеми сторонами, рекомендация и ее мотивы могут быть опубликованы с согласия всех сторон.

2) Если рекомендация отклонена одной или более сторонами, но принята одной или более другими сторонами:

a) сторона или стороны, отклоняющие рекомендацию, публикуют свое обоснование ее отклонения в соответствии с пунктом 3 статьи 37 и могут одновременно опубликовать рекомендацию и ее мотивы;

b) сторона, которая приняла рекомендацию, может опубликовать рекомендацию и ее мотивы; она может также опубликовать обоснование отклонения, изложенное любой другой стороной, если только эта другая сторона уже не опубликовала факт своего отклонения и его обоснование в соответствии с подпунктом "a" пункта 2 статьи 40.

3) Если рекомендация не принята ни одной из сторон, каждая сторона может опубликовать рекомендацию и ее мотивы, а также факт своего собственного отклонения рекомендации и его обоснование.

Статья 41.

1) Документы и заявления, содержащие фактическую информацию и предоставленные любой стороной примирителям, предаются гласности, если только эта сторона или большинство примирителей не примут иного решения.

2) Такие документы и заявления, представляемые стороной, могут подаваться этой стороной в поддержку ее дела в последующих процессах между теми же сторонами, вытекающих из того же спора.

Статья 42.

Если рекомендация не стала обязательной для сторон, то никакие мнения или мотивы, выдвинутые примирителями, и никакие уступки или предложения, сделанные сторонами в интересах примирительной процедуры, не затрагивают законных прав и обязанностей любой из сторон.

Статья 43.

- 1) а) Расходы на примирителей и все расходы по проведению примирительного процесса распределяются поровну между сторонами процесса, если только они не договорятся об ином;
- б) В случаях, когда примирительный процесс начат, примирители имеют право потребовать аванс или обеспечение возмещения расходов, упомянутых в подпункте "а" пункта 1 статьи 43.
- 2) Каждая сторона несет все расходы, которые у нее возникают в связи с процессом, если только стороны не договорятся об ином.
- 3) Несмотря на положения пунктов 1 и 2 статьи 43, примирители, если они единодушно решат, что какая-либо сторона предъявила претензию недобросовестно или необоснованно, могут возложить на эту сторону какую-либо часть или все расходы других сторон в процессе. Такое решение является окончательным и обязательным для всех сторон.

Статья 44.

- 1) Неявка стороны или непредставление ею своих объяснений по делу на какой-либо стадии процесса не считается признанием притязаний другой стороны. В таком случае другая сторона может по своему выбору просить примирителей прекратить процесс или рассмотреть переданные им вопросы и представить рекомендацию в соответствии с положениями о вынесении рекомендаций, изложенными в настоящем Кодексе.
- 2) До прекращения процесса примирители предоставляют стороне, которая не явилась или не представила своих объяснений по делу, отсрочку, не превышающую 10 дней, если только они не убеждены, что сторона не намерена явиться или представить свои объяснения по делу.
- 3) Несоблюдение процессуальных сроков, установленных настоящим Кодексом или определенных примирителями, в частности сроков для представления заявлений или информации, рассматривается как неявка на процесс.
- 4) Если процесс был прекращен из-за неявки какой-либо из сторон или непредставления ею своих объяснений по делу, примирители составляют доклад о неявке этой стороны или непредставлении ею своих объяснений по делу.

Статья 45.

- 1) Примирители следуют процессуальным нормам, предусмотренным настоящим Кодексом.
- 2) Правила процедуры, прилагаемые к настоящей Конвенции, рассматриваются как типовые правила для руководства примирителям. Примирители могут по взаимному согласию применять, дополнять или изменять правила, содержащиеся в приложении, или формулировать свои собственные правила процедуры в той мере, в какой такие дополнительные, измененные или другие правила не противоречат положениям настоящего Кодекса.
- 3) Если стороны согласятся, что это может послужить интересам быстрого и недорогого разрешения данного дела, они могут договориться о правилах процедуры, которые не противоречат положениям настоящего Кодекса.
- 4) Примирители формулируют рекомендацию на основе единогласия, а при недостижении такового - большинством голосов.
- 5) Примирительный процесс заканчивается, и примирители выносят рекомендацию не позднее 6 месяцев с даты назначения примирителей, за исключением случаев, о которых говорится в подпунктах "е", "f" и "g" пункта 4 статьи 23 и для которых действуют сроки, указанные в пункте 1 статьи 14 и пункте 4 статьи 16. Этот шестимесячный период может быть продлен по соглашению сторон.

