

Стандартные условия (1992) по использованию Коносамента смешанной перевозки ФИАТА

Определения

- «Экспедитор» - это Оператор смешанных перевозок, выдающий коносамент ФИАТА, наименование которого имеется на лицевой стороне Коносамента ФИАТА и который принимает на себя ответственность за выполнение контракта смешанной перевозки в качестве Перевозчика.
- «Продавец означает и включает грузоотправителя, грузополучателя, держателя коносамента, получателя, а также владельца груза.
- «Грузоотправитель» - это лицо, которое заключает контракт смешанной перевозки с Экспедитором.
- «Грузополучатель» - это лицо, имеющее право на получение груза от Экспедитора.
- «Принятые под ответственность» означает, что грузы были переданы Экспедитору и приняты им в месте, подтвержденном коносаментом ФИАТА, для осуществления перевозки.
- «Грузы» означают любое имущество, включая живых животных, а также контейнеры, поддоны или подобные средства транспортировки или упаковки, не предоставляемые Экспедитором независимо от того, должно ли такое имущество быть перевезено или перевозится на или под палубой.

1. Сфера применения

Несмотря на название документа «Коносамент смешанной перевозки ФИАТА (FBL)» настоящие условия будут также применяться, если используется только один способ перевозки.

2. Выдача FBL

2.1. Выдавая настоящий FBL Экспедитор

а) обязуется выполнить и/или от своего собственного имени обеспечить осуществление всей перевозки от места, где товары были приняты под ответственность (место принятия, подтвержденное в этом FBL) до места назначения, указанного в FBL;

б) принимает на себя ответственность, как установлено в настоящих условиях.

2.2. Согласно условиям этого FBL Экспедитор будет отвечать за все действия и упущения своих служащих и агентов, действующих в пределах своих полномочий, или любого

другого лица, услуги которого он использует для выполнения контракта, что подтверждается этим FBL так, как если бы такие действия и упущения были его собственными.

3. Оборотность и право на груз

3.1. Настоящий FBL выдается в оборотной форме, если он не отмечен пометкой «необоротный». Он будет содержать в себе право собственности на груз и его держатель вправе получить или передать груз, упомянутый здесь.

3.2. Информация в этом FBL *prima facie* является доказательством принятия Экспедитором под свою ответственность груза согласно такой информации, если в ней не содержится противоположных пометок, таких как «взвешено, погружено и сосчитано грузоотправителем», «контейнер Спарен грузоотправителем», или подобных этим выражений, сделанных в печатном тексте или вписанных в этот FBL. Однако, доказательство противоположного не допускается, если FBL был передан грузополучателю для использования и который добросовестно полагался и действовал, исходя из этого.

4. Опасные грузы и компенсация

4.1. Продавец должен выполнять правила, обязательные для исполнения согласно национальному законодательству и Международной Конвенции по перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и в любом случае должен письменно сообщить Экспедитору точный характер опасности до того момента, когда опасные грузы взяты Экспедитором под свою ответственность, и дать ему указания, в случае необходимости, по мерам предосторожности.

4.2. Если Продавец не предоставит такую информацию и Экспедитор не будет знать об опасном характере груза и необходимых мерах предосторожности, которые должны быть предприняты, и если в любой момент он будет нести угрозу жизни или имуществу, то он может в любом месте, в зависимости от обстоятельств быть разгружен, уничтожен или обезврежен, без возмещения стоимости. Продавец должен компенсировать Экспедитору все убытки, ущерб, задолженность или расходы, вызванные принятием Экспедитором этого груза под свою ответственность, его перевозкой, или

любой услуги, относящейся к этому.

Продавец отвечает за доказательство того, что Экспедитор знал о точном характере опасности при перевозке упомянутого груза.

4.3. Если какие-либо грузы создадут угрозу жизни или имуществу, они могут быть соответственно выгружены или складированы в любом месте, или уничтожены, или обезврежены. Если такая опасность не была вызвана ошибкой или небрежностью Экспедитора, он не несет никакой ответственности, и Продавец должен компенсировать ему все убытки, ущерб, задолженность и расходы, вытекающие из этого.

