



Экономический
и Социальный Совет

RESTRICTED

TRANS/SC.3/R.157
10 May 1993

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Основная рабочая группа по внутреннему
водному транспорту
(тридцать седьмая сессия, 17-19 ноября 1993 г.)

СОСТАВЛЕНИЕ СБОРНИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ ОСНОВНЫХ
УСЛОВИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Записка секретариата

В ходе своей тридцать шестой сессии Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту решила подготовить сборник существующих основных условий международной перевозки грузов по внутренним водным путям (TRANS/SC.3/130, пункт 32).

Секретариат приводит ниже текст Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай, принятого в г. Шиофоке, Венгерская Республика, в 1989 г. Данное соглашение является одним из шести соглашений между дунайскими пароходствами (т. н. Братиславские соглашения) и было получено секретариатом от правительства Словацкой Республики.

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов выпускаются в ограниченном количестве. Эти документы рассылаются только правительствам, специализированным учреждениям и правительственным и неправительственным организациям, участвующим в работе Комитета и его вспомогательных органов, причем они не должны передаваться газетам и периодическим изданиям.

СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОБЩИХ УСЛОВИЯХ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ ПО Р. ДУНАЙ

В целях дальнейшего совершенствования и развития сотрудничества в области перевозки грузов по р. Дунай пароходства:

БАВАРСКИЙ ЛЛОЙД АО (БЛ)
Федеративной Республики Германии
БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОХОДСТВО (БРП)
ПЕРВОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО (ДДСГ)
Республики Австрии
ВЕНГЕРСКОЕ СУДОХОДНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
(МАХАРТ)
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОХОДСТВО (НАВРОМ)
СОВЕТСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОХОДСТВО (СДП)
ЧЕХОСЛОВАЦКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОХОДСТВО (ЧСПД)
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОХОДСТВО (ЮРБ)
ЮГОСЛАВСКОЕ ПАРОВОХОДСТВО „ДУНАЙСКИЙ ЛЛОЙД“ (ДЛ)
ЮГОСЛАВСКОЕ ПАРОВОХОДСТВО „КРАЙИНА“ (РБК)

договорились о нижеследующих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай.

Статья I ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем Соглашении, если не будет указано иное, приняты следующие определения:

ФРАХТОВАТЕЛЬ – лицо, которым или от имени которого заключен с перевозчиком договор перевозки груза.

ГРУЗОТПРАВИТЕЛЬ – лицо, действующее от своего имени и выполняющее вытекающие из договора перевозки обязательства по отправке груза.

ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЬ – лицо, уполномоченное на получение груза.

ПЕРЕВОЗЧИК – лицо, которым или от имени которого заключен с фрахтователем договор перевозки груза за обусловленную плату.

НАКЛАДНАЯ – документ, подтверждающий наличие и содержание договора перевозки груза и являющийся распиской перевозчика в приеме груза.

ГРУЗ – любые товары, всякого рода изделия и предметы, включая средства упаковки и укрупнения мест.

Статья 2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. К перевозке по р. Дунай принимаются грузы, поименованные в разделе „В“ Соглашения о МГДТ, с учетом положения п. 2 настоящей статьи.
2. Не принимаются к перевозке грузы:
 - 2.1. подлежащие обязательной доставке по почте;
 - 2.2. перевозка которых запрещена предписаниями таможенных и других властей (санитарных, ветеринарных и т.д.);
 - 2.3. являющиеся источником инфекционного заражения;
 - 2.4. оружие (кроме спортивного и охотничьего);
3. Грузы, не поименованные в разделе „В“ Соглашения о МГДТ (взрывчатые, ядовитые и едкие вещества, легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся и другие опасные грузы), а также животные принимаются к перевозке только по договоренности между фрахтователем и перевозчиком.

Статья 3 СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ

1. Условия настоящего Соглашения распространяются на перевозки грузов в международном сообщении между дунайскими портами погрузки и выгрузки.
2. Грузы в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта перевозятся на условиях действующего Соглашения о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по р. Дунай.

Статья 4 ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ

1. Заявка на перевозку груза подается перевозчику в письменной форме – письмом, телеграммой, телексом, либо факсимильной связью не менее, чем за 7 дней до даты предъявления груза к перевозке.

Заявка может быть сделана по телефону с последующей ее подачей в письменной форме не менее, чем за 5 дней до даты предъявления груза к перевозке.

В исключительных случаях по соглашению между грузоотправителем (фрахтователем) и перевозчиком заявка может быть подана в более короткие сроки.
2. В заявке указываются:
 - 2.1. Наименование и адрес грузоотправителя;
 - 2.2. Наименование и адрес грузополучателя;
 - 2.3. Наименование груза и количество мест, масса, кубатура груза, род упаковки, а также габариты мест, если они необходимы;
 - 2.4. Срок подачи тоннажа под погрузку;
 - 2.5. Порты (пункты) погрузки и выгрузки;
 - 2.6. Особые пожелания фрахтователя (грузоотправителя), если они имеются.

