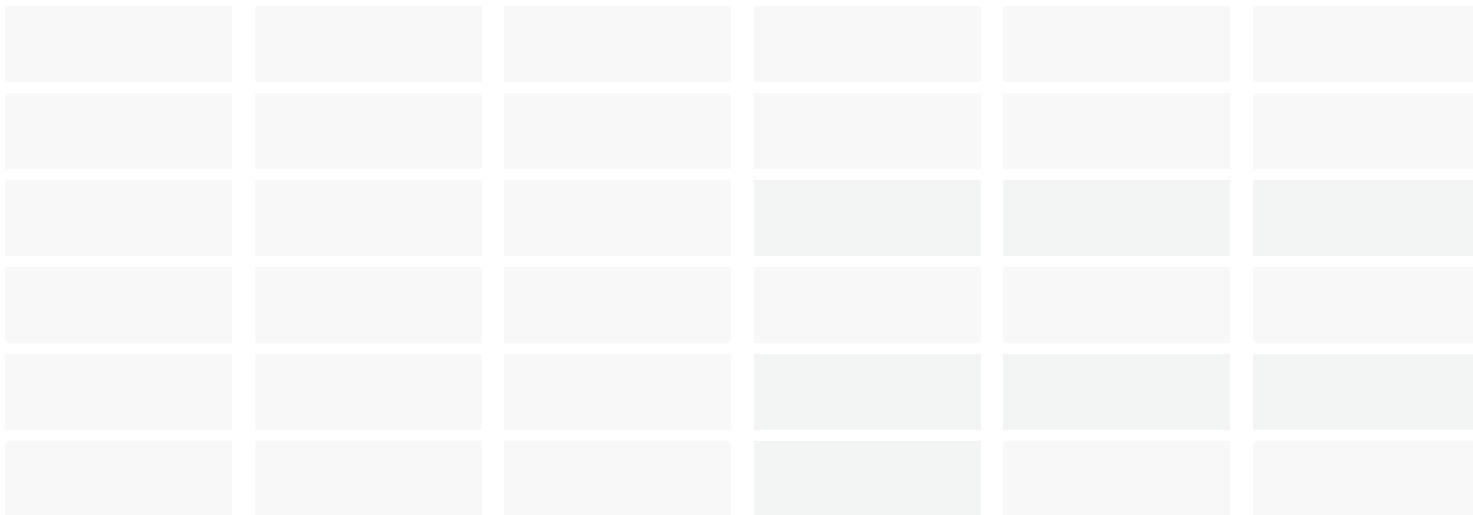


გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 1978წლის კონვენცია საზღვაო ტვირთბიძვის შესახებ

*ტექსტი წარმოადგენს დოკუმენტის არაოფიციალურ თარგმანს, რომელიც განხორციელდა ბინგეს სამართლის
ეროვნული ცენტრის პროექტის - "საერთაშორისო კერძო სამართლის ქართულენოვანი ონლაინ ბაზის შექმნა", - ფარგლებში*.



პრეამბულა:

აღნიშნული კონვენციის მხარე სახელმწიფოებმა,

ცნობენ რა სურვილს, შეთანხებით განსაზღვრონ საზღვაო ტვირთბიძვასთან დაკავშირებული
გარკვეული წესები,

გადაწყვიტეს ამ მიზნით დადონ კონვენცია, რომლითაც თანხმდებიან შემდეგზე:

ნაწილი I

მუხლი 1. განმარტებანი

აღნიშნულ კონვენციაში:

1. „გადაზიდველი“ გულისხმობს ნებისმიერ პირს, რომლის მიერ ან რომლის სახელითაც ტვირთის გამგზავნთან დაკავშირებულია ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება.

2. „ფაქტობრივი გადაზიდველი“ გულისხმობს ნებისმიერ პირს, რომელსაც გადაზიდვა დაავალა ტვირთის გადაზიდვა ან გადაზიდვის ნაწილის განხორციელება და ასევე მოიცავს ნებისმიერ სხვა პირს, რომელსაც დაევალია გადაზიდვის ასეთი განხორციელება.

3. „ტვირთის გამგზავნი“ გულისხმობს ნებისმიერ პირს, ვის მიერაც ან ვისი ან რომლის სახელითაც გადაზიდვით დაკავშირებულია ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება, ან ნებისმიერ პირს, ვის მიერაც ან ვისი ან რომლის სახელითაც ტვირთი ფაქტობრივად გადაეცემა გადაზიდვს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებასთან დაკავშირებით.

4. „ტვირთის მიმღები“ გულისხმობს პირს, რომელიც უფლებამოსილია, მიიღოს ტვირთი.

5. „ტვირთი“ მოიცავს ცოცხალ ცხოველებს; იმ შემთხვევებში, როცა ტვირთი გაერთიანებულია კონტეინერში, მოთავსებულია პალეტზე, ან ტრანსპორტირებისთვის საჭირო მსგავს მოწყობილობაზე, ან როცა ის შეფუთულია, მაშინ „ტვირთი“ მოიცავს ტრანსპორტირებისთვის საჭირო ამ მოწყობილობას ან შეფუთვას, თუ ისინი ტვირთის გამგზავნის მიერაა მოწოდებული.

6. „ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება“ გულისხმობს ნებისმიერ ხელშეკრულებას, რომლის თანახმად გადამზიდველი ფრახტის გადახდის სანაცვლოდ იღებს ვალდებულებას, გადაზიდოს ტვირთი ერთი ნავსადგურიდან მეორეში; მაგრამ ხელშეკრულება, რომელიც ითვალისწინებს ზღვით გადაზიდვას და ასევე სხვა რაიმე საშუალებით გადაზიდვას, განიხილება მოცემული კონვენციის მიზნებისთვის ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებად მხოლოდ იმდენად, რამდენადაც ის ეხება ზღვით გადაზიდვას.

7. „კონოსამენტი“ გულისხმობს დოკუმენტს, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას და გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებას ან ჩატვირთვას, და რომლის შესაბამისადაც გადამზიდველი იღებს ვალდებულებას, გადასცეს ტვირთი ამ დოკუმენტის სანაცვლოდ. ასეთ ვალდებულებას წარმოადგენს დოკუმენტში იმის მითითება, რომ ტვირთის გადაცემა უნდა მოხდეს დოკუმენტში სახელდებული პირის ბრძანებით, ან ბრძანების თანახმად, ან ტვირთი გადაეცემა დოკუმენტის მფლობელს.

8. „წერილობითი ფორმა“, სხვასთან ერთად, მოიცავს ტელეგრამასა და ტელექსს.

მუხლი 2. გამოყენების სფერო

1. კონვენციის დებულებანი გამოიყენება ორ სხვადასხვა სახელმწიფოს შორის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებისადმი, თუ:

ა) საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული დატვირთვის ნავსადგური ერთ-ერთ ხელშემკვრელ სახელმწიფოში მდებარეობს, ან

ბ) საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული გადმოტვირთვის ნავსადგური ერთ-ერთ ხელშემკვრელ სახელმწიფოში მდებარეობს, ან

გ) საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული გადმოტვირთვის ერთ-ერთი ასარჩევად შესაძლო ნავსადგური გადმოტვირთვის ფაქტობრივი ნავსადგურია და ის რომელიმე ხელშემკვრელ სახელმწიფოში მდებარეობს, ან

დ) კონოსამენტი ან სხვა დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებას, გამოცემულია ერთ-ერთ ხელშემკვრელ სახელმწიფოში, ან

ე) კონოსამენტი ან საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტი ითვალისწინებს, რომ ხელშეკრულება უნდა რეგულირდებოდეს მოცემული

კონვენციის დებულებებით ან ნებისმიერი სახელმწიფოს კანონმდებლობით, რომელიც საგალდებულოდ შესასრულებელს ხდის მას.

2. აღნიშნული კონვენციის დებულებები გამოიყენება გემის, გადამზიდველის, ფაქტობრივი გადამზიდველის, ტვირთის გამგზავნის, ტვირთის მიმღების ან ნებისმიერი სხვა დაინტერესებული პირის ეროვნული კუთვნილების მიუხედავად.

3. აღნიშნული კონვენციის დებულებები ჩარტერისადმი არ გამოიყენება. მაგრამ, როცა კონოსამენტი ჩარტერის თანახმად გაიცემა, კონვენციის დებულებები გამოიყენება ასეთი კონოსამენტის მიმართ, თუ იგი არეგულირებს ურთიერთობას გადამზიდსა და კონოსამენტის მფლობელს შორის, რომელიც არ არის დამფრახტველი.

4. თუ ხელშეკრულება ითვალისწინებს შეთანხმებული პერიოდის განმავლობაში ტვირთის რამდენიმე პარტიად გადამზიდვას, აღნიშნული კონვენციის დებულებები გამოიყენება ყოველი გაგზავნის მიმართ. მაგრამ, როცა გაგზავნა ჩარტერის საფუძველზე ხდება, გამოიყენება მოცემული მუხლის მე-3 პუნქტის დებულებები.

მუხლი 3. კონვენციის განმარტება

აღნიშნული კონვენციის დებულებათა განმარტებისა და გამოყენებისას გასათვალისწინებელია მისი საერთაშორისო ხასიათი და საჭიროება, ხელი შეეწყოს ერთგვაროვნების მიღწევას.

ნაწილი II. გადამზიდველის პასუხისმგებლობა

მუხლი 4. პასუხისმგებლობის პერიოდი

1. ტვირთისთვის გადამზიდველის პასუხისმგებლობა კონვენციის საფუძველზე მოიცავს პერიოდს, რომლის განმავლობაში ტვირთი გადამზიდველის გამგეობაშია დატვირთვის ნავსადგურში, გადამზიდვის დროს და გადმოტვირთვის ნავსადგურში.

2. მოცემული მუხლის 1-ლი პუნქტის მიზნებისთვის, ტვირთი გადამზიდველის გამგეობაში მიიჩნევა:

1. ა) იმ მომენტიდან, როცა მან მიიღო ტვირთი:

i) ტვირთის გამგზავნისგან ან ტვირთის გამგზავნის სახელით მოქმედი პირისგან; ან

ii) რომელიმე ორგანოსგან ან სხვა მესამე მხარისგან, რომელსაც დატვირთვის

ნავსადგურში მოქმედი კანონის ან რეგულაციების თანახმად ტვირთი უნდა გადაეცეს გასაგზავნად;

2. ბ) იმ მომენტამდე, სანამ მან გადასცა ტვირთი:

i) ტვირთის მიმღებისთვის ტვირთის ჩაბარების გზით; ან

ii) იმ შემთხვევაში, როცა ტვირთის მიმღები ტვირთს არ იღებს გადამზიდველისაგან, - ტვირთის მიმღების გამგეობაში მისი გადაცემის გზით ხელშეკრულების ან კანონის, ან ვაჭრობის ამ დარგში არსებული ჩვეულების შესაბამისად, რომლებიც გადმოტვირთვის ნავსადგურში გამოიყენება; ან

iii) ტვირთის რომელიმე ორგანოსთვის ან სხვა მესამე მხარისთვის გადაცემით, რომელსაც გადმოტვირთვის ნავსადგურში გამოყენებადი კანონისა თუ რეგულაციების შესაბამისად უნდა გადაეცეს ტვირთი.

3. მოცემული მუხლის 1-ელ და მე-2 პუნქტებში გადამზიდველი ან ტვირთის მიმღები, გარდა გადამზიდველისა და ტვირთის მიმღებისა, ასევე გულისხმობს მოსამსახურეებს ან აგენტებს, შესაბამისად, გადამზიდველის ან ტვირთის მიმღების მხრიდან.