5. Описание груза, упаковка и проверка Продавца

5.1. Грузоотправитель обязан гарантировать Экспедитору в момент принятия груза под свою ответственность точность всей информации касательно общей природы товара, его маркировки, числа мест, веса, объема, количества и, если необходимо, опасного характера этого груза, предоставляемой им самим или от его имени для внесения в FBL.

Грузоотправитель возместит Экспедитору все убытки, ущерб и расходы, являющиеся следствием любой неточности или недостаточности такой информации. Грузоотправитель остается ответственным даже, если FBL был передан им самим.

Право Экспедитора на такую компенсацию никоим образом не будет ограничивать его ответственность согласно этому FBL перед любым лицом, кроме Грузоотправителя.

5.2. Экспедитор не будет отвечать за любой убыток, ущерб или расходы, вызванные поврежденной или недостаточной упаковкой груза, неправильной погрузкой или затариванием контейнеров или других транспортных единиц, если такая загрузка или упаковка осуществлялась Продавцом или от его имени любым лицом, кроме Экспедитора, или вызванные повреждением или непригодностью контейнеров или других транспортных единиц, предоставляемых Продавцом, или в случае предоставления Экспедитором, если повреждение или непригодность контейнера или другой транспортной единицы были бы очевидны в ходе обоснованной проверки Продавца. Продавец компенсирует Экспедитору весь

убыток, ущерб, задолженность и расходы, вызванные этим.

6. Ответственность Экспедитора

6.1. Ответственность Экспедитора за грузы согласно настоящим условиям охватывает период от момента принятия грузов под ответственность Экспедитора до момента их доставки.

6.2. Экспедитор несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, если случай, вызвавший утрату, повреждение или задержку в доставке имел место, пока грузы были под его ответственностью, как определено в п. 2.1.а, если только Экспедитор не докажет, что указанные потери, ущерб или задержка в доставке произошли не по вине или небрежности его собственной, его служащих или агентов, или любых других лиц, упоминаемых в п. 2.2. Однако, Экспедитор будет нести ответственность только за убыток, являющийся следствием задержки в доставке, если Грузоотправитель заявил о своей заинтересованности в своевременной доставке, что было принято Экспедитором к исполнению и внесено в этот FBL.

6.3. Время прибытия не гарантируется Экспедитором. Однако, задержка в доставке имеет место, если грузы не были доставлены в пределах срока точно оговоренного или, в случае отсутствия такой договоренности, в пределах срока, который был бы разумно необходим для исполнительного Экспедитора в подобных обстоятельствах.

6.4. Если груз не был доставлен в пределах 90 последующих дней по истечении даты доставки, как определено в п. 6.3, то лицо, имеет право заявить требование, может в отсутствии доказательства противоположного считать груз утраченным.

6.5. Если Экспедитор установил, что по обстоятельствам данного случая утрата или ущерб могли бы быть вызваны одной или более причинами или событиями, указанными в подпунктах а - е настоящего пункта, то следует считать, что утрата или ущерб вызваны именно этими причинами; однако, всегда при условии, что лицо, имеющее право заявить требование имеет право доказать, что убыток или ущерб фактически не были вызваны в целом или частично одной или более из таких причин или событиями:

а) действием или упущением Продавца или

любого другого лица, помимо Экспедитора, выступающего от имени Продавца, или от имени лица, от которого Экспедитор принял груз под свою ответственность;

- b) недостаточным или плохим состоянием упаковки или маркировки и/или нумерации;
- c) обработкой, погрузкой, укладкой или выгрузкой груза Продавцом или любым лицом, действующим от имени Продавца;
- d) внутренним дефектом груза;
- e) забастовкой, локаутом, остановкой или недостатком рабочей силы.

6.6. Меры защиты морских перевозок или перевозок внутренними водами Несмотря на пункты 6.2., 6.3. и 6.4. Экспедитор не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в доставке грузов, перевозимых морским или внутренним водным, если такие утрата, повреждение или задержка в доставке в ходе такой перевозки были вызваны :

- a) действием, небрежностью или фактической виной капитана, матроса, лоцмана или служащих перевозчика в ходе навигации или управления судном;
- b) пожаром, если он не вызван фактической виной или умыслом перевозчика, однако всегда при условии, что если утрата или повреждение был результатом непригодности судна к морским перевозкам, то Экспедитор может доказать, что перед началом рейса должное усердие было приложено к тому, чтобы сделать судно пригодным к морским перевозкам.