Кроме того, в заявке указывается адрес агента грузоотправителя, которого надлежит известить о готовности судна к погрузке.
3. Перевозчик должен в течение 3-х дней со дня получения заявки грузоотправителя (фрахтователя) подтвердить принятие заявки, либо отклонить ее. Если перевозчик не подтвердил принятие заявки в указанный срок, это означает ее отклонение.

При внесении перевозчиком изменений в условия, содержащиеся в заявке, эти изменения должны быть согласованы с грузоотправителем (фрагтователем). При принятии заявки грузоотправитель (фрагтователь) и перевозчик определяют провозную плату.

4. Подтверждение заявки свидетельствует о заключении договора перевозки, по которому перевозчик обязуется перевезти принятый от отправителя груз в порт (пункт) назначения и выдать его получателю.

Статья 5 **ПОДГОТОВКА СУДНА И ПОДАЧА ТОННАЖА**

1. Перевозчик обязан до начала погрузки обеспечить техническую годность судна для надлежащего приема и сохранной перевозки груза.

2. Перевозчик имеет право подать судно под погрузку груза с опозданием до 2 суток от срока, согласованного при приеме заявки.

Статья 6 **ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

1. Грузоотправитель обязан не позднее, чем за 24 часа до начала погрузки, если иной срок не установлен соглашением сторон, передать перевозчику в порту отправления погрузочный ордер и все документы, требуемые портовыми, таможенными, санитарными или другими правилами. Он отвечает перед перевозчиком за убытки, возникшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности, неполноты или недостаточности этих документов.

2. На груз, принятый к перевозке, выдается накладная.

Накладная составляется грузоотправителем после окончания погрузки судна в соответствии с погрузочным ордером по единому образцу-проформе (приложение №1) и имеет ссылку на то, что перевозка осуществляется по условиям настоящего Соглашения.

Грузоотправитель заполняет накладную не менее, чем в 5 экземплярах. Перевозчик заверяет накладную штампелем, датой и подписью. Дубликат накладной получает грузоотправитель (фрагтователь), оригинал накладной следует при грузе и предназначен грузополучателю. Копии накладной остаются у перевозчика.

3. По требованию грузоотправителя (фрагтователя) ему выдается необходимое количество экземпляров копий накладной.

4. Перевозчик имеет право включать в накладную оговорки о состоянии груза.

5. Перевозчик или судовой агент, заполняющий накладную по поручению грузоотправителя, рассматривается как уполномоченный грузоотправителя.

Статья 7 **ПРИЕМ И ВЫДАЧА ГРУЗА**

1. Подлежащие перевозке грузы принимаются перевозчиком от грузоотправителя и выдаются перевозчиком грузополучателю в процессе погрузки (выгрузки) на судне.

2. В пунктах, где погрузка производится силами и средствами перевозчика, прием от грузоотправителей подлежащих перевозке грузов перевозчик может производить заблаговременно с условием хранения их в своем складе за установленную им плату до постановки судна под погрузку.

Аналогично этому в пунктах, где выгрузка производится силами и средствами перевозчика, последний может хранить грузы в своем складе с последующей их выдачей грузополучателю после уплаты установленной перевозчиком платы за хранение.

3. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем груз может сопровождаться проводником, назначенным грузоотправителем.

4. В случаях, когда погрузка производится силами и средствами грузоотправителя, грузовые помещения судна, если иное не предусмотрено соглашением перевозчика с грузоотправителем, опломбируются пломбами грузоотправителя, которые снимаются в порту назначения с участием грузополучателя или представителями порта. Наложение и снятие пломб оформляется актами по формам, принятым в портах погрузки и выгрузки.

5. В случаях, предусмотренных пп. 3 и 4 настоящей статьи, вид, количество мест и масса груза принимаются по заявлению грузоотправителя с правом перевозчика установить любым удобным для него способом действительный вид, количество мест и массу такого груза для определения провозной платы.

6. Грузоотправитель должен передать перевозчику опасный груз с соответствующей маркировкой и, если необходимо, проинформировать перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принимать при перевозке.

Грузоотправителем вносится в накладную наряду с торговым наименованием опасного груза следующая отметка: „Опасный груз, ИМО (либо ВОПОГ) код...“.

7. Грузоотправитель обязан предъявлять грузы в исправной таре и упаковке, обеспечивающей сохранность грузов при их перевозке и перевалке.

В случае предъявления груза в ненадлежащей таре и упаковке, перевозчик имеет право отказаться от приема данной партии груза к перевозке.

Тарные и штучные грузы должны предъявляться к перевозке замаркированными. Каждое грузовое место должно иметь достаточно полные и четко выполненные надписи и знаки.

На грузах, требующих особого обращения при перевозке и перевалке, делается специальная маркировка (например, надписи: „Верх“, „Не кантовать“, „Осторожно“ и т.д.). На грузовых местах массой более 1000 кг указывается масса брутто, места для стропления при грузовых работах, а также намечается центр тяжести места.