С. Организационный механизм

Статья 46.

- 1) За шесть месяцев до вступления настоящей Конвенции в силу Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, при условии утверждения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций и с учетом мнений, выраженных Договаривающимися Сторонами, назначает регистратора, которому может быть придан в помощь такой дополнительный штат служащих, какой может быть необходим для выполнения функций, перечисленных в пункте 2 статьи 46. Административное обслуживание регистратора и его помощников обеспечивается Отделением Организации Объединенных Наций в Женеве.
- 2) Регистратор, по консультации в соответствующих случаях с Договаривающимися Сторонами, выполняет следующие функции:
 - а) ведет список примирителей для Международной группы примирителей и регулярно информирует Договаривающиеся Стороны о составе Группы;
 - б) сообщает заинтересованным сторонам по их просьбе фамилии и адреса примирителей;

- с) получает и хранит копии просьб о примирении, ответов, рекомендаций, сообщений о их принятии или отклонении, включая мотивы отклонения;
- д) предоставляет, с соблюдением положений статьи 40, организациям грузоотправителей, конференциям и правительствам по их просьбе и за их счет копии рекомендаций и мотивов их отклонения;
- е) предоставляет информацию неконфиденциального характера и без ссылки на соответствующие стороны о законченных примирительных делах в целях подготовки материала для Конференции по обзору, упомянутой в статье 52; и
- ф) выполняет другие функции, возложенные на регистратора в соответствии с подпунктом "с" пункта 1 статьи 26 и пунктами 2 и 3 статьи 30.

Глава VII. Заключительные статьи

Статья 47. Выполнение

- 1) Каждая Договаривающаяся Сторона принимает такие законодательные или иные меры, которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения настоящей Конвенции.
- 2) Каждая Договаривающаяся Сторона препровождает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который является депозитарием, тексты законодательных или иных актов, которые она приняла для обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

Статья 48. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

- 1) Настоящая Конвенция остается открытой для подписания с 1 июля 1974 года по 30 июня 1975 года включительно в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций и затем будет открыта для присоединения.
- 2) Все государства имеют право стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции путем:
 - а) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения - с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
 - б) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении; или
 - с) присоединения.
- 3) Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи с этой целью документа на хранение депозитарию.

Статья 49. Вступление в силу

- 1) Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую не менее 24 государств, общий тоннаж которых составляет по меньшей мере 25 процентов мирового тоннажа, стали ее Договаривающимися Сторонами в соответствии со статьей 48. Для целей настоящей статьи учитывается тоннаж, указанный в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 1973 год, таблица 2 "Анализ мирового флота по основным типам", в отношении судов для перевозки генеральных грузов (включая грузо-пассажирские суда) и контейнеровозов (полностью ячеистых), исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки и американский и канадский флот на Великих озерах¹.
- 2) Для каждого государства, которое впоследствии ратифицирует, принимает, утверждает Конвенцию или присоединяется к ней, настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты сдачи на хранение таким государством соответствующего документа.
- 3) Любое государство, которое становится Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции после вступления в силу поправки, если только оно не заявляет об ином намерении:
 - а) считается Стороной настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой; и
 - б) считается Стороной Конвенции без внесенной в нее поправки в отношении любой Стороны настоящей Конвенции, не связанной этой поправкой.

Статья 50. Денонсация

¹ Требования по тоннажу применительно к пункту 1 статьи 49 изложены в докладе Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций о второй части ее сессии (TD/CODE/10), приложение I

1) Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Договаривающейся Стороной в любое время по истечении двухлетнего периода с даты вступления Конвенции в силу.