მუხლი 5. პასუხისმგებლობის საფუძვლები

1. ზარალისთვის, რომელიც დადგა ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანების, აგრეთვე ჩაბარების შეფერხების შედეგად, თუ დაკარგვის, დაზიანების ან შეფერხების გამომწვევი გარემოებანი მოხდა იმ დროს, როცა ტვირთი გადამზიდველის გამგეობაში იყო, როგორც ეს მე-4 მუხლშია განსაზღვრული, პასუხისმგებელია გადამზიდველი, თუ ის არ დაამტკიცებს, რომ მან, მისმა მოსამსახურეებმა ან აგენტებმა მიიღეს ყველა ზომა, რომელიც გონივრულად მოეთხოვებოდათ ასეთი გარემოების და მისი შედეგების თავიდან ასაცილებლად.

2. ჩაბარების შეფერხება ხდება, თუ ტვირთი საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ გადმოტვირთვის ნავსადგურში არ ჩაბარდა შეთანხმებით პირდაპირ განსაზღვრულ ვადაში, ან ასეთი შეთანხმების არარსებობის შემთხვევაში, იმ ვადაში, რომელიც გონივრულად იქნებოდა მოთხოვნილი მზრუნველი გადამზიდველისგან კონკრეტულ გარემოებათა გათვალისწინებით.

3. ტვირთის დაკარგვის თაობაზე მოთხოვნის წაყენების უფლებამოსილების მქონე პირმა ტვირთი შეიძლება დაკარგულად მიიჩნიოს, თუ იგი არ იყო ჩაბარებული მე-4 მუხლის მოთხოვნათა შესაბამისად 60 კალენდარული დღის განმავლობაში ჩაბარების ვადის გასვლის შემდეგ, რომელიც განსაზღვრულია მოცემული მუხლის მე-2 პუნქტში.

4. ა) გადამზიდველის პასუხისმგებლობა

i) ტვირთის დაკარგვისთვის, დაზიანებისთვის, ან ჩაბარების შეფერხებისთვის, რაც გამომწვეულია ხანძრით, თუ მოთხოვნის წამომყენებელი პირი დაამტკიცებს, რომ ხანძარი

გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების ბრალით ან მათი დაუდევრობით გაჩნდა;

ii) დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების შეფერხებისთვის, რაც მოთხოვნის წამომყენებელი პირის მიერ დამტკიცებულია, რომ მოხდა გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების ბრალით ან დაუდევრობით, როცა მათ მიერ მიღებული იყო ყველა ზომა, რომელთა მოთხოვნაც გონივრული იქნებოდა ხანძრის ლიკვიდაციისთვის და მისი შედეგების თავიდან აცილების ან შემცირებისთვის.

3. ბ) იმ შემთხვევაში, როცა გემზე მომხდარი ხანძარი შეეხება ტვირთს, მოთხოვნის წამომყენებელი პირის ან გადამზიდველის სურვილის შემთხვევაში, უნდა ჩატარდეს შემოწმება საზღვაო გადაზიდვის პრაქტიკის შესაბამისად, რათა გაირკვეს ხანძრის მიზეზები და გარემოებები, და, სურვილის შემთხვევაში, შემოწმების ანგარიშის ასლი უნდა გადაეცეს გადამზიდველს და მოთხოვნის წამომყენებელ პირს.

5. ცხოველებთან მიმართებაში გადამზიდველს არ აკისრია პასუხისმგებლობა ისეთი დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების შეფერხებისთვის, რომელიც ამ სახის გადაზიდვისთვის დამახასიათებელი ნებისმიერი განსაკუთრებული რისკის შედეგია. თუ გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ შეასრულა ტვირთის გამგზავნის მიერ მისთვის ცხოველებთან დაკავშირებით მიცემული სპეციალური ინსტრუქციები, და რომ მოცემულ შემთხვევაში დაკარგვა, დაზიანება ან ჩაბარების შეფერხება დაკავშირებული იყო ამგვარ რისკთან, დამდგარი შედეგი ჩაითვლება ასეთი რისკის მიერ გამოწვეულად, თუ არ არსებობს იმის მტკიცებულება, რომ დაკარგვა, დაზიანება ან ჩაბარების შეფერხება მთლიანად ან ნაწილობრივ მოხდა გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების ბრალით ან დაუდევრობით.

6. გადამზიდს არ აკისრია პასუხისმგებლობა, გარდა საერთო ავარიისა, იმ შემთხვევაში, როცა დაკარგვა, დაზიანება ან ჩაბატების შეფერხება მოხდა ზღვაში სიცოცხლის გადასარჩენი ზომების ან ქონების გადასარჩენი გონივრული ზომების მიღების შედეგად.

7. იმ შემთხვევაში, როცა გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების ბრალეულობასთან ან დაუდევრობასთან ერთად არსებობს დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების შეფერხების წარმოქმნის სხვა მიზეზი, გადამზიდს პასუხისმგებლობა აკისრია მხოლოდ იმდენად, რამდენადაც დაკარგვა, დაზიანება ან ჩაბარების შეფერხება განპირობებულია გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების ბრალით ან დაუდევრობით, იმ პირობით, რომ გადამზიდველი დაამტკიცებს მომხდარი დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების შეფერხების იმ ოდენობის არსებობას, რომელიც არ არის მისი მხრიდან განპირობებული.

მუხლი 6. პასუხისმგებლობის შეზღუდვა

1. ა) გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დანაკარგისათვის, რომელიც გამომდინარეობს ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანებისაგან მე-5 მუხლის დანაწესების მიხედვით, შეზღუდულია 835

საანგარიშო ერთეულით თითოეულ ფუთაზე ან ტვირთის სხვა ერთეულზე ან 2.5 საანგარიშო ერთეულით დაკარგული ან დაზიანებული ნივთის ბრუტო წონის თითოეულ კილოგრამზე, რომელი თანხაც უფრო მაღალია.

ბ) მე-5 მუხლით გათვალისწინებული გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ჩაბარების შეფერხებისათვის შეზღუდულია დაგვიანებით მისაწოდებელ ტვირთზე გადასახდელი ფრახტის ორნახევარი ოდენობით, მაგრამ არა უმეტეს ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადასახდელი ფრახტის სრული ოდენობისა.

გ) გადამზიდველის საერთო პასუხისმგებლობა, ამ მუხლის (ა) და (ბ) ქვეპუნქტების მიხედვით, არცერთ შემთხვევაში, არ უნდა აღემატებოდეს შეზღუდვის იმ ფარგლებს, რომელიც დადგინდებოდა ამ მუხლის (ა) ქვეპუნქტის მიხედვით ტვირთის სრული დაკარგვის შემთხვევაში, რომლის მიმართაც წარმოიშვა ასეთი ვალდებულება.

2. ამ მუხლის 1-ლი (ა) პარაგრაფით გათვალისწინებული უფრო მაღალი თანხის გამოთვლის მიზნებისათვის გამოიყენება შემდეგი წესი:

ა) როდესაც ტვირთის გასაერთიანებლად გამოყენებულია კონტეინერი, პალეტი ან სხვა მსგავსი სათავსი, ფუთა ან ტვირთის სხვა ერთეულები, რომელიც მოთავსებულია ასეთ სათავსში და რომლის თაობაზეც აღნიშნულია კონოსამენტში, ასეთის გაცემის შემთხვევაში, ან ასეთზე მითითებულია საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელ ნებისმიერ სხვა დოკუმენტში, მიიჩნევა, როგორც ფუთები ან ტვირთის ერთეულები. გარდა ზემოთაღნიშნულისა, ტვირთი, რომელიც მოთავსებულია ასეთ სათავსში, მიიჩნევა როგორც ტვირთის ერთი ერთეული.

ბ) იმ შემთხვევებში, თუ სათავსი თავის მხრივ დაიკარგა ან დაზიანდა, ასეთი სათავსი, თუ ის არ არის გადამზიდველის საკუთრებაში ან არ არის სხვაგვარად მიწოდებული გადამზიდველის მიერ, მიიჩნევა როგორც ტვირთის ერთი ცალკეული ერთეული.

3. საანგარიშო ერთეული ნიშნავს 26-ე მუხლში აღნიშნულ საანგარიშო ერთეულს.

4. პასუხისმგებლობის შეზღუდვა, რომელიც აღემატება 1-ლი პარაგრაფით გათვალისწინებულ შეზღუდვის ფარგლებს, შესაძლოა, დადგინდეს გადამზიდველსა და გამგზავნს შორის შეთანხმებით.

მუხლი 7. არასახელშეკრულებო მოთხოვნების გამოყენება

1. დაცვის საშუალებები და პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ფარგლები, რომელთაც მოიცავს ეს კონვენცია, გამოიყენება, როგორც გადამზიდველის წინააღმდეგ მიმართული ნებისმიერი იმ პრეტენზიის მიმართ, რომელიც ეხება საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ტვირთის დაკარგვას ან დაზიანებას, აგრეთვე ჩაბარების შეფერხების მიმართ, მიუხედავად იმისა, ეს პრეტენზია გამომდინარეობს ხელშეკრულებიდან, დელიქტიდან თუ სხვა საფუძვლიდან.

2. თუ ასეთი პრეტენზია წარედგინება გადამზიდველის მოსამსახურეს ან წარმომადგენელს, ეს მოსამსახურე ან წარმომადგენელი, თუ დაამტკიცებს, რომ ის მოქმედებდა თავისი სამსახურებრივი კომპეტენციის ფარგლებში, უფლებამოსილია დაცვისა და პასუხისმგებლობის შეზღუდვის იმ უფლებაზე, რომელითაც სარგებლობს გადამზიდველი ამ კონვენციის თანახმად.

3. გარდა მე-8 მუხლში მითითებულისა, ანაზღაურების ჯამური ღირებულება გადამზიდველის ან ამ მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებულ სხვა პირთა მხრიდან, არ უნდა აღემატებოდეს ამ კონვენციაში მითითებულ პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ფარგლებს.

მუხლი 8. პასუხისმგებლობის შეზღუდვაზე უფლების დაკარგვა

1. გადამზიდველი ვერ ისარგებლებს პასუხისმგებლობის შეზღუდვის იმ უფლებით, რომელზეც მე-6 მუხლშია მითითებულია, თუკი დამტკიცდება, რომ დანაკარგი, დაზიანება ან ჩაბარების შეფერხება გამომწვეულია გადამზიდველის ისეთი მოქმედებით ან უმოქმედობით, რომელიც მიზნად ისახავდა ასეთი დანაკარგის, დაზიანების ან დაგვიანების გამომწვევას, ან ქმედება გადამზიდველის მიერ ჩადენილია გაუფრთხილებლობით და იმის გაცნობიერებით, რომ მისი ასეთი ქმედება, სავარაუდოდ, გამოიწვევდა ასეთ დანაკარგს, დაზიანებას ან დაგვიანებას.

2. მიუხედავად ამ მუხლის მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის დანაწესებისა, გადამზიდველის მოსამსახურე ან წარმომადგენელი არ არის უფლებამოსილი ისარგებლოს პასუხისმგებლობის შეზღუდვის იმ უფლებით, რომელზეც მითითებულია მე-6 მუხლში, თუკი დამტკიცდება, რომ დანაკარგი, დაზიანება ან მიწოდების დაგვიანება გამომწვეულია მოსამსახურის ან წარმომადგენლის ისეთი მოქმედებით ან უმოქმედობით, რომელიც მიზნად ისახავდა ასეთი დანაკარგის, დაზიანების ან დაგვიანების გამომწვევას, ან ქმედება ჩადენილია გაუფრთხილებლობით და იმის გაცნობიერებით, რომ მისი ასეთი ქმედება, სავარაუდოდ, გამოიწვევდა ასეთ დანაკარგს, დაზიანებას ან დაგვიანებას.