8. Размещение, крепление и сепарирование груза в грузовых помещениях судна производятся в соответствии с указаниями администрации судна или агента перевозчика.

Сепарирование груза в процессе погрузки производится стороной, производящей погрузку, за счет грузоотправителя. Сепарация и крепежные материалы предоставляются грузоотправителем.

9. Определение количества груза при его приеме перевозчиком от грузоотправителя и выдаче перевозчиком грузополучателю производится одним и тем же способом.

В случае определения количества груза при погрузке и выгрузке различными способами перевозчик не несет ответственности за возможные расхождения в массе груза.

10. Прием и выдача тарно-штучных грузов перевозчиком производится по счету количества грузовых мест. Масса груза заявляется грузоотправителем в погрузочном ордере. Для расчета провозных плат перевозчик

имеет право проверить массу, заявленную грузоотправителем, любым удобным для него способом в порту погрузки или выгрузки.

11. Тальманский счет груза в дунайских портах от имени судна может осуществляться одним из пароходств-партнеров или специальными тальманскими организациями на основе заключенных двухсторонних соглашений в соответствии с принятой в 1983 г. проформой Соглашения на тальманское обслуживание.

Тальманский счет может также выполняться на основе разовых заявок судовладельцев.

Тальманский счет оформляется тальманской распиской, или документом ее заменяющим, который является первичным документом, фиксирующим прием/выдачу перевозчиком тарно-штучного груза.

По каждой накладной в порту выгрузки на основании тальманской расписки грузополучателем оформляется акт выдачи груза, отражающий фактическое количество выданных ему перевозчиком грузовых мест, их состояние по внешнему осмотру и массу груза, если последняя определялась при выгрузке.

Акт выдачи, подписанный грузополучателем и капитаном (шкипером) или судовым агентом по окончании выгрузки, но не позднее, чем через 2 часа, является окончательным документом, удостоверяющим выдачу груза перевозчиком грузополучателю. При осуществлении счета груза только одной стороной соответствующий акт выдачи груза оформляется на основании тальманских расписок стороны, производившей счет мест груза.

12. Количество принимаемых от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю навалочных и насыпных грузов определяется одним из способов:

12.1. по массе заявленной грузоотправителем в погрузочном ордере;

12.2. по грузовой шкале судна (осадке) до и после погрузки (выгрузки).

В обоих случаях перевозчиком определяется масса груза по осадке судна до и после погрузки (выгрузки) и результаты снятия осадки записываются в акте замера осадки судна (приложение №2) и накладной. Акт прилагается к накладной. В порту выгрузки проверка массы производится идентичным способом, о чем составляется соответствующий акт, который подписывается грузополучателем и капитаном (шкипером) судна или судовым агентом.

Перевозчик отвечает только за массу груза, которая была подтверждена актом, составленным на основании замера осадки в порту погрузки с учетом норм естественной убыли груза (приложение №5).

13. Количество принимаемых от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю наливных грузов, перевозимых в танкерах, определяется одним из способов:

13.1. по массе, заявленной грузоотправителем в погрузочном ордере;

13.2. по показаниям береговых счетчиков-расходомеров и замерам береговых емкостей, выполненным грузоотправителем и подтвержденным его письменным заявлением;

13.3. по замерам количества груза до и после погрузки (выгрузки) в танкерах, имеющих калибровочные таблицы, заверенные в соответствии с порядком, установленным в стране перевозчика.

Во всех случаях перевозчиком определяется количество груза на основании замеров танков до и после погрузки (выгрузки) по калибровочным таблицам. Результаты замеров в определении массы груза записываются в накладной и прилагаемом к ней акте замеров.

В порту выгрузки проверка массы груза производится идентичным способом, о чем составляется соответствующий акт, который подписывается грузополучателем и капитаном (шкипером) судна или судовым агентом.

Перевозчик отвечает только за массу груза, которая была подтверждена актом, составленным на основании замеров танков в порту погрузки, с учетом температурных поправок и норм естественной убыли груза.

14. При обнаружении в процессе выдачи груза утраты, недостачи или повреждения груза грузополучатель совместно с перевозчиком (судовым агентом) составляет акт по форме, принятой в порту выгрузки.

15. Если при выдаче груза грузополучатель не заявил перевозчику о недостаче или повреждении груза, то считается, поскольку не будет доказано иное, что он получил его в соответствии с условиями накладной. В случае, если повреждение груза не могло быть обнаружено при обычном способе приема груза, то заявление перевозчику может быть сделано грузополучателем в течение 48 часов после выдачи груза, причем заявитель должен доказать, что недостача или повреждение груза произошли в период перевозки.

16. При возникновении обстоятельств, препятствующих выдаче груза, стороны руководствуются положениями пп. 6, 12 статьи 13.