2) Денонсация доводится до сведения депозитария в письменной форме и вступает в силу по истечении одного года или такого более продолжительного периода, который может быть указан в документе о денонсации, с даты его получения депозитарием.

Статья 51.

Поправки

1) Любая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или более поправок к настоящей Конвенции, направив их депозитарию. Депозитарий распространяет такие поправки среди Договаривающихся Сторон для принятия и среди государств, имеющих право стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции, но не являющихся таковыми - для их сведения.

2) Каждая предлагаемая поправка, распространенная в соответствии с пунктом 1 статьи 51, считается принятой, если ни одна из Договаривающихся Сторон не сообщает депозитарию о своих возражениях против нее в течение 12 месяцев с даты ее распространения депозитарием. Если какая-либо Договаривающаяся Сторона сообщает о возражениях против предлагаемой поправки, такая поправка не считается принятой и не вступает в силу.

3) Если не было сообщено о возражениях, поправка вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон через шесть месяцев по истечении периода в двенадцать месяцев, упомянутого в пункте 2 статьи 51.

Статья 52.

Конференция по обзору

1) Конференция по обзору созывается депозитарием по истечении пяти лет с даты вступления настоящей Конвенции в силу для рассмотрения действия Конвенции, в особенности ее выполнения, а также для рассмотрения и принятия соответствующих поправок.

2) По истечении четырех лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции депозитарий запрашивает мнения всех государств, имеющих право участвовать в Конференции по обзору, и на основе полученных мнений подготавливает и распространяет проект повестки дня, а также поправок, предлагаемых для рассмотрения Конференцией.

3) Последующие конференции по обзору созываются таким же образом каждые пять лет или, по просьбе одной трети Договаривающихся Сторон настоящей Конвенции, в любое время после первой Конференции по обзору, если только она не примет иного решения.

4) Несмотря на положения пункта 1 статьи 52, если настоящая Конвенция не вступила в силу по истечении пяти лет с даты принятия Заключительного акта Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций, Конференция по обзору созывается по просьбе одной трети государств, имеющих право стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции, Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, при условии утверждения Генеральной Ассамблеей, для пересмотра положений Конвенции и ее приложений и для рассмотрения и принятия соответствующих поправок.

Статья 53.

Функции депозитария

1) Депозитарий уведомляет подписавшие и присоединившиеся государства о:

а) подписании, ратификациях, принятиях, утверждениях и присоединениях в соответствии со статьей 48;

б) дате вступления настоящей Конвенции в силу в соответствии со статьей 49;

с) денонсациях настоящей Конвенции в соответствии со статьей 50;

д) оговорках к настоящей Конвенции и снятии оговорок;

е) текстах законодательных или иных актов, которые каждая Договаривающаяся Сторона приняла для обеспечения выполнения настоящей Конвенции в соответствии со статьей 47;

ф) предлагаемых поправках и возражениях против предлагаемых поправок в соответствии со статьей 51; и

г) вступлении в силу поправок в соответствии с пунктом 3 статьи 51. 2) Депозитарий предпринимает также такие действия, которые являются необходимыми в соответствии со статьей 52.

Статья 54.

Аутентичные тексты - сдача на хранение

Подлинник настоящей Конвенции, тексты которой на английском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю

Организации Объединенных Наций.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию в дни, указанные против их подписей.

/подписи/

Приложение к Конвенции о кодексе
поведения линейных конференций

Типовые правила процедуры международного обязательного примирения

Правило 1

1) Любая сторона, желающая начать примирительный процесс в соответствии с Кодексом, направляет другой стороне и в копии регистратору просьбу об этом в письменной форме вместе с заявлением о претензии.

2) Заявление о претензии должно содержать:

a) точное наименование каждой стороны в споре и ее адрес;

b) краткое изложение относящихся к делу фактов, спорных вопросов и предложения истца по урегулированию спора;

c) заявление о том, желательно ли устное разбирательство, и если оно желательно, то данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны истца, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

d) в качестве приложения - такие подтверждающие документы и соответствующие соглашения, заключенные сторонами, которые истец может счесть необходимыми во время предъявления претензии;

e) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного истцом в соответствии с пунктом 2 статьи 32;

f) предложения, если таковые имеются, относительно правил процедуры.