7. Условия первостепенной важности

7.1. Настоящие условия будут иметь юридическую силу только в том случае, если они не противоречат обязательным положениям Международных конвенций или национального законодательства, применяемых к контракту, подтверждаемым этим FBL.

7.2. Гаагские Правила, содержащиеся в Международной Конвенции по унификации некоторых правил касательно Коносамента, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г., или в тех странах, где уже действуют Гаагско-Висбийские Правила, содержащиеся в Брюссельской протоколе от 23 февраля 1968 г., в качестве действующих в стране отгрузки, будут применяться ко всем морским перевозкам груза, а также перевозке груза внутренними водами, такие положения будут

применяться ко всему грузу независимо от того перевозится ли он на палубе или под палубой.

7.3. Акт Морской Перевозки Грузов в Соединенных Штатах Америки (COGSA) будет применяться к морской перевозке груза независимо на палубе или под палубой, если обязательно применительно к этому FBL или применялся бы, но для груза, перевозимого на палубе в соответствии с заявлением в этом FBL.

8. Ограничение ответственности Экспедитора

8.1. Оценка компенсации за потерю или повреждение груза должна осуществляться со ссылкой на стоимость подобного груза в месте и во время, куда и когда они были доставлены Грузополучателю или в месте и во время, куда и когда в соответствии с этим FBL они должны бы быть таким образом доставлены.

8.2. Стоимость груза будет определяться согласно текущей товарообменной цене или, если нет такой цены, согласно текущей рыночной цене или, если нет таких цен путем ссылки на обычную стоимость товара того же наименования и качества.

8.3. Согласно положениям подпунктов 8.4.- 8.9. включительно, ответственность Экспедитора за утрату или повреждение груза не должна превышать сумму, эквивалентную 666.67 SDR за упаковку или грузовое место или 2 SDR за килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше при условии, что Грузоотправителем не было сделано заявление об особой стоимости груза и что это заявление было подтверждено Экспедитором до принятия им товара под свою ответственность, то Экспедитор никоим образом не будет или не станет отвечать за любую утрату или повреждение груза, или ставки оплаченного фрахта сообразно его цене, и такая стоимость заявляется в настоящем FBL Экспедитором, тогда такая заявленная стоимость будет пределом его ответственности.

8.4. Если контейнер, поддон или подобное приспособление для перевозки загружены более, чем одной упаковкой или одним местом, перечисленными в FBL в качестве упакованных в таком средстве для перевозки, то они считаются упаковками или грузовыми местами. В противном случае, такое средство

для перевозки будет рассматриваться как упаковка или грузовое место.

8.5. Несмотря на вышеупомянутые положения, если смешанная перевозка в соответствии с контрактом не включает перевозку груза морским или внутренним водным путем, ответственность Экспедитора будет ограничиваться суммой, не превышающей 8.33 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного товара.

8.6. а) Если утрата или повреждение груза происходят на отдельном этапе смешанной перевозки, в отношении которого применяемая Международная Конвенция или обязательное национальное законодательство предусматривают другой предел ответственности и если на этот этап перевозки заключен отдельный контракт, то предел ответственности Экспедитора за такую утрату или повреждение будет определяться со ссылкой на положение такой Конвенции или обязательного национального законодательства.

б) Если характер и стоимость не будут заявлены Продавцом и внесены в этот FBL, а фрахт соответственно оплачен, то ответственность Экспедитора согласно COGSA, не будет превышать 500 USD за упаковку или в случае, если товары не перевозятся в упаковках за обычное грузовое место.

8.7. Если Экспедитор является ответственным за убыток вследствие задержки в доставке или за логически вытекающий из-за задержки убыток или ущерб, отличный от утраты или порчи груза, то ответственность Экспедитора будет ограничена суммой, не превышающей двойного эквивалента фрахта согласно контракту смешанной перевозки по этому FBL.

8.8. Совокупная ответственность Экспедитора не должна превышать предел ответственности за полную утрату груза.