Статья 8

ПОГРУЗКА И РАЗГРУЗКА СУДНА

1. Погрузка принятых к перевозке грузов на суда и выгрузка грузов из судов производятся силами и средствами порта за счет грузоотправителя (грузополучателя), либо силами и средствами перевозчика или его агента за счет грузоотправителя (грузополучателя), либо силами и средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя).

2. В порты и из портов, где погрузочно-разгрузочные работы не производятся перевозчиком или его агентом, грузы принимаются к перевозке на условиях погрузки-разгрузки судов силами и средствами портов за счет грузоотправителя (грузополучателя), либо силами, средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя) с его ответственностью за сроки погрузки и разгрузки судов.

3. Погрузка/разгрузка судов производится в порядке очередности их прибытия в порт по нормам, установленным для данного порта согласно приложению №3, если не согласовано иное, при этом согласованные нормы не должны быть ниже норм Братиславских Соглашений.

При возможности порта обрабатывать одновременно большее количество судов, чем определено приложением №3, погрузка и разгрузка этих судов также производится в порядке очередности их прибытия в порт с учетом специализации причалов.

При отсутствии норм погрузки/разгрузки судов в порту они определяются соглашением сторон.

4. Погрузка/разгрузка самоходных и несамоходных судов со скоропортящимися грузами производится вне очереди.

5. Перевозчик сообщает время прибытия судна в порт погрузки/выгрузки администрации порта, а также грузоотправителю (грузополучателю) за 72 часа до предполагаемого прибытия в порт с последующим уточнением времени за 24 часа.

6. Сталийное время судна начинается через 3 часа после подачи перевозчиком извещения (нотиса) о готовности судна к производству грузовых работ, если начало сталии при этом приходится на рабочее время, либо с

начала следующего рабочего дня, если начало сталии приходится на нерабочее время.

Грузоотправитель (грузополучатель) обязан принять нотис в любое время суток. При отсутствии грузоотправителя (грузополучателя) в порту, факт готовности судна к грузовым работам удостоверяется на нотисе судовым агентом (представителем порта).

7. Судно, прибывшее в порт, входит в норму одновременной обработки с момента окончания планового срока погрузки/разгрузки одного из ранее прибывших судов, находящихся под обработкой в соответствии с нормами приложения №3, даже если фактическая погрузка/разгрузка этого судна не окончена, либо с момента фактического окончания его погрузки/разгрузки, если судно обработано в срок или досрочно.

Время вхождения судна в норму одновременной обработки отмечается в нотисе с указанием ранее прибывших судов, после окончания погрузки/разгрузки которых судно входит в норму.

8. Если погрузка/разгрузка судна будет начата раньше времени, предусмотренного условиями пп.6 и 7 настоящей статьи, то стальнойное время исчисляется с момента фактического начала грузовых работ.

9. Грузоотправитель, грузополучатель (или иная организация по указанию грузоотправителя, грузополучателя) обязаны производить погрузку (выгрузку) круглосуточно и ежедневно, включая воскресные и праздничные дни, если действующими в стране законоположениями или обычаями порта не предусмотрено иное. Груз должен выгружаться из судна без остатка.

10. Время нахождения судна в порту фиксируется в акте стояночного времени по форме, принятой в данном порту. В акте фиксируется стояночное время с указанием продолжительности и причин имевших место перерывов и простоев в погрузке/разгрузке судна.

Акт учета стояночного времени подписывается перевозчиком и грузоотправителем/грузополучателем. Погрузка считается законченной после вручения грузоотправителем перевозчику всех необходимых документов и подписания акта учета стояночного времени.

Разгрузка считается законченной после подписания грузополучателем всех документов, свидетельствующих о приеме им груза и подписания акта учета стояночного времени.

11. За задержку несамоходного судна под погрузкой или разгрузкой сверх времени, установленного нормами, грузоотправитель (фрахтователь) платит перевозчику штраф (демередж) в следующих размерах:

для судна грузоподъемностью до 1300 т – 550 швейцарских франков; для судна грузоподъемностью свыше 1300 т – 675 шв. франков в сутки или соответственно за часть суток.

Для самоходного судна демередж устанавливается в тройном размере по сравнению со ставками для несамоходного судна соответствующей грузоподъемности.

12. За досрочную погрузку или разгрузку судна перевозчик платит соответственно грузоотправителю (фрахтователю) или грузополучателю (фрахтователю) премию (диспач) в размере 50% ставок п.11 настоящей статьи.

13. За причиненный судну ущерб во время погрузки/выгрузки перед перевозчиком несет ответственность виновная сторона.

Статья 9
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ
ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ/ФРАХТОВАТЕЛЯ

1. Если у грузоотправителя/фрахтователя возникнет необходимость сделать дополнительные распоряжения (изменить первоначально согласованный порт погрузки или выгрузки, приостановить перевозку, осуществить обратную выдачу груза и т.д.), то грузоотправитель/фрахтователь должен в возможно более ранний срок сообщить об этом перевозчику в письменной форме.