3) Заявление о претензии должно быть датировано и подписано данной стороной.

Правило 2

1) Если ответчик решит ответить на претензию, он направляет в течение 30 дней с даты получения им заявления о претензии ответ другой стороне и в копии - регистратору.

2) Ответ должен содержать:

a) краткое изложение относящихся к делу фактов, которые противопоставляются доводам, содержащимся в заявлении о претензии, предложение ответчика, если таковое имеется, относительно урегулирования спора, а также любые средства защиты права, предлагаемые им для урегулирования спора;

b) заявление о том, желательно ли устное разбирательство, и если оно желательно, то данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны ответчика, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

c) в качестве приложения - такие подтверждающие документы и соответствующие соглашения, которые ответчик может счесть необходимыми во время направления его ответа;

d) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного ответчиком в соответствии с пунктом 2 статьи 32;

e) предложения, если таковые имеются, относительно правил процедуры.

3) Ответ должен быть датирован и подписан данной стороной.

Правило 3

1) Любое лицо или другая заинтересованная сторона, желающие принять участие в примирительном процессе согласно статье 34, направляют сторонам в споре и в копии - регистратору просьбу об этом в письменной форме.

2) Если желательно участие в процессе в соответствии с пунктом "a" статьи 34, то в просьбе излагаются мотивы этого, включая информацию, требуемую согласно подпунктам "a", "b" и "d" пункта 2 правила 1.

3) Если желательно участие в процессе в соответствии с пунктом "b" статьи 34, то в просьбе указываются мотивы этого, а также, какой из сторон в споре будет оказываться поддержка.

4) Любое возражение против просьбы об участии в процессе такой стороны направляется ей возражающей стороной и в копии - другой стороне в течение 7 дней после получения просьбы об участии.

5) В случае объединения двух или более процессов последующие просьбы об участии в качестве третьей стороны направляются всем заинтересованным сторонам, каждая из которых может выдвинуть возражения в соответствии с настоящим правилом.

Правило 4

По договоренности между сторонами в споре и по ходатайству любой стороны примирители, предоставив сторонам возможность высказаться, могут распорядиться об объединении или разделении всех или некоторых претензий, имеющихся на данный момент у этих же сторон по отношению друг к другу.

Правило 5

1) Любая сторона может заявить отвод примирителю при наличии обстоятельств, вызывающих обоснованные сомнения относительно его независимости.

2) Заявление об отводе с указанием мотивов отвода должно быть сделано до даты окончания процесса, прежде чем примирители вынесут свою рекомендацию. Любое такое заявление рассматривается безотлагательно, и в первую очередь в качестве предварительного вопроса: решение по нему принимается большинством голосов примирителей в случаях, когда было назначено более одного примирителя. Решение в таких случаях является окончательным.

3) В случае смерти, выхода в отставку, неспособности выполнять свои обязанности или дисквалификации примирителя он немедленно заменяется.

4) Прерванный таким образом процесс возобновляется с того момента, на котором он был прерван, если только стороны не договорились или примирители не распорядились о новом рассмотрении или повторном слушании каких-либо устных показаний.

Правило 6

Примирители сами определяют свою юрисдикцию и/или компетенцию в соответствии с положениями Кодекса.

Правило 7

1) Примирители получают и рассматривают все письменные заявления, документы, affidavits, публикации и любые другие доказательства, включая устные, которые могут быть им представлены любой из сторон или от ее имени, и дают им такую оценку, которой такие доказательства, по их мнению, заслуживают.

2) а) Каждая сторона может представить примирителям любые материалы, которые она считает относящимися к делу, и в момент такого представления передает заверенные копии всем другим сторонам в процессе, которым должна быть предоставлена надлежащая возможность ответа на такой материал;

б) Только примирители решают вопрос об относимости и существенности доказательств, представленных им сторонами;

с) Примирители могут потребовать от сторон представления таких дополнительных доказательств, которые они могут счесть необходимыми для выяснения и разрешения спора, при условии что другие стороны в процессе имеют надлежащую возможность прокомментировать такие дополнительно представленные доказательства.