8.9. Экспедитор не имеет права на выгоду от ограничения ответственности, если доказано, что утрата, порча или задержка в доставке явились результатом персонального действия или упущения Экспедитора, совершенных с намерением нанесения такой утраты, порчи или задержки, или были допущены в результате безответственных действий и со знанием того, что такая утрата, порча или

задержка могут произойти.

9. Применение санкций

Настоящие условия применяются ко всем искам против Экспедитора касательно выполнения контракта, доказательством которого является этот FBL независимо от того есть ли основания для иска в контракте или это не связано с нарушением контракта.

10. Ответственность служащих и других лиц

10.1. Настоящие условия применяются в любом случае, когда претензии, относящиеся к выполнению контракта, подтвержденные этим FBL, предъявляются любому служащему, агенту или другому лицу (включая любого независимого подрядчика), услуги которого были использованы для выполнения контракта, независимо от того предусмотрены ли эти претензии в контракте или являются правонарушением, не связанным с нарушением контракта, совокупная ответственность Экспедитора и таких служащих, агентов и других лиц не будет превышать предел ответственности по пункту 8.

10.2. При вступлении в эти контрактные обязательства Экспедитор в пределах положений этого FBL действует не только от своего собственного имени, но также как агент или доверенный всех лиц, которые будут считаться участниками выполнения этого контракта.

10.3. Однако, если доказано, что ущерб или такая утрата или повреждение груза, явились результатом персонального действия или упущения такого лица, упомянутого в пункте 10.1., совершены с намерением нанести убыток, или в результате безответственных действий и знанием вероятности ущерба, то такое лицо не будет иметь право пользоваться ограничением ответственности, оговоренным в пункте 8,

10.4. Совокупные суммы, возмещаемые Экспедитором и лицом, упомянутым в пунктах 2.2. и 10.1. не будут превышать пределы, оговариваемые в этих условиях.

11. Метод и маршрут транспортировки

Экспедитор имеет право перевозить товары на или под палубой и выбрать или заменить способ, маршрут транспортировки, а также порядок обработки, укладки, хранения и транспортировки грузов без уведомления Продавца.

12. Доставка

12.1. Считается, что грузы были доставлены, если они переданы или предоставлены в распоряжение Грузополучателя или его агента в соответствии с условиями настоящего FBL или, если грузы были переданы в распоряжение любого уполномоченного лица или стороны, которым согласно законодательству или правилам, применяемым в месте поставки или в другом таком месте, в котором Экспедитор имеет право требовать от Продавца принять поставку.

12.2. Экспедитор будет также иметь право хранить товары исключительно на риск Продавца и ответственность Экспедитора будет прекращена, и его расходы по хранению будут оплачены Продавцом по требованию Экспедитора.

12.3. Если в любое время перевозка согласно этому FBL находится или будет вероятно находится под действием какого-либо препятствия или риска любого вида (включая условия груза), не вызванные какой-либо ошибкой или небрежностью Экспедитора или лица, упомянутого в пункте 2.2. и которые невозможно избежать приложением разумных усилий. Экспедитор может:

прекратить перевозку товара по этому FBL, и где обоснованно возможно передать весь груз или часть его в распоряжение Продавца в любом месте, которое Экспедитор может посчитать безопасным и удобным, после чего доставка будет считаться осуществленной и ответственность Экспедитора в отношении такого груза прекратится.

В любом случае Экспедитору будет дано право на полный фрахт по этому FBL, и Продавец должен оплатить любые дополнительные расходы, вытекающие из вышеупомянутых обстоятельств.

13. Фрахт и сборы

13.1. Фрахт должен быть оплачен наличными без каких-либо вычетов или отсрочек в связи с какими-либо претензиями, контрпретензиями, встречными требованиями независимо от того оплачивается этот фрахт заранее или в месте назначения.

Фрахт будет считаться принадлежащим Экспедитору в тот момент, когда груз был принят под его ответственность и ни в коем случае не может быть востребован обратно.