2. При наличии у перевозчика возможности выполнения дополнительного распоряжения грузоотправителя (фрахтователя), перевозчик сообщает свое согласие на это в течение 24 часов с момента получения уведомления грузоотправителя/фрахтователя. В эти же сроки перевозчик уведомляет грузоотправителя/фрахтователя о невозможности выполнить его распоряжение.

Расходы, связанные с выполнением дополнительного распоряжения, относятся на сторону, давшую это распоряжение.

3. При невозможности выполнить распоряжение грузоотправителя/фрахтователя об изменении первоначально согласованного порта погрузки к грузоотправителю/фрахтователю при неподаче им груза в первоначально согласованный порт применяются санкции за непредъявление груза, предусмотренные п. 4 статьи II.

Статья 10
ПОРЯДОК РАСЧЕТА ЗА ПЕРЕВОЗКУ

1. Провозная плата определяется по ставкам и на условиях Соглашения о международных грузовых дунайских тарифах (МГДТ).

Грузоотправитель/фрахтователь оплачивает стоимость перевозки не позднее, чем через 48 часов после получения счета перевозчика, если соглашением сторон или законодательством стран их нахождения не предусмотрено иное.

2. Недобор причитающихся перевозчику плат, выявившийся после отправления груза, оплачивается грузоотправителем/фрахтователем не позднее, чем через 48 часов после получения дополнительного счета перевозчика.

Перебор перевозчиком платежей возвращается им грузоотправителю/фрахтователю не позднее, чем через 48 часов после получения соответствующего требования фрахтователя.

3. За каждый день просрочки виновная сторона уплачивает пеню в размере 0,05% от неуплаченной в срок суммы.

4. Провозная плата, дополнительные сборы и пеня оплачиваются в валюте страны нахождения порта погрузки или выгрузки груза, если соглашением между перевозчиком и грузоотправителем/фрахтователем не будет согласовано иное.

Статья 11
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА ПОДАЧУ ТОННАЖА
И ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ГРУЗА

1. Если перевозчик подаст судно под перевозку груза с опозданием не более, чем за 8 суток, он возмещает грузоотправителю/фрахтователю фактические расходы по хранению груза за период опоздания (исключая 2

суток), но не более 1% от провозной платы в расчете на одни сутки. По истечении 8 суток после согласованного срока подачи судна грузоотправитель/фрагтователь имеет право отказаться от использования судна под перевозку.

2. Если перевозчик не подаст судно под перевозку или подаст его с опозданием более, чем на 8 суток после согласованного срока и грузоотправитель/фрагтователь откажется от использования судна, или, если перевозчик откажет в приеме части согласованного количества груза, грузоотправитель/фрагтователь имеет право потребовать уплаты штрафа в размере 50% провозной платы за весь неотправленный на судне груз.

Штраф, уплачиваемый перевозчиком, уменьшается на одну треть в тех случаях, когда перевозчик предупредит грузоотправителя/фрагтователя о неподаче судна не менее, чем за 10 суток до согласованного срока.

3. Если грузоотправитель/фрагтователь предъявит груз к перевозке с опозданием, он платит штраф (демередж) за простой судна с момента фактического прихода судна в порт, но не ранее согласованного срока, по ставкам, указанным в п. II статьи 8.

Основанием для расчета сумм штрафа являются нотис и акт учета стояночного времени.

4. Если грузоотправитель/фрагтователь не предъявит груз к перевозке в течение 8 суток после согласованного срока или предъявит его в меньшем количестве, чем это обусловлено в согласованной заявке, перевозчик имеет право отказаться от перевозки и потребовать от грузоотправителя/фрагтователя уплаты штрафа в размере 50% провозной платы за весь непредъявленный к перевозке груз, или потребовать уплаты демереджа в соответствии с п. 3 настоящей статьи.

Указанный штраф взимается и в том случае, если грузоотправитель/фрагтователь предъявит груз к перевозке с нарушением условий п. 7 статьи 7 и перевозчик не сочтет возможным принять такой груз к перевозке.

Штраф, уплачиваемый грузоотправителем/фрагтователем, уменьшается на одну треть в тех случаях, когда грузоотправитель/фрагтователь предупредит перевозчика о непредъявлении груза не менее, чем за 10 суток до согласованного срока.

5. В случае непредъявления груза или непредоставления тоннажа для выполнения согласованных между грузоотправителем/фрагтователем и перевозчиком объемов перевозок на определенный период времени (месяц, квартал или другой период), грузоотправитель/фрагтователь и перевозчик несут взаимную материальную ответственность в размере, указанном в пп. 3, 4 настоящей статьи.

6. Грузоотправитель/фрагтователь освобождается от уплаты штрафа, указанного в п. 4 настоящей статьи, если:

6.1. Первоначально заявленный груз будет заменен грузоотправителем/фрагтователем в этом же порту в предусмотренный заявкой срок другим грузом, обеспечивающим получение перевозчиком провозной платы в сумме не менее предполагавшейся ранее и при условии, что для перевозки этого груза не требуется дополнительное судно или судно иного типа.