მუხლი 9. გემბანის ტვირთი

1. გადამზიდველს უფლება აქვს გადაზიდოს ტვირთი გემბანზე განთავსებით, თუკი ასეთი გადაზიდვა ხდება გამგზავნთან შეთანხმებით, ან კონკრეტულ კომერციულ ურთიერთობაში დამკვიდრებული პრაქტიკის თანახმად ან გადაზიდვის ასეთი ფორმა გამომდინარეობს სავალდებულო წესებისა და რეგულაციებისაგან.

2. თუ გადამზიდველი და გამგზავნი შეთანხმდნენ, რომ ტვირთის გადაზიდვა მოხდება ან შესაძლოა მოხდეს გემბანით, გადამზიდველმა კონოსამენეტში ან საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების დამადასტურებელ სხვა დოკუმენტში უნდა მოახდინოს ამ შეთანხმების ამსახველი პირობის ჩართვა. ასეთი პირობის არარსებობის შემთხვევაში ტვირთის გემბანით გადაზიდვის შესახებ შეთანხმების ნამდვილობის მტკიცების ტვირთი ეკისრება გადამზიდველს.

თუმცა გადამზიდველი ვერ გამოიყენებს ასეთ შეთანხმებას მესამე პირთა მიმართ, მათ შორის ტვირთის მიმღების მიმართ, თუ ის კეთილსინდისიერად ფლობს კონოსამენტს.

3. როდესაც ტვირთის გემბანით გადაზიდვა მოხდა ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის წესების საწინააღმდეგოდ ან როდესაც გადამზიდველი, ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, ვერ ახერხებს გემბანით გადაზიდვის შესახებ შეთანხმებაზე დაყრდნობას, გადამზიდველი, მიუხედავად მე-5 მუხლის 1-ლი პარაგრაფის დანაწესებისა, ვალდებულია, ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანებისათვის, ასევე დაგვიანებული მიწოდებისათვის, რომელიც გამომდინარეობს მხოლოდ და მხოლოდ გემბანით გადაზიდვიდან და, ასეთ შემთხვევაში, მისი პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენა უნდა მოხდეს ამ კონვენციის მე-6 ან მე-8 მუხლების მიხედვით, გარემოების შესაბამისად.

4. ტვირთის გემბანით გადაზიდვა განხორციელებული ასეთ გადაზიდვაზე პირდაპირი მითითების გარეშე, მიიჩნევა გადამზიდველის მოქმედებად ან შეუსრულებლობად მე-8 მუხლის შინაარსის შესაბამისად.

მუხლი 10. გადაზიდველისა და ფაქტობრივი გადაზიდველის პასუხისმგებლობა

1. როდესაც გადაზიდვის ან მისი ნაწილის განხორციელება მინდობილი აქვს ფაქტობრივ გადამზიდველს, მიუხედავად საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული უფლებისა ასეთი გადაზიდვის განხორციელებაზე, გადამზიდველი მაინც რჩება პასუხისმგებელი მთლიან გადაზიდვაზე ამ კონვენციის დანაწესების თანახმად. ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ განხორციელებულ გადაზიდვასთან მიმართებით, გადამზიდველი პასუხისმგებელია ფაქტობრივი გადამზიდველის, მისი სამსახურებრივი კომპეტენციის ფარგლებში მოქმედი მოსამსახურის ან წარმომადგენლის ქმედებისა თუ უმოქმედობისათვის.

2. ყველა დანაწესი ამ კონვენციისა, რომელიც არეგულირებს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის წესებს, გამოიყენება ფაქტობრივი გადამზიდველის პასუხისმგებლობასთან კავშირშიც, მის მიერ განხორციელებული გადაზიდვების მიმართ. თუ პრეტენზია წარდგენილია ფაქტობრივი გადამზიდველის მოსამსახურის ან წარმომადგენლის მიმართ, მოქმედებს მე-7 მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტები, ასევე, მე-8 მუხლის მე-2 პუნქტის დანაწესები.

3. ნებისმიერ სპეციალური შეთანხმება, რომლის საფუძველზეც გადამზიდველი იღებს ისეთ ვალდებულებებს, რომელიც არ არის ამ კონვენციით გათვალისწინებული ან თავს იკავებს ისეთი უფლების გამოყენებისაგან, რომელიც გათვალისწინებულია ამ კონვენციით, ფაქტობრივ გადამზიდველზე ვრცელდება მხოლოდ მაშინ, თუ მან ასეთზე თანხმობა განაცხადა ცხადად და წერილობითი ფორმით. მიუხედავად ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ ასეთი შეთანხმების დადებისა, გადამზიდველი მაინც რჩება შებოჭილი ასეთი სპეციალური შეთანხმებიდან გამომდინარე ვალდებულებებით ან უფლებაზე უარით.

4. ისეთ შემთხვევაში თუ ორივეს, გადამზიდველსაც და ფაქტობრივ გადამზიდველსაც, ეკისრებათ პასუხისმგებლობა, მათი პასუხისმგებლობა არის ერთობლივი და სოლიდარული.

5. ჯამური ღირებულება, რომელიც ექვემდებარება ანაზღაურებას გადამზიდველის, ფაქტობრივი გადამზიდველის და მათი მოსამსახურეებისა და წარმომადგენლების მხრიდან არ უნდა აღემატებოდეს ამ კონვენციაში მითითებულ პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ფარგლებს.

6. არაფერი ამ მუხლში არ მოქმედებს უარყოფითად უკუმოთხოვნის უფლებაზე გადაზიდველსა და ფაქტობრივ გადამზიდველს შორის.

მუხლი 11. შუალობითი გადაზიდვა

1. მიუხედავად მე-10 მუხლის 1-ლი პარაგრაფისა, როდესაც საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება პირდაპირ უთითებს, რომ გადაზიდვის კონკრეტული ნაწილი, რომელიც გამომდინარეობს ხსენებული ხელშეკრულებიდან, უნდა განხორციელდეს ხელშეკრულებაში მითითებული სხვა პირის მიერ, ამავე ხელშეკრულებით, შესაძლოა, ასევე გათვალისწინებულ იქნეს, რომ გადამზიდველი არ არის პასუხისმგებელი იმ დანაკარგის, ზიანის ან მიწოდების დაგვიანებისათვის, რომელიც გამომწვეულია რაიმე გარემოებით, რომელსაც ადგილი ჰქონდა იმ პერიოდში, როდესაც ტვირთი იმყოფებოდა ხელშეკრულებაში დასახელებული შემდგომი გადამზიდველის ზედამხედველობის ქვეშ, ტვირთის ამ კონკრეტული ნაწილის ტრანსპორტირების პერიოდში. მიუხედავად ამისა, ნებისმიერი პირობა, რომელიც ზღუდავს ან გამორიცხავს ასეთ პასუხისმგებლობას არის ბათილი, თუ ის არ ითვალისწინებს ხელშეკრულებაში მითითებული შემდგომი გადამზიდველის მიმართ, იმ სასამართლოში საქმის წარმოების დაწყების შესაძლებლობას, რომელიც კომპეტენტურად არის მიჩნეული 21-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 პარაგრაფების მიხედვით. მტკიცების ტვირთი იმისა, რომ ნებისმიერი დანაკარგი, ზიანი ან მიწოდების დაგვიანება გამომწვეული იყო ასეთი გარემოებით, ეკისრება გადამზიდველს.

2. ხელშეკრულებაში მითითებული შემდგომი გადამზიდველი, მე-10 მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, პასუხისმგებელია იმ დანაკარგის, ზიანის ან მიწოდების დაგვიანებისათვის, რომელიც გამომწვეულია ისეთი გარემოებით, რომელსაც ადგილი ჰქონდა ტვირთის მის განკარგულებაში ყოფნის პერიოდში.

ნაწილი III: ტვირთგამგზავნთა პასუხისმგებლობა

მუხლი 12. ზოგადი წესი

ტვირთგამგზავნი არ არის ვალდებული გადამზიდველის ან ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ მიყენებული ზიანისათვის ან იმ ზიანისათვის, რომელიც გამომწვეულია გემის დაზიანებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ასეთი დანაკარგი ან ზიანი გამომწვეულია გადამზიდველის, მის მოსამსახურეთა ან წარმომადგენელთა ბრალით ან გაუფრთხილებელი ქმედებით.

მუხლი 13. სპეციალური წესები საფრთხისშემცველი ტვირთის მიმართ

1. გადამზიდველმა უნდა უზრუნველყოს საფრთხისშემცველ ტვირთზე სახიფათო თვისებების შესახებ შესაბამისი აღნიშვნის ან მითითების გაკეთება.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ტვირთგამგზავნი გადასცემს გადამზიდველს ან პირდაპირ გადამზიდველს საფრთხისშემცველ ტვირთს, გარემოებათა გათვალისწინებით, ტვირთგამგზავნი ვალდებულია შეატყობინოს მას ტვირთის სახიფათო თვისებების შესახებ და, საჭიროებისამებრ, გამოსაყენებელი უსაფრთხოების ზომების შესახებ. თუ ტვირთგამგზავნი არ შეატყობინებს გადამზიდველს ან პირდაპირ გადამზიდველს და სხვაგვარად, არც ერთ მათგანს არ ჰქონდა ტვირთის სახიფათო თვისებებზე წარმოდგენა, მაშინ:

(ა) ტვირთგამგზავნი ვალდებულია გადამზიდველის ან ნებისმიერი ფაქტობრივი გადამზიდველის წინაშე იმ დანაკარგისათვის, რომელიც ასეთი ტვირთის გადაზიდვიდან წარმოიშვა, და

(ბ) გარემოების გათვალისწინებით, ტვირთი, შესაძლოა, ნებისმიერ დროს გადმოიტვირთოს, განადგურდეს ან გაუვნებელყოფილ იქნეს ყოველგვარი ანაზღაურების გარეშე.

3. ვერცერთი პირი ვერ დაეყრდნობა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის დანაწესებს, თუ გადამზიდვისას მის მიერ ტვირთი მიღებულ იქნა მისი სახიფათო თვისებების გაცნობიერებით.

4. თუ, ისეთ შემთხვევებში, როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის (ბ) ქვეპუნქტი არ გამოიყენება ან მხარე ვერ ეყრდნობა ასეთ დანაწესებს, საფრთხისშემცველი ტვირთი უშუალო საფრთხეს უქმნის სიცოცხლეს ან ქონებას, ასეთი ტვირთი, შესაძლოა, გარემოებების გათვალისწინებით, გადმოიტვირთოს, განადგურდეს ან გაუვნებელყოფილ იქნეს ანაზღაურების გარეშე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს ვალდებულება საერთო ავარიის შენატანებში მონაწილეობისა, ან სადაც გადამზიდველს ეკისრება პასუხისმგებლობა მე-5 მუხლის პირობების მიხედვით.

ნაწილი IV. სატრანსპორტო დოკუმენტაცია

მუხლი 14. კონოსამენტის გაცემა

1. მას შემდეგ, რაც გადამზიდველი ან ფაქტობრივი გადამზიდველი მიიღებს ტვირთს თავისი ზედამხეველობის ქვეშ, გადამზიდველი ვალდებულია ტვირთის გამგზავნის მოთხოვნით გადასცეს მას კონოსამენტი.