Правило 8

1) Во всех случаях, когда в Кодексе или в настоящих Правилах предусмотрено определенное число дней для совершения какого-либо действия, дата, с которой начинается исчисление данного срока, не принимается в расчет, но учитывается последний день этого срока, кроме случаев, когда этот последний день приходится на субботу, на воскресенье или на официальный праздник в месте примирения; в таких случаях последним днем является следующий рабочий день.

2) Если предусматриваемый срок составляет менее семи дней, приходящиеся на него субботы, воскресенья и официальные праздники исключаются из расчета.

Правило 9

При условии соблюдения содержащихся в Кодексе положений о процессуальных сроках примирители могут по ходатайству одной из сторон или по соглашению между ними продлить любой срок, установленный примирителями.

Правило 10

1) Примирители устанавливают порядок разбирательства и, если нет иной договоренности, назначают дату и час каждого заседания.

- 2) Если стороны не договорятся об ином, процесс проходит при закрытых дверях.
- 3) Примирители, прежде чем объявить об окончании разбирательства, особо спрашивают все стороны, могут ли они представить какие-либо дополнительные доказательства, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

Правило 11

- 1) Рекомендации примирителей формулируются письменно и должны включать:
 - a) точное наименование и адрес каждой стороны;
 - b) указание способа назначения примирителей, включая их фамилии;
 - c) дату и место примирительного процесса;
 - d) краткое изложение примирительного процесса в том виде, в каком примирители сочтут это нужным;
 - e) краткое изложение фактов, установленных примирителями;
 - f) краткое изложение заявлений сторон;
 - g) изложение решений по спорным вопросам с указанием мотивов;
 - h) подписи примирителей и дату каждой подписи;
 - i) адрес, по которому направляется сообщение о принятии или отклонении рекомендации.

Правило 12

Рекомендация должна, по возможности, содержать решение относительно расходов в соответствии с положениями Кодекса. Если рекомендация не содержит полного решения относительно расходов, примирители в возможно более короткий срок и во всяком случае не позднее 60 дней после вынесения рекомендации выносят решение в письменной форме относительно расходов, как это предусматривается Кодексом.

Правило 13

В рекомендациях примирителей учитываются также ранее рассмотренные аналогичные дела во всех случаях, когда это будет способствовать более единообразному применению Кодекса и соблюдению рекомендаций примирителей.

2. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург, 1 марта 1978 г.)

Преамбула

Государства - стороны настоящей Конвенции

Признавая желательным установить посредством соглашения некоторые правила, касающиеся морской перевозки грузов.

Решили заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о нижеследующем:

Часть I. Общие положения

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.
2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.
3. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени которого, или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени, или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.
4. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза.

5. " Груз " включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, " груз " включает такое приспособление для транспортировки или упаковки, если они предоставлены грузоотправителем.

6. " Договор морской перевозки " означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

7. " Коносамент " означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

8. " Письменная форма " включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

- a) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или
- b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или
- c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или
- d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или
- e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

Часть II. Ответственность перевозчика

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

- a) с момента, когда он принял груз от:
 - i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя;или
- ii) какого-либо органа иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки;
- b) до момента, когда он сдал груз:
 - i) путем передачи груза грузополучателю; или

ii) в случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика, - путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором или законом, или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки; или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5 Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. а) Перевозчик несет ответственность:

i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;

ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.

б) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейерский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

Статья 6 Пределы ответственности

1. а) Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

с) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов (а) и (б) настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту (а)

настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 (а) настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Когда для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9

Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи сослаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или статьи 8 настоящей Конвенции в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в смысле статьи 8.