6.2. По соглашению с перевозчиком вместо первоначально заявленного груза грузоотправитель/фрагтователь предъявит к перевозке в предусмотренный заявкой срок такой же, либо иной груз в другом порту по пути движения судна, при условии, что это обеспечит получение перевозчиком провозной платы в сумме не менее предполагавшейся ранее.

7. Стороны освобождаются от ответственности по данной статье при возникновении обстоятельств, указанных в пп. 6.1.–6.4. статьи 12 и статьях 13–15.

Статья 12

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА СВОЕВРЕМЕННУЮ ДОСТАВКУ И СОХРАННУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА

1. Перевозчик обязан обеспечить сохранную и своевременную доставку груза из порта отправления в порт назначения.

2. Ответственность перевозчика за принятый к перевозке груз за исключением случая, предусмотренного п. 3 настоящей статьи, начинается с момента приема груза на судно и заканчивается моментом выдачи груза с судна, что подтверждается соответствующими документами.

3. Ответственность перевозчика за груз, принятый или выданный им на условиях п. 2 статьи 7 начинается с момента приема груза на склад и заканчивается моментом выдачи груза со склада, что также подтверждается выдачей соответствующих документов.

4. Срок доставки груза, установленный в приложении №4, начинает исчисляться с 0 часов суток, следующих за днем окончания всех грузовых операций, а также всех необходимых формальностей и заканчивается в день вручения грузополучателю нотиса о готовности судна к выгрузке. В зимний период с 1 декабря по 28 (29) февраля срок доставки грузов не регламентируется.

5. За утрату или недостачу груза перевозчик несет ответственность в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза.

За повреждение груза перевозчик несет ответственность в сумме, на которую понизилась стоимость груза, определенная на день его приема перевозчиком.

Если стоимость тарно-штучного груза не включена в накладную, возмещение за утраченное или поврежденное место производится в размере действительной стоимости, но не может превышать 500 швейцарских франков.

Стоимость груза определяется на основании счет/фактуры (инвойса) грузоотправителя/фрахователя.

6. Перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза, если они произошли вследствие следующих причин или событий:

6.1. действия непреодолимой силы и возникновения опасностей и случайностей на р. Дунай (землетрясение, ураган, густой туман и т.д.);

6.2. действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и др.);

6.3. военных действий и других насильственных актов (диверсии, мятежи и др.);

6.4. организованных действий рабочих и служащих (забастовки, пассивное сопротивление и др.);

6.5. нарушения грузоотправителем условий п. 3 статьи 2 о недопущении к перевозке определенных категорий грузов, п. 4 статьи 2, касающегося перевозки опасных грузов, а также иных действий или упущений грузоотправителя/фрахователя или грузополучателя, противоречащих действиям настоящего Соглашения (недостаточность или дефекты тары и упаковки, перевозка в неупакованном виде груза, требующего упаковки и т.д.);

6.6. скрытых дефектов груза;

6.7. естественной способности груза терять свои первоначальные свойства в процессе перевозки (окисляться, ржаветь, подвергаться воздействию температур и т.д.) или подвергаться порче со стороны грызунов, насекомых и др.;

6.8. естественной убыли груза в пределах норм, указанных в приложении №5 и Соглашению;

6.9. повреждения груза в процессе погрузки или выгрузки силами и средствами грузоотправителя или грузополучателя.

Предполагается, что если не будет доказано обратное (либо: до момента доказательства обратного), утрата, недостача или повреждение груза по условиям пп. 6.1.–6.9. действительно произошли в силу приведенных в них обстоятельств.

Перевозчик не отвечает за недостачу, порчу и повреждение груза, если только грузополучатель не докажет, что недостача произошла по вине перевозчика в следующих случаях:

7.1. груз прибыл в порт выгрузки в исправных грузовых помещениях судна за исправными пломбами грузоотправителя, наложенными в соответствии с условиями п. 4 статьи 7;

7.2. груз доставлен в целой и исправной таре без следов ее вскрытия в пути;

7.3. груз доставлен в сопровождении проводника в соответствии с условиями п. 3 статьи 7.

8. Если грузоотправитель не сообщил перевозчику об опасном характере груза, либо груз был сдан под неправильным наименованием и при его приеме перевозчик не мог путем наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз в случае возникновения фактической опасности для судна, другого груза или находящихся на судне людей может быть в любое время выгружен перевозчиком, либо уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, с отнесением всех расходов на грузоотправителя.

Если опасные свойства груза будут выявлены до начала погрузки судна, то перевозчик имеет право отказаться от приема груза и потребовать уплаты 50% от суммы фрахта. При обнаружении опасных свойств груза в пути и его уничтожении или обезвреживании, взысканный ранее фрахт перевозчиком не возвращается.

Все убытки и расходы, причиненные в связи с перевозкой опасного груза, относятся на сторону, нарушившую условия настоящей статьи.