13.2. Фрахт и все другие суммы, взимаемые по этому FBL, должны быть оплачены в валюте,

указанной в FBL, или по выбору Экспедитора в валюте страны отправления или назначения по самому высокому курсу обмена для текущих банковских счетов по предъявлению, а по предварительно оплачиваемому фрахту в день отправки, и при оплате фрахта в месте назначения - на день, когда клиент был уведомлен о прибытии в это место груза или на дату отзыва заказа на доставку, в зависимости от того, какой курс выше, или по выбору экспедитора - на дату выписки настоящего коносамента.

13.3. Все сборы, налоги, издержки и другие расходы, связанные с грузами, должны быть оплачены Продавцом. Если Экспедитор предоставляет оборудование, то Продавец должен оплатить все расходы по простоя и все издержки, вызванные не по вине или небрежности Экспедитора.

13.4. Продавец компенсирует Экспедитору пропорционально сумме фрахта любые расходы за отклонение от маршрута или задержку или любое другое возрастание расходов, какого бы характера они не были: война, военные действия, эпидемии, забастовки, правительственные указания или форс-мажорные обстоятельства.

13.5. Продавец гарантирует точность заявленных данных о содержании, страховании, весе, размерах или ценности груза, однако Экспедитор имеет право проверить и подтвердить содержание, вес, размеры или ценность груза. Если при такой проверке обнаружено, что декларация неточная, то обговаривается, что меньшая из сумм, равная либо пятикратной разнице между правильными данными или начисленным фрахтом, либо двойному уточненному фрахту за вычетом начисленного фрахта, должна быть оплачена Экспедитору в качестве заранее оцененных убытков, связанных с проведением проверки и другими убытками, независимо от того, какие суммы были указаны в этом FBL в качестве фрахта, подлежащего оплате.

13.6. Несмотря на принятие Экспедитором инструкции по сбору фрахта, платежей или других сборов от любого другого лица в отношении перевозки по этому FBL, Продавец остается ответственным за такие платежи и сборы по получении подтверждения требования и отсутствия оплаты по какой-либо причине.

14. Залоговое право

Экспедитор имеет залоговое право на грузы и все относящиеся к этим грузам документы на любую сумму, которую в любой момент должен Продавец Экспедитору, включая плату за складирование и хранение, стоимость возмещения этих расходов, и может осуществить это залоговое право любым разумным способом, который он сочтет подходящим.

15. Общий убыток от аварии

Продавец должен возместить Экспедитору расходы в отношении любых претензий по общему убытку от аварии, которые могут быть ему Предъявлены, а также должен обеспечить такую гарантию, которая может быть затребована Экспедитором в этой связи.

16. Доказательство доставки груза

16.1. Если Грузополучатель не представил Экспедитору в письменном виде уведомление об утрате или порче груза с изложением общего характера такой утраты или порчи во время доставки груза Грузополучателю, то в соответствии с пунктом 12, такая передача товара является *prima facie* доказательством доставки груза Экспедитором, как описано в этом FBL.

16.2. Когда утрата или повреждение груза не очевидны, будет применяться тот же самый принцип *prima facie* доказательства, в случае, если письменное уведомление не дано в течение шести последующих дней после даты поставки груза Грузополучателю в соответствии с пунктом 12.

соответствии с пунктом 6.4.

недоставка товаров дала бы Грузополучателю право считать грузы

утраченными.

18. Частичная недействительность

Если какой-либо пункт или часть его становятся юридически недействительными, то действие этого FBL и остальных пунктов или части их остаются в силе.

19. Юрисдикция и применяемый закон

Судебные процессы против Экспедитора могут быть назначены только в месте нахождения его коммерческого предприятия, как установлено на обратной стороне этого, и будут решаться согласно законодательству страны, на территории которой расположено это место.

Логотип МТП (ICC) обозначает, что данный документ, по установлению МТП, должен соответствовать Положениям Объединённых Наций по Торговле и Развитию/Международной Палаты (UNCTAD/ICC) о смешанных транспортных документах. Логотип МТП используется не только как подтверждение документа, но также делает его участником каких-либо законных действий получающихся от использования этого документа.

17. Срок исковой давности

Экспедитор, если иное не согласовано, будет освобожден от любой ответственности согласно настоящим условиям, если иск не предъявлен в течение девяти месяцев после даты доставки грузов, или с даты, когда грузы должны быть доставлены, или с даты, когда в