Статья 10

Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора морской перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых и перевозчик, и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 11

Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее и исключаящее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

Часть III. Ответственность грузоотправителя

Статья 12

Общее правило

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13

Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза

и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлен об опасном характере груза:

- а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и
- б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если - в случаях, когда положения подпункта б пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, - опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

Часть IV. Транспортные документы

Статья 14

Выдача коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.
2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.
3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15

Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:
 - а) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;
 - б) внешнее состояние груза;
 - с) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;
 - д) наименование грузоотправителя;
 - е) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;
 - ф) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
 - г) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;
 - h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;
 - и) место выдачи коносамента;
 - j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;
 - к) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
 - l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;
 - m) указание - в соответствующих случаях - о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;
 - n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и
 - о) повышенный предел или предел ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6.
2. После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю "бортовой" коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на "бортовой" коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении "бортового" коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким

образом документ включает все данные, которые должны содержаться в "бортовом" коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 7 статьи 1.

Статья 16

Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством *prima facie* приема, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте (k) пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17

Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения коносамента данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо относительно внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае не сделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей Конвенцией, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Статья 18

Другие документы, помимо коносаментов

Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для

перевозки, такой документ является доказательством *prima facie* заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

Часть V. Требования и иски

Статья 19

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* сдачи перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в сдаче, если уведомление в письменной форме не было сделано перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное ему на основании настоящей статьи, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику.

7. Если уведомление об ущербе или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этого ущерба или повреждения, не сделано в письменной форме перевозчиком или фактическим перевозчиком грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такого ущерба или повреждения или после сдачи груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие уведомления является доказательством *prima facie* того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакого ущерба или повреждения по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или полномочного члена командного состава судна, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

Статья 20

Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, - в последний день, когда груз должен был быть сдан.

3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 21

Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

c) порт погрузки или порт разгрузки, или

d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. a) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договариваемом государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, заявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого требования по существу; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, заявляющего требование, по этому иску;

b) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения настоящего пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. a) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство;

b) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска;

c) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии с пунктом 2(a) настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора морской перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

Статья 22

Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

b) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является ничтожным.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора морской перевозки.

Часть VI. Дополнительные положения

Статья 23

Договорные условия

1. Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка являются ничтожными.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выдается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся в силу настоящей статьи ничтожным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, перевозчик должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче. Перевозчик должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Статья 24 Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию.

Статья 25 Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах - участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применение пункта 4 статьи 22 настоящей Конвенции.

3. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

4. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

5. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции.

Статья 26
Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6 настоящей Конвенции, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере: 12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за один килограмм веса брутто груза.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод в национальную валюту сумм, упомянутых в пункте 2, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении, либо при использовании права выбора, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода.

Часть VII. Заключительные положения

Статья 27
Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 28
Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 30 апреля 1979 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. После 30 апреля 1979 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 29
Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 30
Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении и

присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам морской перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 31

Денонсация других конвенций

1. Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация приобретает силу со дня вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и сообщает список Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств - участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

4. Несмотря на статью 2 настоящей Конвенции, для целей пункта 1 настоящей статьи Договаривающееся государство может, если сочтет это желательным, отсрочить денонсацию Конвенции 1924 года и Конвенции 1924 года с внесенными в нее Протоколом 1968 года поправками максимально на срок в пять лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции. В этом случае оно уведомляет правительство Бельгии о своем намерении. В течение переходного периода оно должно применять в отношении Договаривающихся государств исключительно настоящую Конвенцию.

Статья 32

Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 33

Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы или валютной единицы

1. Несмотря на положения статьи 32, конференция, имеющая целью только пересмотр сумм, установленных в статье 6 и в пункте 2 статьи 26, или замену одной или обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами, созывается депозитарием в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Пересмотр сумм производится только вследствие значительного изменения их реальной ценности.

2. Конференция по пересмотру должна созываться депозитарием, когда об этом просит не менее одной четверти Договаривающихся государств.

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

4. Любая утвержденная поправка вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи официального документа об этом на хранение депозитария.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после утверждения поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают себя связанными этой поправкой.

6. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 34 Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

Совершено в Гамбурге тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию.

/подписи/

Общая договоренность,
принятая Конференцией Организации Объединенных Наций по морской
перевозке грузов

Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

3. Статус Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург) (по состоянию на 14 июня 1996 г.)