9. За несоблюдение предусмотренного п. 4 настоящей статьи срока доставки груза перевозчик уплачивает фрахтователю штраф в размере 3 копеек с тонны груза за каждые сутки задержки, но не более 25% от провозной платы.

Перевозчик освобождается от уплаты штрафа, если требование об этом не было предъявлено в течение 45 дней со дня прихода судна в порт выгрузки.

10. Перевозчик не несет ответственности за просрочку в доставке груза в случаях, предусмотренных п. 1 статьи 13.

Статья 13

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ ПЕРЕВОЗКЕ И ВЫДАЧЕ ГРУЗА

1. Если вследствие действия непреодолимой силы, возникновения препятствующих перевозке обстоятельств (ледоход, половодье, мелководье), исключительных препятствий или по другим вынужденным причинам судно-

ходство будет закрыто, приостановлено или ограничено и груз не сможет быть доставлен водным путем в порт назначения, перевозчик должен немедленно обратиться за распоряжением к грузоотправителю/фрахователю.

2. Если в течение 72 часов после получения сообщения о возникновении препятствующих перевозке обстоятельств грузоотправитель/фрахователь не сделает никакого касающегося груза распоряжения, или, если это распоряжение окажется невыполненным, то перевозчик по своему усмотрению может:

2.1. ожидать устранения препятствий или возобновления судоходства, либо до наступления этого момента передать на хранение груз в другом порту;

2.2. вернуть груз в порт отправления;

2.3. за счет и на риск грузоотправителя/фрахователя доставить груз в пункт назначения другим, даже более дорогим транспортным путем.

3. Если в порту назначения груз не может быть выгружен, перевозчик вправе произвести его выгрузку по своему усмотрению в другом, даже более отдаленном пункте.

4. О принятых перевозчиком мерах при возникновении препятствий перевозке перевозчик информирует грузоотправителя/фрахователя.

5. Все расходы перевозчика, связанные с ожиданием распоряжения грузоотправителя/фрахователя и иными его действиями, вызванными препятствующими перевозке и выгрузке обстоятельствами (пп. 1 и 3 настоящей статьи) вплоть до момента их устранения, относятся на счет грузоотправителя/фрахователя.

6. В случае наступления обстоятельств, препятствующих выдаче груза (невозможность установления получателя, непредъявление получателем накладной, отказ от уплаты причитающихся перевозчику плат и т.д.), перевозчик обязан незамедлительно проинформировать грузоотправителя/фрахователя о наличии препятствий выдаче груза и запросить соответствующих распоряжений.

7. Если в течение 72 часов после получения сообщения перевозчика об обстоятельствах, препятствующих выдаче груза, грузоотправитель/фрахователь не сделает соответствующих распоряжений, то груз может быть оставлен на судне в соответствии с условиями п. 11 статьи 8, либо сдан перевозчиком на склад за счет и на риск грузоотправителя/фрахователя, либо вернуть груз в порт отправления за счет и на риск грузоотправителя/фрахователя.

8. Грузы, которые невозможно выдать, перевозчик может продать без какого-либо специального согласования в следующих случаях:

8.1. если это скоропортящиеся грузы;

8.2. если из-за длительного складирования стоимость груза может значительно уменьшиться;

8.3. если стоимость складирования может значительно превысить стоимость груза;

8.4. если грузоотправитель/фрахователь не распорядится грузом в течение срока, указанного перевозчиком.

В случаях, указанных в пп. 8.1–8.3 грузы могут быть проданы без промедления, а в п. 8.4 – не ранее, чем через неделю после истечения срока, указанного перевозчиком.

9. Сумма, вырученная от продажи груза в случаях, указанных в п. 8 настоящей статьи, после удержания всех неоплаченных грузоотправите-

лем/фрахователем расходов, связанных с перевозкой и продажей, передается в распоряжение грузоотправителя/фрахователя. Если вырученная от продажи сумма будет недостаточной, грузоотправитель/фрахователь обязан доплатить недостающую часть.

10. Перевозчик информирует грузоотправителя/фрахователя о сдаче груза на склад, продаже или других его действиях, связанных с невозможностью выдачи груза в порту назначения.

11. Если продажа груза будет безуспешной или результаты ее окажутся недостаточными, или же, если груз будет конфискован властями или судом, грузоотправитель/фрахователь обязан возместить перевозчику все связанные с этим, а также прочие еще неоплаченные расходы.

12. Если грузополучателю будет передана накладная (оригинал), и если груз не будет им получен в течение предоставленного времени или не сможет быть выдан по другим причинам, то такой груз сдается на склад за счет и на риск грузополучателя, о чем он должен быть проинформирован. Складирование таких грузов, их сдача на склад, а также продажа осуществляются на основе положений пп. 7, 8, 10 и 11 настоящей статьи применительно к грузополучателю.

Грузополучатель/фрахователь несет перед перевозчиком ответственность за простой судна, вызванный несвоевременным получением груза в соответствии с условиями п. II ст. 8.