2. კონოსამენტზე ხელმოწერას ახორციელებს პირი, რომელსაც გადამზიდველისაგან აქვს შესაბამისი უფლებამოსილება მინიჭებული. კონოსამენტი, რომელიც ხელმოწერილია იმ გემის კაპიტნის მიერ, რომლითაც ტვირთის გადაზიდვა უნდა მოხდეს, მიიჩნევა, როგორც გადამზიდველის სახელით ხელმოწერილი.

3. ხელმოწერა კონოსამენტზე შეიძლება განხორციელებულ იქნეს ხელით, დაიბეჭდოს ფაქსიმილეს სახით, იყოს პერფორირებული, შტამპით, სიმბოლოებით გამოხატული ან განხორციელებული სხვა ნებისმიერი მექანიკური თუ ელექტრონული საშუალების გამოყენებით, თუ ეს არ ეწინააღმდეგება იმ ქვეყნის კანონებს, სადაც მოხდა კონოსამენტის გაცემა.

მუხლი 15. კონოსამენტის აღნიშვნები

1. კონოსამენტი, სხვა აღნიშვნებთან ერთად, უნდა შეიცავდეს შემდეგ აღნიშვნებს:

(ა) ტვირთის ზოგად მახასიათებლებს, ტვირთის იდენტიფიკაციისათვის აუცილებელ ძირითად მარკებს, ცხადად გამოხატულ მითითებას, სადაც საჭიროა, ტვირთის სახიფათო თვისებების შესახებ, ფუთების ან ტვირთის ნაწილების რიცხვობრიობას, ტვირთის წონას ან მათ სხვაგვარად გამოხატულ რაოდენობას, ყველა მსგავს აღნიშვნას, რომელიც წარმოდგენილია ტვირთგამგზავნის მიერ.

(ბ) ტვირთის გარეგნული მდგომარეობა;

(გ) გადამზიდველის სახელწოდება და მისი ძირითადი საწარმოს ადგილმდებარეობა;

(დ) ტვირთგამგზავნის დასახელება;

(ე) ტვირთის მიმღების დასახელება, თუ ასეთი მითითებულია ტვირთის გამგზავნის მიერ;

(ვ) დატვირთვის ნავსადგური ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად და გადამზიდავის მიერ ტვირთის გემზე მიღების თარიღი;

(ზ) გადმოტვირთვის ნავსადგური ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად;

(თ) კონოსამენტის დედნების რაოდენობა, თუ ის ერთზე მეტია;

(ი) კონოსამენტის გაცემის ადგილი;

(კ) ტვირთის გადამზიდველის ან მისი სახელით მოქმედი პირის ხელმოწერა;

(ლ) ფრახტის ის ოდენობა, რომელიც უნდა გადაიხადოს ტვირთის მიმღებმა ან მის მიერ ფრახტის გადახდასთან დაკავშირებული სხვა მითითება;

(მ) მითითება, რომელზეც აღნიშნულია 23-ე მუხლის მე-3 პუნქტში;

(ნ) საჭიროებისამებრ, მითითება იმის შესახებ, რომ ტვირთი უნდა განლაგდეს ან შეიძლება განლაგდეს გემბანზე;

(ო) გადმოტვირთვის ნავსადგურში ტვირთის მიღების თარიღი ან პერიოდი, თუ ეს პირდაპირ არის შეთანხმებული მხარეთა შორის; და

(პ) პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდა ან შეზღუდვა, თუ ამის შესახებ არსებობს შეთანხმება მე-6 მუხლის მე-4 პუნქტის მიხედვით.

2. ტვირთის გემზე მიღების შემდეგ, ტვირთგამგზავნის მოთხოვნის შემთხვევაში, გადამზიდველი ვალდებულია გადასცეს მას „გაგზავნის“ კონოსამენტი, რომელიც ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებულ მახასიათებლებთან ერთად უნდა შეიცავდეს მითითებას იმის შესახებ, რომ ტვირთი მიღებულ იქნა დასახელებული გემის ან გემების მიერ და ტვირთის ჩატვირთვის თარიღს ან თარიღებს.

3. კონოსამენტში ამ მუხლში გათვალისწინებული ერთი ან მეტი მახასიათებლის არარსებობა, გავლენას არ ახდენს თავად დოკუმენტის, როგორც კონოსამენტის, სამართლებრივ ბუნებაზე, იმის გათვალისწინებით, რომ ის სხვაგვარად პასუხობს 1-ლი მუხლის მე-7 პუნქტის მოთხოვნებს.

მუხლი 16

კონოსამენტი: შენიშვნები და მტკიცების ტვირთი

1. თუ კონოსამენტი შეიცავს ტვირთის ზოგადი ხასიათის აღწერას: ძირითად სასაქონლო აღნიშვნას, ტვირთის ან ნაწილის რაოდენობაზე მონაცემებს, ტვირთის წონის ან რაოდენობის შესახებ მონაცემებს, რომელიც გადამზიდველმა ან სხვა პირმა, რომელიც მითითებულია კონოსამენტში მისი სახელით, იცის ან მნიშვნელოვანი საფუძველი აქვს ეჭვი შეიტანოს, რომ არაზუსტად არის წარმოდგენილი ტვირთი ან ზუსტად არ შეესაბამება ფაქტობრივად მიღებულს- სადაც „საბორტო“ კონოსამენტი იქნა გაცემული, შევსებული, ან თუ მას არ ჰქონია მნიშვნელოვანი საფუძველი შეემონმებინა ასე დეტალურად, გადამზიდველმა ან სხვა პირმა უნდა შეიტანონ შესაბამისი, სპეციალური აღნიშვნა კონოსამენტში საფუძვლიანი ეჭვის არსებობისას ან ის, რომ არ არსებობს შემონმების გონივრული შესაძლებლობა;

2. თუ გადამზიდველმა ან მისი სახელით კონოსამენტში მითითებულმა სხვა პირმა არ გააკეთა მითითება კონოსამენტში ტვირთის გარეგან მდომარეობაზე, მან უნდა გააკეთოს აღნიშვნა კონოსამენტზე, რომ ტვირთი გარეგნულად იყო კარგ მდგომარეობაში;

3. იმ მონაცემების გამოკლებით, რომელთა მიმართაც და იმ ფორმით, როგორც შეტანილია ამავე მუხლის I ნაწილში, დაშვებულია დათქმა:

(ა)კონოსამენტი უპირველეს ყოვლისა არის მტკიცებულება მიღებისა, ხოლო „საბორტო“ კონოსამენტის გაცემისას, დასტური იმისა, რომ გადამზიდველმა ტვირთი დატვირთა ისე, როგორც ეს კონოსამენტშია აღნიშნული; და

(ბ)გადამზიდველის მიერ საწინააღმდეგოს მტკიცება დაუშვებელია, თუ კონოსამენტი გადაცემულ იქნა მესამე პირზე, ტვირთის მიმღების ჩათვლით, რომელიც კეთილსინდისიერად მოქმედებდა კონოსამენტში მოცემული ტვირთის აღწერაზე დაყრდნობით;

4. კონოსამენტი, რომელიც არ ადგენს ფრახტს, რაც გათვალისწინებულია მე-15 მუხლის 1 ნაწილის (ლ) ქვეპუნქტით, ან სხვაგვარად მითითებულია, რომ ფრახტი გადახდილ უნდა იქნეს ტვირთის მიმღების მიერ ან არაა გათვალისწინებული, რომ დატვირთვის ნავსადგურში არსებული დემერეჯის გადახდელი არის ტვირთის მიმღები, უპირველეს ყოვლისა არის მტკიცებულება, იმისა რომ, ფრახტის ან დემერეჯის გადახდა მას არ მოეთხოვება. მიუხედავად

ამისა, საწინააღმდეგოს მტკიცება გადამზიდველის მიერ არ მიიღება, როდესაც კონოსამენტი გადაცემულ იქნა მესამე პირზე, ტვირთის მიმღების ჩათვლით, რომელიც მოქმედებდა კეთილსინდისიერად იმაზე დაყრდნობით, რომ ამგვარი მითითება არ იყო კონოსამენტში.

მუხლი 17

გარანტიები ტვირთის გამგზავნის მხრიდან

1. ითვლება, რომ გამგზავნმა უზრუნველყო გადამზიდველისთვის ტვირთის ზოგადი ხასიათის აღწერა, მისი სასაქონლო აღნიშვნა, ნომრები, წონა და რაოდენობა წარმოდგენილია, მის მიერ კონოსამენტში. გადამზიდველმა უნდა მოთხოვოს გამგზავნს მის მიერ მიცემული არასწორი მონაცემების გამო მიყენებული ზიანის ანაზღაურება. გამგზავნი პასუხისმგებელია მაშინაც კი, როდესაც კონოსამენტი გადაცემულია მის მიერ. გადამზიდველის უფლება ზიანის ანაზღაურებაზე არცერთ შემთხვევაში არ ზღუდავს „საზღვაო გადაზიდვების“ ხელშეკრულების მიხედვით, მის პასუხისმგებლობას ნებისმიერი სხვა პირის მიმართ, გარდა ტვირთის გამგზავნისა.

2. ნებისმიერი საგარანტიო წერილი ან შეთანხმება ტვირთის გამგზავნის მხრიდან, რომლის ძალითაც იგი თავის თავზე იღებს ვალდებულებას აუნაზღაუროს დანაკარგი გადამზიდველს, რომელიც გამოწვეული იყო მის მიერ ან მისი სახელით მოქმედი პირის მიერ გაცემული კონოსამენტით, რომელიც არ შეიცავს დათქმას იმ მონაცემების თაობაზე, რომელიც ტვირთის გამგზავნმა წარმოადგინა კონოსამენტში, ტვირთის გარეგან მდგომარეობაზე, კარგავს ძალას მესამე პირების მიმართ, ტვირთის მიმღების ჩათვლით, რომელსაც გადაეგზავნა კონოსამენტი.

3. მსგავს საგარანტიო წერილს ან შეთანხმებას, აქვს ძალა ტვირთის გამგზავნის წინააღმდეგ, გადამზიდველის ან გამგზავნის სახელით მოქმედი კონოსამენტის გამცემი მესამე პირის გამოკლებით, თუ გამოტოვებულია დათქმა აღნიშნული ამავე მუხლის მე-2 ნაწილში, თუ არ აქვს მესამე მხარის მოტყუების განზრახვა, ტვირთის მიმღების ჩათვლით, რომელიც მოქმედებს კონოსამენტში აღწერილ ტვირთზე დაყრდნობით. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში, თუ არ არის დათქმა კონოსამენტში შესატან მონაცემებზე, გადამზიდველმა არ აქვს უფლება, მოთხოვოს ზიანის ანაზღაურება ტვირთის გამგზავნს, ამ მუხლის პირველი ნაწილის შესაბამისად.

4. მოცემული მუხლის მე-3 ნაწილით გათვალისწინებული განზრახ თაღლითობისას, გადამზიდველს ეკისრება პასუხისმგებლობა, პასუხისმგებლობის შეზღუდვის უფლება, რომელსაც ეს კონვენცია ითვალისწინებს, ზიანი, რომელიც მიადგება მესამე მხარეს, ტვირთის მიმღების ჩათვლით, ანაზღაურდება ვინაიდან იგი მოქმედებდა კონოსამენტში აღწერილ ტვირთის მონაცემებზე დაყრდნობით.