Государство	Подписание	Ратификация
Вступление в силу	Присоединение	
Австрия	30 апреля 1979 г.	29 июля 1993 г.
августа 1994 г.		1
Барбадос		2 февраля 1981 г.
1992 г.		1 ноября
Ботсвана		16 февраля 1988 г.
1992 г.		1 ноября
Бразилия	31 марта 1978 г.	
Буркина Фасо		14 августа 1989 г.
1992 г.		1 ноября
Камерун		21 октября 1993 г.
1994 г.		1 ноября
Чили	31 марта 1978 г.	9 июля 1982 г.
1992 г.		1 ноября
Чешская		
республика а/	2 июня 1993 г.	23 июня 1995 г.
1996 г.		1 июля
Дания	18 апреля 1979 г.	

Эквадор	31 марта 1978 г.		
Египет	31 марта 1978 г.	23 апреля 1979 г.	1 ноября
1992 г.			
Финляндия	18 апреля 1979 г.		
Франция	18 апреля 1979 г.		
Гамбия		7 февраля 1996 г.	1 марта
1997 г.			
Германия	31 марта 1978 г.		
Грузия		21 марта 1996 г.	1 апреля
1997 г.			
Гана	31 марта 1978 г.		
Гвинея		23 января 1991 г.	1 ноября
1992 г.			
Святейший Престол	31 марта 1978 г.		
Венгрия	23 апреля 1979 г.	5 июля 1984 г.	1 ноября
1992 г.			
Кения		31 июля 1989 г.	1 ноября
1992 г.			
Ливан		4 апреля 1983 г.	1 ноября
1992 г.			
Лесото		26 октября 1989 г.	1 ноября
1992 г.			
Мадагаскар	31 марта 1978 г.		
Малави		18 марта 1991 г.	1 ноября
1992 г.			
Мексика	31 марта 1978 г.		
Марокко		12 июня 1981 г.	1 ноября
1992 г.			
Нигерия		7 ноября 1988 г.	1 ноября
1992 г.			
Норвегия	18 апреля 1979 г.		
Пакистан	8 марта 1979 г.		
Панама	31 марта 1978 г.		
Филиппины	14 июня 1978 г.		
Португалия	31 марта 1978 г.		
Румыния		7 января 1982 г.	1 ноября
1992 г.			
Сенегал	31 марта 1978 г.	17 марта 1986 г.	1 ноября
1992 г.			
Словацкая Республика а/	28 мая 1993 г.		
Сьерра-Леоне	15 августа 1978 г.	7 октября 1988 г.	1 ноября
1992 г.			
Сингапур	31 марта 1978 г.		
Швеция	18 апреля 1979 г.		
Тунис		15 сентября 1980г.	1 ноября
1992 г.			
Уганда		6 июля 1979 г.	1 ноября
1992 г.			
Объединенная Республика			

Танзания	24 июля 1979 г.	1 ноября
1992 г.		
Соединенные		
Штаты Америки	30 апреля 1979 г.	
Венесуэла	31 марта 1978 г.	
Заир	19 апреля 1979 г.	
Замбия	7 октября 1991 г.	1 ноября
1992 г.		

Подписали только - 20 государств; ратифицировали и присоединились - 25.

а/ Конвенция была подписана бывшей Чехословакией 6 марта 1979 года

1/. 28 мая 1993 года Словацкая Республика и 2 июня 1993 года Чешская Республика сдали на хранение документы о правопреемстве в отношении подписания, и Чешская Республика сдала свою ратификационную грамоту 23 июня 1995 года. При ратификации Чешская Республика сняла упомянутое в сноске 1 заявление, которое было сделано бывшей Чехословакией.

Заявления и оговорки

1/ При подписании Конвенции бывшая Чехословакия заявила в соответствии со статьей 26 о формуле пересчета сумм ответственности, о которых говорится в пункте 2 данной статьи, в чехословацкую валюту и о сумме пределов ответственности, которая будет применяться на территории Чехословакии, в чехословацкой валюте.