მუხლი 18

სხვა დოკუმენტები გარდა კონოსამენტისა

როდესაც გადამზიდველი გაცემს სხვა დოკუმენტს გარდა კონოსამენტისა, აღნიშნული დოკუმენტი არის მტკიცებულება, რომ ტვირთი მიღებულ იქნა გადასაზიდად. უპირველეს ყოვლისა, აღნიშნული დოკუმენტი არის მტკიცებულება საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებისა და გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებისა იმ მდგომარეობაში, როგორც ეს არის აღწერილია დოკუმენტში.

ნაწილი V

მთხოვნები და საჩივრები

მუხლი 19

შეტყობინება დანაკარგის და ზიანის ან შეფარების შემთხვევაში

1. თუ ტვირთის მიმღების წერილობითი პრეტენზია დანაკარგსა და დაზიანებაზე, რომელიც კონკრეტულად მიუთითებს ასეთ დანაკარგსა და ზიანზე, წერილობითი ფორმით არ გადაეცემა გადამზიდველს ტვირთის მიმღების მიერ არაუგვიანეს ტვირთის გადაცემის მომდევნო სამუშაო დღის შემდეგ, ასეთი გადაცემა, უპირველეს ყოვლისა, არის მტკიცებულება იმისა, რომ გადამზიდველმა ტვირთის მიმღებს ტვირთი ჩააბარა ისეთი სახით, როგორც ეს აღწერილი იყო გადაზიდვის დოკუმენტში, ან თუ ასეთი დოკუმენტი არ იყო გაცემული - კარგ მდგომარეობაში.

2. სადაც დანაკარგი და ზიანი არ არის გარეგნულად შესამჩნევი, ამ მუხლის პირველი ნაწილის დებულება გამოიყენება შემდეგნაირად; თუ პრეტენზია გადამზიდველს არ წარედგინება წერილობითი ფორმით, ტვირთის მიმღებისათვის გადაცემის მომდევნო (კალენდარული) 15 დღის ვადაში.

3. თუ ტვირთის მიმღებისთვის ჩაბარებისას მხარეებმა ერთობლივად დაათვალიერეს ტვირთის მდგომარეობა, წერილობითი პრეტენზია დანაკარგზე ან ზიანზე ასეთი კვლევის ან შემოწმებისას არ არის სავალდებულო.

4. ფაქტობრივი ან სავარაუდო ზიანის ან დანაკარგის შემთხვევაში გადამზიდველმა და ტვირთის მიმღებმა ერთმანეთს უნდა წარუდგინონ ყველა შესაძლო საშუალება ტვირთი ტვირთის გამოკვლევისა და აღრიცხვისთვის.

5. კომპენსაცია არ იქნება გადასახდელი ტვირთის ჩაბარების ვადის გადაცილების გამო, თუ ტვირთის მიმღებმა წერილობითი პრეტენზია არ წარუდგინა გადამზიდველს იმ დღიდან მომდევნო (კალენდარული) 60 დღის ვადაში, როდესაც მას ტვირთი უნდა ჩაბარებოდა.

6. თუ ტვირთის მიმღებს ტვირთი ჩაბარდა ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ, ნებისმიერ განცხადებას ამ მუხლით გათვალისწინებულ პირობებზე, გაგზავნილს ფაქტობრივ გადამზიდველთან, აქვს იგივე ძალა, როგორც გადამზიდველთან გაგზავნილს და პირიქით.

7. თუ დანაკარგის ან დაზიანების შესახებ შეტყობინება, რომელიც ზუსტად განსაზღვრავს ზოგადი ხასიათის დანაკარგს ან დაზიანებას, წერილობითი ფორმითაა გადაცემული გადამზიდველის ან ფაქტობრივი გადამზიდვის მიერ ტვირთის გამგზავნზე არაუგვიანეს მომდევნო (კალენდარული) 90 დღისა, როდესაც აღმოჩენილ იქნა კონკრეტული დანაკარგი ან დაზიანება, ან ტვირთის ჩაბარების შემდგომ ამ კონვენციის მე-4 მუხლის მეორე ნაწილით დადგენილი წესის შესაბამისად, რომელიც დაგვიანებულია, მსგავსი შეტყობინების უქონლობა უპირველეს ყოვლისა იქნება მტკიცებულება იმისა, რომ გადამზიდველს ან ფაქტობრივ გადამზიდველს არ განუცდიათ დანაკარგი ან ზარალი ტვირთის გამგზავნის, მისი მომსახურების ან აგენტების შეცდომის ან გაუფრთხილებლობის გამო.

8. ამ მუხლის მიზნებიდან გამომდინარე, განაცხადი ჩაბარებული გადამზიდველის ან ფაქტობრივი გადამზიდველის ინტერესებითვის მოქმედი პირისათვის, გემის კაპიტნის ან სამეთაურო უფლებამოსილების მქონე პირის ჩათვლით, ან იმ პირისათვის, რომელიც მოქმედებს ტვირთის გამგზავნის ინტერესებიდან გამომდინარე, ითვლება რომ განაცხადი დადგენილი წესით ჩაბარდა გადამზიდველს, ან ფაქტობრივ გადამზიდველს, ან შესაბამისად ტვირთის გამგზავნს.

მუხლი 20

მოთხოვნის ხანდაზმულობა

1. კონვენციით დადგენილი წესით ნებისმიერი მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით ითვლება ხანდაზმულად, თუ მოთხოვნის წარდგენა არ მოხდა სასამართლოში ან არბიტრაჟში 2 წლის განმავლობაში.

2. ხანდაზმულობის ვადის დენა იწყება, როდესაც გადამზიდველმა ტვირთი ან მისი ნაწილი ჩააბარა მიმღებს, ან იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთი არ ჩაბარებულა იმ უკანასკნელი დღიდან, როდესაც ტვირთი უნდა ჩაბარებულიყო.

3. ის დღე, საიდანაც იწყება ხანდაზმულობის ვადის ათვლა, არ შედის ამ ვადაში.

4. პირს, რომლის წინააღმდეგაც მიმართულია მოთხოვნა, ხანდაზმულობის ვადის დენისას ნებისმიერ პერიოდში შეუძლია გააგრძელოს აღნიშნული ვადა წერილობითი განცხადების მომჩივნისთვის წარდგენით. ეს პერიოდი გაგრძელდება ახალი განცხადების ან განცხადებების წარდგენამდე.

5. სარჩელი მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე წარედგინება პასუხისმგებელ პირს წინა ნაწილებში განსაზღვრული ხანდაზმულობის ვადის გასვლის შემდეგაც, თუ იგი წარდგენილია იმ სახელმწიფოს კანონით დადგენილი ვადის ფარგლებში, სადაც მიმდინარეობს საქმისწარმოება. თუმცა დადგენილი ვადა არ უნდა იყოს 90 დღეზე ნაკლები, დაწყებული იმ დღიდან, როდესაც პირმა, რომელსაც წარედგინა სარჩელი მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე, აანაზღაურა ზიანი ან ეცნობა მის წინააღმდეგ დაწყებული საქმისწარმოების თაობაზე.

მუხლი 21. იურისდიქცია

1. ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით სასამართლო დავის შეთხვევაში მოსარჩელეს ამ კონვენციის შესაბამისად, თავისი შეხედულებისამებრ შეუძლია წარადგინოს სარჩელი იმ სასამართლოში, რომელიც მისი ადგილმდებარე ქვეყნის კანონმდებლობით არის განსჯადი და რომლის იურისდიქციაშიც შედის ერთ-ერთი შემდეგთაგანი :

ა) მოპასუხის საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილი, ასეთის არ არსებობის შემთხვევაში - მისი საცხოვრებელი ადგილი, ან

ბ) ხელშეკრულების დადების ადგილი, თუკი მოპასუხეს ამ ტერიტორიაზე აქვს საწარმო, საწარმოს ფილიალი, ან ჰყავს წარმომადგენელი, რომლის მიერაც დადებულ იქნა ხელშეკრულება, ან

გ) დატვირთვის ნავსადგური ან გადმოტვირთვის ნავსადგური, ან

დ) სხვა ადგილი, რომელიც ამ მიზნებისთვის გათვალისწინებულ იქნა ხელშეკრულებაში.

2. ა) ამ მუხლის წინამდებარე დებულების მიუხედავად, სარჩელი შესაძლოა წარდგენილ იყოს ხელშეკრულებით ქვეყნის ნებისმიერი ნავსადგურის ან იმ ადგილის სასამართლოში, სადაც გადაზიდვა გეგმი ან იმავე მესაკუთრის ნებისმიერი გემი შეიძლება დაკავებულ ყოფილიყო აღნიშნული ქვეყნის კანონმდებლობის ან საერთაშორისო ნორმების მიხედვით. თუმცა მოცემულ შემთხვევაში მოპასუხის შუამდგომლობით მოსარჩელემ თავისი შეხედულებისამებრ სარჩელი, მოთხოვნის არსებითად განსახილველად, უნდა გადაიტანოს იმ სასამართლოში, რომელიც ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად არის განსჯადი. ამასთან მოპასუხემ სარჩელის გადატანად უნდა წარადგინოს საკმარისი გარანტიები იმ სასამართლო გადაწყვეტილების უზრუნველსაყოფად, რომელიც შემდგომში შეიძლება გამოიტანონ მოსარჩელის სასარგებლოდ;

ბ) საკმარისობასთან და უზრუნველყოფის სხვა ასპექტებთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებს განსაზღვრავს ნავსადგურის ან გემის დაპატიმრების ადგილის მიხედვით განსჯადი სასამართლო.

3. დაუშვებელია ამ კონვენციის მიხედვით ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული, რაიმე საპროცესო განხილვის განხორციელება იმ ადგილას, რომელიც ამ მუხლის 1-ლ და მე-2 პუნქტებში არაა მოცემული. ამ მუხლის დებულება არ ეწინააღმდეგება დროებით და დამცავ ღონისძიებებზე ხელშეკრულებით ქვეყნების იურისდიქციის გაგრძელებას.

4. ა) დაუშვებელია ერთსა და იმავე მხარეებს შორის, ერთი და იმავე საფუძვლით ხელახლა იქნას აღძრული სარჩელი იმ სასამართლოში, რომელიც ამ მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების მიხედვით არის განსჯადი, ან თუკი განსჯადი სასამართლოს მიერ უკვე გამოტანილია გადაწყვეტილება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც თავდაპირველად განმხილველი სასამართლოს გადაწყვეტილების აღსრულება შეუძლებელია იმ ქვეყანაში, სადაც ხელახლა იქნა წამოწყებული სასამართლო განხილვა.

ბ) ამ მუხლის მიზნებისთვის ახალი სარჩელის აღძვრად მიჩნეულ არ უნდა იქნას სასამართლოს მიერ გადაწყვეტილების აღსასრულებლად ზომების მიღება.

გ) ამ მუხლის მიზნებისთვის, ამ მუხლის მე-2 ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტის თანახმად სარჩელის გადატანა იმავე ქვეყნის სხვა სასამართლოში, ან სხვა ქვეყნის სასამართლოში არ შეიძლება განხილულ იქნას, როგორც ახალი სარჩელი.

5. აღნიშნული მუხლის დებულებების მიუხედავად, მხარეთა შეთანხმებით შეიძლება განისაზღვროს ადგილი, სადაც მოსარჩელემ უნდა წარადგინოს სარჩელი საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოთხოვნის წარმოშობის შემთხვევაში.

მუხლი 22. საარბიტრაჟო წარმოება

1. ამ მუხლის დებულებების მოქმედებისას, მხარეები უფლებამოსილნი არიან წერილობით შეთანხმდნენ, რომ ამ კონვენციის მიხედვით ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული ნებისმიერი დავა განსახილველად შეიძლება წარედგინოს არბიტრაჟს.

2. თუკი ხელშეკრულება შეიცავს დებულებას იმის შესახებ, რომ ხელშეკრულებიდან გამომდინარე დავების გადაწყვეტა საარბიტრაჟო წარმოებას ექვემდებარება და თუკი ხელშეკრულების შესაბამისად გამოცემული კონოსამენტი არ შეიცავს იმგვარ დათქმას, რომ მისი მფლობელისთვის ზემოთხსენებული სახელშეკრულებო დათქმა სავალდებულოა, მაშინ გადამზიდველი უფლებამოსილი არაა გამოიყენოს იგი იმ პირის მიმართ, რომელიც კეთილსინდისიერად ფლობს კონოსამენტს.

3. საარბიტრაჟო წარმოება, მოსარჩელე მხარის შეხედულებისამებრ, შეიძლება წარიმართოს მოცემულთაგან ერთ-ერთ ადგილას:

ა) ნებისმიერ ადგილას იმ ქვეყანაში, სადაც მდებარეობს:

i) მოპასუხის სამეწარმეო საქმიანობის ძირითადი ადგილი, ან, ასეთის არ არსებობის შემთხვევაში, მისი საცხოვრებელი ადგილი; ან

ii) ხელშეკრულების დადების ადგილი, თუკი მოპასუხეს ამ ტერიტორიაზე აქვს საწარმო, საწარმოს ფილიალი, ან ჰყავს წარმომადგენელი, რომლის მიერაც დადებულ იქნა ხელშეკრულება, ან

iii) დატვირთვის ნავსადგური ან გადმოტვირთვის ნავსადგური; ან

ბ) ნებისმიერი სხვა ადგილი, რომელიც ამ მიზნებისთვის მითითებული იქნა საარბიტრაჟო დათქმაში ან საარბიტრაჟო შეთანხმებაში.

4. არბიტრმა და არბიტრაჟმა უნდა იხელმძღვანელოს ამ კონვენციის ნორმებით.

5. ამ მუხლის მე-3 და მე-4 პუნქტების დებულებები მიჩნეული უნდა იქნას ნებისმიერი საარბიტრაჟო დათქმის ან შეთანხმების ნაწილად. საარბიტრაჟო დათქმის ან შეთანხმების ნებისმიერი დებულება, რომელიც ეწინააღმდეგება აღნიშნულ ნორმებს, ბათილია და შესასრულებლად სავალდებულო ძალა არ გააჩნია.

6. ამ მუხლის დებულებები გავლენას არ ახდენს იმ შეთანხმების ნამდვილობაზე, რომელიც მხარეთა შორის დაიდო საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოთხოვნის წარმოშობის შემდეგ.

თავი IV

დამატებითი დებულებანი

მუხლი 23. სახელშეკრულებო დათქმა

1. ნებისმიერი დათქმა, რომელიც მოცემულია საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულებაში, კონოსამენტში, ან მხარეთა შორის ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელ ნებისმიერ დოკუმენტში, ბათილია და შესასრულებლად სავალდებულო ძალა არ აქვს, თუკი იგი პირდაპირ ან არაპირდაპირ არღვევს ამ კონვენციის დებულებებს. ასეთი დათქმის ბათილობა გავლენას არ ახდენს იმ ხელშეკრულების ან სხვა დოკუმენტის ნამდვილობაზე, რომლის ნაწილსაც წარმოადგენს იგი. დათქმა ტვირთის დაზღვევის უფლების გადამზიდველის სასარგებლოდ გამოყენებაზე ან რაიმე მგავსი დათქმა არის ბათილი და არ აქვს შესასრულებლად სავალდებულო ძალა.

2. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის დებულებების მიუხედავად, გადამზიდველს ამ კონვენციის თანახმად შეუძლია გაზარდოს თავისი პასუხისმგებლობა და მოვალეობები.

3. კონოსამენტის ან საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელი დოკუმენტის გამოცემისას მასში მითითებული უნდა იყოს, რომ გადაზიდვა რეგულირდება ამ კონვენციის დებულებებით, რომლებიც აბათილებენ ნებისმიერ დათქმას ტვირთის გამგზავნის ან მიმღების ზიანის ანაზღაურების ფარგლების შესახებ.

4. თუკი მოსარჩელეს ტვირთთან დაკავშირებით მიაღვა ზიანი იმ დათქმის გამო, რომელიც ამ მუხლის ძალით ბათილია და შესასრულებლად სავალდებულო არაა, ან ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მოცემული დებულების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, მაშინ გადამზიდველმა მოსარჩელეს მოთხოვნის შესაბამისი კომპენსაცია უნდა გადაუხადოს ამ კონვენციის დებულებების მიხედვით ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანებისთვის ისევე, როგორც ჩაბარების დაგვიანებისათვის. ამასთან, გადამზიდველმა გამგზავნის დამატებით უნდა

აუნაზღაუროს საკუთარი უფლების დასაცავად განეული ხარჯები იმ პირობით, რომ სარჩელთან დაკავშირებული ხარჯები გამოთვლილ იქნება იმ ქვეყნის კანონმდებლობის მიხედვით, სადაც დაიწყო სასამართლო განხილვა.

მუხლი 24. საერთო ავარია

1. ამ კონვენციის დებულებები ხელს არ უშლის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების ან ეროვნული კანონმდებლობის დებულებების გამოყენებას საერთო ავარიის გასანაწილებად

2. ამ კონვენციის დებულებანი, გარდა მე-20 მუხლისა, რომლებიც ეხება გადამზიდველის პასუხისმგებლობას ტვირთის დაკარგვისას ან დაზიანებისას, ასევე ითვალისწინებენ ტვირთის მიმღების შესაძლებლობას უარი თქვას საერთო ავარიის შენატანის გადახდაზე, ასევე გადამზიდველის ვალდებულებას, აუნაზღაუროს მიმღებს ასეთი შენატანი ან ტვირთის გადარჩენის ხარჯები.

მუხლი 25. სხვა კონვენციები

1. ეს კონვენცია არ ცვლის გადამზიდველის, ფაქტობრივი გადამზიდველის, მათი თანამშრომლებისა და აგენტების უფლებებსა და მოვალეობებს, რომლებიც განსაზღვრულია საერთაშორისო კონვენციებში, ან ეროვნული სამართლის დებულებებს სანაოსნო გემის მესაკუთრეთა პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ.

2. ამ კონვენციის 21-ე და 22-ე მუხლების დებულებანი არ გამორიცხავენ იმ მრავალმხრივი კონვენციების იმპერატიული დებულებების (ნორმების) გამოყენებას, რომლებიც ძალაშია ამ კონვენციის მიღების მომენტისთვის (31 მარტი, 1978) და რომლებიც ეხება აღნიშნულ მუხლებში მოყვანილ საკითხებს იმის გათვალისწინებით, რომ დავა არსებობს, ექსკლუზიურად, იმ მხარეებს შორის, რომელთაც სამენარმეო საქმიანობის ძირითადი ადგილი სხვა კონვენციის წევრ ქვეყნებში აქვთ. ამასთან, აღნიშნული დებულება გავლენას არ ახდენს ამ კონვენციის 22-ე მუხლის მე-4 პუნქტის გამოყენებაზე.

3. ამ კონვენციის დებულებების მიხედვით, ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება არ დგება, თუკი იგი ბირთვული ინციდენტითაა გამოწვეული, რომელზეც პასუხისმგებელია ბირთვული დანადგარის ოპერატორი:

ა) ან „ბირთვული ენერჯის სფეროში მესამე პირთა პასუხისმგებლობის შესახებ“ 1960 წლის 29 ივნისის პარიზის კონვენციის 1964 წლის 28 იანვრის დამატებით ოქმში ჩამყალიბებული შენიშვნის ან „ბირთვული ზიანისთვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ“ ვენის 1963 წლის 21 მაისის კონვენციის მიხედვით, ან

ბ) ეროვნული კანონმდებლობის ძალით, რომელიც ითვალისწინებს პასუხისმგებლობას ამგვარი ზიანისთვის, იმის გათვალისწინებით, რომ ამ კანონის გამოყენება ისევე ხელსაყრელი იქნება იმ პირებისათვის, რომლებსაც შესაძლოა ამგვარი ზიანი მიაღვეს, როგორც პარიზისა და ვენის კონვენციები.

4. გადაზიდვებს, ამ კონვენციის დებულებების მიხედვით, პასუხისმგებლობა არ დაეკისრება იმ ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების დაგვიანებისთვის, რომლისთვისაც იგი პასუხს აგებს სხვა საერთაშორისო კონვენციის ან ეროვნული კანონმდებლობის მიხედვით, რომელიც ზღვით მგზავრის გადაყვანასა და ბარგის გადატანას ეხება.

5. ამ კონვენციის დებულებები ხელშემკვრელ მხარეებს ხელს არ უშლის გამოიყენონ სხვა საერთაშორისო კონვენცია, რომელიც უკვე მოქმედებს ამ კონვენციის ძალაში შესვლის მომენტისათვის და რომელიც ეხება ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებებს, უმთავრესად არასაზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვისას. ეს დებულება ასევე გამოიყენება აღნიშნული საერთაშორისო კონვენციის შეცვლის ან გადასინჯვის შემთხვევაშიც.

მუხლი 26 – ანგარიშსწორების ერთეული

1. ანგარიშსწორების ერთეული, მოცემული კონვენციის მე-6 მუხლში, არის „სესხების სპეციალური უფლებების“ ერთეული, რომელსაც განსაზღვრავს საერთაშორისო სავალუტო ფონდი. მე-6 მუხლში მითითებული თანხების სახელმწიფოს ეროვნულ ვალუტაში გადაყვანა ხდება სასამართლო გადაწყვეტილების თარიღისათვის ან მხარეთა მიერ შეთანხმებული თარიღისათვის, ამ ვალუტის ღირებულების შესაბამისად. „სესხების სპეციალური უფლებების“ ერთეულებში საერთაშორისო სავალუტო ფონდის წევრ ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა ეროვნული ვალუტის ღირებულების დაანგარიშება ხდება ღირებულების განსაზღვრის მეთოდის შესაბამისად, რომელსაც საერთაშორისო სავალუტო ფონდი შესაბამისი თარიღისათვის იყენებს საკუთარი ოპერაციებისა და ანგარიშსწორებისათვის. იმ ხელშემკვრელი სახელმწიფოს, რომელიც არ არის საერთაშორისო სავალუტო ფონდის წევრი „სესხების სპეციალური უფლებების“ ერთეულების ეროვნულ ვალუტაში დაანგარიშება ამავე სახელმწიფოს მიერ დადგენილი მეთოდით ხორციელდება.

2. სახელმწიფოებს, რომლებიც არ არიან საერთაშორისო სავალუტო ფონდის წევრები და რომელთა კანონმდებლობა არ იძლევა მოცემული მუხლის პირველი ნაწილის გამოყენების საშუალებას, შეუძლიათ ხელმონერის, რატიფიკაციის, მიღების, დამტკიცების ან მიერთების დროს, ანდა ამის შემდეგ დაადგინონ, რომ მოცემული კონვენციით გათვალისწინებული და მათ ტერიტორიაზე გამოყენებული პასუხისმგებლობის ლიმიტის ფარგლები დგინდება შემდეგი ოდენობით: 12 500 სავალუტო ერთეული გასაგზავნი ტვირთის ან სხვა ერთეულისათვის, ან 37,5 სავალუტო ერთეული 1 კგ. ტვირთის ბრუტო (მოცულობითი) წონისათვის.

3. მოცემული მუხლის მეორე პუნქტში მოყვანილი სავალუტო ერთეული შეესაბამება 900 ათასიანი სინჯის 65,5მგ ოქროს. მე-2 მუხლში ნახსენები თანხების ეროვნულ ვალუტაში გადაყვანა ხორციელდება შესაბამისი სახელმწიფოს კანონმდებლობის მიხედვით.

4. მოცემული მუხლის 1-ლი პუნქტის ბოლო წინადადებაში ნახსენები გაანგარიშება და მესამე პუნქტში ნახსენები გადაყვანა ხორციელდება იმგვარად, რომ ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ეროვნულ ვალუტაში გამოსახოს მე-6 მუხლში მითითებული თანხების რეალური ღირებულება, რომელიც ამავე მუხლში გამოხატული გაანგარიშების ერთეულებითაა მიღებული. ხელშემკვრელი სახელმწიფო დეპოზიტარს აცნობებს გაანგარიშების ხერხს, მოცემული მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, ან, შესაბამის შემთხვევაში, მოცემული მუხლის

მე-3 პუნქტში ნახსენები გადაყვანის შედეგს თავისი სარატიფიკაციო სიგელების, მიღების, დამტკიცების ან მიერთების შესახებ, დოკუმენტების ხელმოწერის ან ჩაბარების დროს, ანდა მოცემული მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შერჩევის უფლების გამოყენებისას, და შემდეგ ყოველ ჯერზე, როცა ამ ხერხის ან გადაყვანის შედეგების შეცვლა მოხდება.

თავი VII. დასკვნითი დებულებანი

მუხლი 27 – დეკლარაცია

წინამდებარე კონვენციის დეკლარაციად ინიშნება გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივანი.

მუხლი 28 – ხელმოწერა, რატიფიკაცია, მიღება, დამტკიცება, მიერთება

- 1.** წინამდებარე კონვენცია 1979 წლის 30 აპრილამდე ღიაა ხელმოსაწერად ყველა სახელმწიფოსთვის, გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ნიუ იორკის შტაბ-ბინაში.
- 2.** წინამდებარე კონვენცია ექვემდებარება ხელმომწერ სახელმწიფოთა მიერ რატიფიკაციას, მიღებას ან დამტკიცებას.
- 3.** 1979 წლის 30 აპრილის შემდგომ, წინამდებარე კონვენცია მიერთებისთვის ღია იქნება ყველა იმ სახელმწიფოსთვის, რომელსაც მისთვის ხელი არ მოუწერია.
- 4.** სარატიფიკაციო სიგელების, მიღების დამტკიცებისა და მიერთების შესახებ დოკუმენტების დეპონირება ხდება (ბარდება) გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანთან.

მუხლი 29 – დათქმები

დაუშვებელია მოცემულ კონვენციაში დათქმების გაკეთება.

მუხლი 30 – ძალაში შესვლა

- 1.** ეს კონვენცია ძალაში შედის მეოცე სარატიფიკაციო სიგელის მიღების, დამტკიცების ან მიერთების შესახებ დოკუმენტის დეპონირების მიზნით გადაცემის თარიღიდან ერთი წლის გასვლის შემდეგ მომდევნო თვის პირველი დღიდან.

2. ყოველი სახელმწიფოსთვის, რომელიც ხდება ამ კონვენციის ხელშემკვრელი სახელმწიფო, მეოცე სარატიფიკაციო სიგელის მიღების, დამტკიცების ან მიერთების შესახებ დოკუმენტის დეპონირების შემდგომ, მოცემული კონვენცია ძალაში შედის ამ სახელმწიფოთა სახელით შესაბამისი დოკუმენტის შესანახად გადაცემიდან ერთი წლის გასვლის შემდეგ მომდევნო თვის პირველი რიცხვიდან.

3. მოცემული კონვენციის ძალაში შესვლის დღეს ან ამ დღის შემდეგ წინამდებარე კონვენციის ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ, უნდა გამოიყენოს კონვენციის დებულებანი იმ საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების მიმართ, რომელიც დადებულია ამ სახელმწიფოსთან.

მუხლი 31. სხვა კონვენციების დენონსაცია

1. ნებისმიერი სახელმწიფო, რომელიც ბრიუსელის 1924 წლის 25 აგვისტოს კონოსამენტის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის (1924 წლის კონვენცია) ხელმომწერია, გახდება რა წინამდებარე კონვენციის ხელშემკვრელი მხარე, უნდა აცნობოს ბელგიას, როგორც 1924 წლის კონვენციის დეპოზიტარს, ამ უკანასკნელი კონვენციის დენონსაციის შესახებ დეკლარაციის მეშვეობით, რომელშიც მითითებული იქნება, რომ აღნიშნული დენონსაცია ამოქმედდება განმცხადებელი სახელმწიფოსათვის წინამდებარე კონვენციის ძალაში შესვლის მომენტიდან.

2. 30-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, წინამდებარე კონვენციის დეპოზიტარმა უნდა აცნობოს ბელგიის მთავრობას, როგორც 1924 წლის კონვენციის დეპოზიტარს, კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღი და იმ ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა დასახელება, რომელთათვისაც წინამდებარე კონვენცია ძალაში შევიდა.

3. მოცემული მუხლის პირველი და მეორე პუნქტების დებულებების მოქმედება შესაბამისად ვრცელდება 1968 წლის 23 თებერვალს ხელმოწერილი ოქმის ხელშემკვრელ სახელმწიფოებზეც, რომელიც ითვალისწინებს ბრიუსელის 1924 წლის 25 აგვისტოს კონოსამენტის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ საერთაშორისო კონვენციაში შესწორებების შეტანას.

4. წინამდებარე კონვენციის მე-2 მუხლის მიუხედავად, მოცემული მუხლის პირველი პუნქტის მიზნებისათვის ხელშემკვრელმა სახელმწიფომ, თუ საჭიროდ მიაჩნია, შეიძლება გადაავადოს 1924 წლის კონვენციისა და მასში შესწორებების შეტანის შესახებ 1968 წლის ოქმის დენონსაცია წინამდებარე კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღიდან არა უმეტეს 5 წლის ვადით. სახელმწიფო მისი ამგვარი განზრახვის შესახებ აცნობებს ბელგიის მთავრობას. ხსენებული გარდამავალი პერიოდის განმავლობაში მან მხოლოდ წინამდებარე კონვენცია უნდა გამოიყენოს ხელშემკვრელი სახელმწიფოების მიმართ.

მუხლი 32. გადასინჯვა და შესწორებების შეტანა

1. წინამდებარე კონვენციის ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა არანაკლებ ერთი მესამედის მოთხოვნის საფუძველზე დეპოზიტარი ვალდებულია, მოიწვიოს ხელშემკვრელ

სახელმწიფოთა კონფერენცია კონვენციის გადასინჯვის ან მასში შესწორებების შეტანის მიზნით.

2. ნებისმიერი სარატიფიკაციო სიგელი, მიღების, დამტკიცების ან მიერთების დოკუმენტი, რომლის დეპონირებაც მოხდა კონვენციაში შეტანილი შესწორებების ძალაში შესვლის შემდეგ, მიიჩნევა, რომ ეხება შესწორებულ კონვენციას.

მუხლი 33. თანხის ოდენობების შეზღუდვის, საანგარიშსწორებო ან სავალუტო ერთეულების გადასინჯვა

1. 32-ე მუხლის დებულებების მიუხედავად, კონფერენცია, რომლის ძირითადი მიზანია მე-6 მუხლსა და 27-ე მუხლის მეორე პუნქტში განსაზღვრული თანხის ოდენობის, ან 26-ე მუხლის პირველ და მესამე პუნქტებში მოცემული ერთეულებიდან ერთ-ერთის ან ორივეს შეცვლა სხვა ერთეულით, დეპოზიტარის მიერ მოწვეული უნდა იქნეს ამ მუხლის მეორე პუნქტის შესაბამისად. დადგენილი თანხის ოდენობის გადასინჯვა შეიძლება მოხდეს მხოლოდ მათი ღირებულების მნიშვნელოვანი ცვლილების გამო.

2. გადასინჯვის მიზნით კონფერენცია შეიძლება მოწვეულ იქნეს დეპოზიტარის მიერ წინამდებარე კონვენციის ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა არანაკლებ ერთი მეოთხედის მოთხოვნის შემთხვევაში.

3. კონფერენციაზე ნებისმიერი გადაწყვეტილება მიღებული უნდა იქნეს კონფერენციის მონაწილე სახელმწიფოთა ორი მესამედის უმრავლესობით. დეპოზიტარი შეტანილი შესწორებების შესახებ აცნობებს ყველა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს აღნიშნული შესწორებების მიღების მიზნით და კონვენციის ყველა ხელმომწერ სახელმწიფოს ინფორმირების მიზნით.

4. ნებისმიერი დამტკიცებული შესწორება ძალაში შედის ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა ორი მესამედის მიერ მისი მიღებიდან ერთი წლის გასვლის შემდეგ მომდევნო თვის პირველ დღეს. ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა მიერ მითითებულ შესწორებათა მიღება ძალას იძენს დეპოზიტართან შესწორებების ძალაში შესვლის შესახებ ოფიციალური დოკუმენტის დეპონირების გზით.

5. შესწორების ძალაში შესვლის შემდეგ ხელშემკვრელი სახელმწიფო, რომელმაც მიიღო აღნიშნული შესწორება, უფლებამოსილია გამოიყენოს შესწორებული კონვენცია იმ ხელშემკვრელ სახელმწიფოებთან ურთიერთობაში, რომელთაც შესწორების დამტკიცებიდან 6 თვის განმავლობაში არ შეუტყობინებიათ დეპოზიტარისათვის, რომ ისინი არ არიან შებოჭილნი მითითებული შესწორებით.

6. ნებისმიერი სარატიფიკაციო სიგელი, მიღების, დამტკიცების ან მიერთების დოკუმენტი, რომლის დეპონირებაც მოხდა კონვენციაში შეტანილი შესწორების ძალაში შესვლის შემდეგ, მიიჩნევა, რომ ეხება შესწორებულ კონვენციას.

მუხლი 34. დენონსაცია

1. ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია ნებისმიერ დროს მოახდინოს წინამდებარე კონვენციის დენონსაცია დეპოზიტარისათვის წერილობითი შეტყობინების გზით.

2. დენონსაცია ძალას იძენს დეპოზიტარის მიერ დენონსირების შესახებ შეტყობინების მიღებიდან ერთი წლის გასვლის შემდეგ მომდევნო თვის პირველ დღეს. თუ უფრო ხანგრძლივი პერიოდია განსაზღვრული შეტყობინებით, ამ შემთხვევაში დენონსაცია ძალას იძენს დეპოზიტარის მიერ შეტყობინების მიღებიდან აღნიშნული პერიოდის გასვლის შემდეგ.

შესრულებულია ქ. ჰამბურგში, ათას ცხრაას სამოცდათვრამეტი წლის ოცდათერთმეტ მარტს, ერთ დედნად, რომლის არაბული, ჩინური, ინგლისური, ფრანგული, რუსული და ესპანური ტექსტები თანაბრად აუთენტურია.

ამის დასტურად ქვემოთ ხელმომწერი შესაბამისი მთავრობების სათანადო სრულუფლებიანმა წარმომადგენლებმა მოაწერეს ხელი მოცემულ კონვენციას.

Accession		მიერთება
Action for indemnity		სარჩელი პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების გარანტიის გამოყენების შესახებ
Actual Carrier		<p>ფაქტობრივი გადამზიდველი.</p> <p>გადამზიდველი, რომელიც უშუალოდ შედის სახელშეკრულებო ურთიერთობაში ტვირთგამგზავნთან, როგორც წესი, უფლებამოსილია გადამზიდვის განხორციელების მიზნით, ისარგებლოს სხვა გადამზიდველთა მომსახურებით. ასეთმა მომსახურებამ შეიძლება მოიცვას როგორც უშუალოდ ტრანსპორტირება, ასევე, ტვირთის ჩატვირთვა, გადმოტვირთვა, შეფუთვა და ა.შ. გადამზიდველს, რომელიც არის თავდაპირველი გადამზიდველისაგან განსხვავებული პირი და წარმოადგენს თავდაპირველი გადამზიდველის კონტრაქტორს ტვირთის გადამზიდვის მიზნებისათვის, ეწოდება ფაქტობრივი გადამზიდველი.</p> <p>ჰამბურგის წესების თანახმად (მუხლი 10) თავდაპირველი გადამზიდველი პასუხისმგებელია ყველა დანაკლისის, ზიანის ან ჩაბარების დაგვიანებისათვის, რომელიც განხორციელებულია ფაქტობრივი გადამზიდველის, მისი სახელით მოქმედი მოსამსახურეების ან წარმომადგენლების ქმედებით თუ უმოქმედობით.</p> <p>შენიშვნა: ფაქტობრივი გადამზიდველი განსხვავდება შუალობითი, გამჭოლი, გადამზიდვისას ხელშეკრულებაში პირდაპირ მითითებული გადამზიდველისაგან. იხ. Through Carriage</p>
Aggregate		საერთო ჯამი, შეკრებილი
Applicable		გამოყენებადი, გამოსაყენებელი, მარეგულირებელი
Apprehended loss		სავარაუდო ზიანი, მოსალოდნელი ზიანი
Approval		დამტკიცება
Article of transport		გადასაზიდი მოწყობილობა/საშუალება;

Basis	საფუძველი
Bearer	წარმომდგენი / მფლობელი
Bill of Lading	<p>კონოსამენტი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას და გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებას ან ჩატვირთვას, და რომლის შესაბამისადაც გადამზიდველი იღებს ვალდებულებას, გადასცეს ტვირთი ამ დოკუმენტის სანაცვლოდ. როგორც წესი, კონოსამენტის გაცემა ხდება სამ ეგზემპლიარად და ერთ-ერთის წარდგენის საფუძველზე ტვირთის მიღება აბათილებს დარჩენილ ორ ეგზემპლიარს. კონოსამენტი ასრულებს სამ ძირითად ფუნქციას: გემზე ტვირთის მიღების ხელწერილი, ტვირთის გამწვანებელი საბუთი საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებში, გადაზიდვის ხელშეკრულების დამადასტურებელი საბუთი.</p> <p>არსებობს კონოსამენტის სხვადასხვა სახე, თუმცა ჰამბურგის წესები ითვალისწინებს მხოლოდ რამოდენიმეს (მაგრამ ეს არ ნიშნავს რომ კონოსამენტის სხვა სახეობის არსებობას გამორიცხავს). ის: საორდერო, სახელობითი, საბორტო კონოსამენტების განმარტება.</p>
Carriage of goods by sea	საქონლის საზღვაო გადაზიდვა
Carrier	<p>გადამზიდველი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც აწარმოებს ტვირთის გადაზიდვას ან ადამიანთა გადაყვანას ფიზიკურ ან იურიდიულ პირთან არსებული შეთანხმების თანახმად და რომელიც პასუხისმგებელია ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანებისათვის ტრანსპორტირებისას.</p>
Charter party	<p>წერილობითი ხელშეკრულება ტვირთის საზღვაო გზით გადაზიდვის შესახებ, რომლის ძალითაც გემის ან სხვა ხომალდის მესაკუთრე შესაბამისი ანაზღაურების სანაცვლოდ, კონკრეტული რეისის განმავლობაში პირს ტვირთის გადასაზიდად გემს მთლიანად ან ნაწილობრივ უთმობს.</p>

Claimant	მოსარჩელე პირი, რომელიც აყენებს მოთხოვნას მეორე მხარის მიმართ დავის წარმოშობის დროს
Consignee	ტვირთის მიმღები ეს არის მხარე, რომელიც მითითებულია კონოსამენტში ტვირთის მიმღებად. არ არის სავალდებულო ის ყოველთვის ტვირთის მყიდველი იყოს, შესაძლოა ის იყოს მყიდველის ბანკი. იხ. საორდერო კონოსამენტი.
Consecutive days	მომდევნო დღეები
Container	კონტეინერი მრავალჯერადი გამოყენების გადასაზიდი სათავსო, რომლის კონსტრუქცია უზრუნველყოფს გადასაზიდი ტვირთის დაცვას ერთი ან სხვადასხვა სახეობის სატრანსპორტო საშუალებაში და აღჭურვილია სამარჯვებით დატვირთვის, გადმოტვირთვისა და გადატვირთვის დასაჩქარებლად.
Contracting State	ხელშემკვრელი სახელმწიფო
Damage	დაზიანება; ზიანი
Deemed to be	განიხილება; ითვლება
Deliver	ჩაბარება, გადაცემა
Delivery	მიწოდება/ჩაბარება
Demurrage	დემერეჯი; ტვირთის ვადაზე მეტ ხანს შენახვის თანხა;
Designation	დანიშვნა;
Diligent	მზრუნველი
Entrust	დავალება; მინდობა; უფლებამოსილების მინიჭება
Entry into force	ძალაში შესვლა
Established	წარმოიშვა
Evidentiary	მტკიცებითი

Freight	ფრახტი - გემით ტვირთის გადაზიდვის ქირა
General average	საერთო ზიანის ანაზღაურების წესი ესაა იმგვარი ზიანი, რომელიც გამოწვეულია საფრთხეში მყოფი გემის, ფრახტისა და გადასაზიდი ტვირთის გადარჩენის მიზნით განზრახ და შეგნებულად საგანგებო ხარჯების გაღების შედეგად ან ტვირთის ნაწილის განადგურების შედეგად. საერთო ზიანს პროპორციულად ანაზღაურებს თითოეული მხარე.
Good faith	კეთილსინდისიერი
Goods	საქონელი, ტვირთი
Gross Weight	ე.წ ბრუტო წონა, რომელიც ნიშნავს ტვირთის საერთო წონას შეფუთვის საშუალებ(ებ)ის ჩათვლით, მაგ: პალეტით, კონტეინერით და ა.შ.
Held liable	პასუხისმგებელი
Holder of the bill of lading	კონოსამენტის ფაქტობრივი მფლობელი
Inherent	დამახასიათებელი; ჩვეული
Instruments of ratification	სარატიფიკაციო სიგელი, სარატიფიკაციო მონუმობა
Issuane	ემისია, გამოშვება
Joint survey	საერთო გამოკვლევა
Leading	ძირითადი; მონინავე
Leading mark	განმასხვავებელი ნიშანი
Letter of guarantee	საგარანტიო წერილი
Liability	პასუხისმგებლობა
Limited	შეზღუდული
Loss	დანაკარგი

Mark	სასაქონლო აღნიშვნა
Mitigate	შემცირება
Nett Weight	არის წონა ან მასა მხოლოდ ტვირთის, ყოველგვარი შეფუთვის გარეშე.
Non Negotiable	შეუცვლელი და განუხილვადი; ისეთი დოკუმენტი, რომელიც არ ექვემდებარება ცვლილებას
Occurrence	გარემოება
Officer in charge	ხელმძღვანელი, პასუხისმგებელი პირი
On Board/ Shipped On Board B/L	საბორტო დოკუმენტი, ანუ დოკუმენტი რომელიც ადასტურებს რომ ტვირთი არა მხოლოდ მიღებულ იქნა გადამზიდველის მიერ, არამედ ასევე, ჩატვირთულ იქნა გემში (გემის ბორტზე) კარგ მდგომარეობაში. აღნიშვნა „გაგზავნილი“ კონოსამენტიში, აღნიშნავს არა მხოლოდ ტვირთის გემში განთავსების, არამედ გემის მიერ ნავსადგური დატოვების ფაქტსაც.
Optional	ფაკულტატურული; არჩევითი ასარჩევად შესაძლო ვარიანტი
Order B/L	საორდერო კონოსამენტი შედგენილია ტვირთის გამგზავნის ან მიმღების ბრძანებით და წარმოადგენს სავაჭრო დოკუმენტს.
Package	შეკვრა; ამანათი
Pallet	სატრანსპორტო პაკეტი ან ქვეშზე მოთავსებული, ცელოფნით შეფუთული ტვირთი;
Performance	შესრულება, განხორციელება
Person instituting (an action)	პირი რომელიც იწყებს გარკვეულ ქმედებას
Place of the arrest	გემის დაპატიმრების ადგილი გემის დაპატიმრება ხდება მხოლოდ "საზღვაო სარჩელის" უზრუნველსაყოფად.
Port of discharge	გადმოტვირთვის ნავსადგური.

Port of loading	დატვირთვის ნავსადგური.
Prima facie	ერთი შეხედვით
Provisions	დანაწესები; დებულებები
Reasonably	გონივრულად
Reservation	დათქმა; რეზერვაცია
Respectively	შესაბამისად
Set forth	ჩამოყალიბებული; ფორმულირება, გადმოცემა
Shipper	გადამზიდავი წარმოადგენს ფიზიკურ ან იურიდიულ პირს, რომელიც როგორც წესი, არის ტვირთის მიმწოდებელი ან მფლობელი იმ ტვირთისა, რომელიც ექვემდებარება გადაზიდვას.
Shipping Unit	ტვირთის ერთეული
Signatory State	ხელმომწერი სახელმწიფო
Straight B/L	სახელობითი კონოსამენტი დოკუმენტი, რომელშიც პირდაპირ არის აღნიშნული ტვირთის მიმღები და წარმოადგენს არასავაჭრო დოკუმენტს, ანუ მისი ყიდვა-გაყიდვა, გადაცემა და მის მიმართ სხვა მსგავსი ოპერაციის განხორციელება არის შეუძლებელი.
Supplied by	მოწოდებული ვინმეს მიერ
Survey	გამოკვლევა; გამოკითხვა; შემოწმება
Tare	ტარა - არის შესაფუთი საშუალების ან კონტეინერის წონა ყოველგვარი ტვირთის გარეშე.
The Adjustment of General Average	საერთო ზიანის განაწილება

Through Carriage	შუალობითი გადაზიდვა ნიშნავს, რომ გადაზიდვის კონკრეტული ეტაპი შესაძლოა განხორციელდეს ტვირთგამგზავნთან სახელშეკრულებო ურთიერთობაში შესული გადაზიდველისაგან განსხვავებული სხვა გადაზიდველის მიერ, თუ ასეთზე პირდაპირ უთითებს საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულება და თუ ტვირთგამგზავნს აქვს შესაძლებლობა აღძრას სარჩელი ან დაიწყოს საარბიტრაჟო საქმის წარმოება ასეთი ფაქტობრივი გადაზიდველის მიმართ.
Time allowed	დადგენილი დრო
Time barred	ხანდაზმული
To place at the disposal of somebody	ვილაცის განკარგულებაში გადაცემა
To remove the action	ამ კონვენციის მიზნებისთვის, სარჩელის გადატანა ერთი განსჯადი სასამართლოდან მეორეში.
Total	ჯამური; ჯამი
Undertake	განხორციელება
Unit of Account	ანგარიშსწორების ერთეული
Usage	ჩვეულება
Whichever is later	რომელიც უფრო შემდგომია