Статья 14 **ОТКРЫТИЕ И ЗАКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ**

1. При возникновении обстоятельств, препятствующих судоходству на р. Дунай вследствие действия непреодолимой силы, возникновения опасностей и случайностей (ледоход, половодье, мелководье) или исключительных препятствий, каждое из пароходств-участников настоящего Соглашения может закрывать навигацию, приостанавливать или ограничивать перевозки своим флотом полностью или частично на отдельных участках р. Дуная.

2. О датах закрытия и открытия навигации, приостановления, ограничения или возобновления перевозок перевозчик объявляет соответствующим распоряжением по пароходству, о чем он информирует остальные пароходства, фрахователей, организации смежных видов транспорта и других по своему усмотрению.

Статья 15 **ОТКАЗ ОТ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ**

1. Каждая из сторон вправе отказаться от договора перевозки груза без возмещения другой стороне, связанных с этим убытков, возникших до отхода судна из порта погрузки в случаях, указанных в пп. 6.1–6.4 статьи 12.

В этих случаях перевозчик не несет расходов по выгрузке.

2. Если после начала перевозки судно не сможет доставить груз в порт назначения вследствие возникновения обстоятельств, указанных в п. 1 настоящей статьи, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом грузоотправителя/фрахователя.

3. Если в течение 72 часов с момента отправки перевозчиком уведомления не поступит распоряжение грузоотправителя/фрахователя о том, как поступить с грузом, либо это распоряжение окажется невозможным выполнить по независящим от перевозчика обстоятельствам, перевозчик вправе

по своему усмотрению поступить в соответствии с условиями пп. 2.1–2.3 статьи 13.

4. Грузоотправитель/фрагтователь обязан возместить перевозчику стоимость перевозки груза пропорционально фактической дальности перевозки до момента прекращения перевозки в соответствии с п. 2 настоящей статьи, и все расходы, связанные с ожиданием в течение 72 часов распоряжения грузоотправителя/фрагтователя по грузу.

Грузоотправитель/фрагтователь также возмещает перевозчику все расходы, связанные с выполнением его распоряжений или действий, предусмотренных пп. 2.1–2.3 статьи 13.

5. В случае постановки судна на зимовку при возникновении обстоятельств, указанных в п. 1 статьи 14, расходы по хранению груза на борту судна, либо на складах порта, в котором груз был вынуждено выгружено, независимо от того, произошли ли это по распоряжению грузоотправителя/фрагтователя или по усмотрению перевозчика, грузоотправитель/фрагтователь освобождается от оплаты всех расходов по хранению в период зимовки, если груз был принят к перевозке до 1 ноября.

Началом зимовки считается день фактической постановки судна на зимовку, окончанием зимовки – день официального открытия навигации в соответствии с п. 2 статьи 14.

Статья 16 **ПРЕТЕНЗИИ, ИСКИ, АРБИТРАЖ**

1. Любые претензии к перевозчику предъявляются грузополучателем в письменной форме с приложением необходимых документов, таких, как накладная, акт выдачи груза счет-фактура (инвойс), расчет ущерба и других документов, подтверждающих право на претензию.

В случаях, предусмотренных пп. 12.1–13.1 и 13.2 статьи 7, все претензии по количеству доставленного груза заявляются грузоотправителю.

2. Перевозчик обязан в течение 3-х месяцев со дня получения претензии рассмотреть ее и уведомить письменно заявителя об удовлетворении или отклонении претензии.

Если перевозчик отклонил претензию, либо удовлетворил ее только частично или не рассмотрел претензию в установленный срок, грузополучатель имеет право на предъявление иска.

3. Иски, вытекающие из договора перевозки груза, рассматриваются в компетентном суде по месту нахождения ответчика. По договоренности между перевозчиком и грузополучателем спор между ними может быть рассмотрен в арбитраже, согласованном сторонами.

4. Срок исковой давности по всем претензиям участников перевозки и третьих лиц, вытекающим из договора перевозки, устанавливается в 1 год. Этот срок исчисляется:

4.1. при недостатке или повреждении груза – со дня его выдачи грузополучателю;

4.2. при утрате груза – со дня, когда груз должен был быть выдан;

4.3. при неуплате фрахта – со дня истечения срока платежа;

4.4. при недоборе или переборе провозных плат – со дня фактической оплаты расходов по перевозке;

4.5. по всем остальным претензиям – со дня возникновения права на иск.

5. Срок исковой давности прерывается на время рассмотрения претензии.

6. За каждый день просрочки сторона, обязанная произвести платежи, уплачивает пеню в размере 0,05% от неуплаченной в срок суммы по день оплаты. Это же условие распространяется на платежи, связанные с решениями суда или арбитража.

7. Платежи по претензиям и искам, связанным с провозными платами, производятся в валюте оплаты перевозки.

Платежи по претензиям и искам, связанным с утратой или повреждением груза, производятся в валюте, за которую этот груз был приобретен заявителем, если не согласовано иное.

Статья 17 ОБЩАЯ АВАРИЯ

1. Под общей аварией подразумеваются чрезвычайные расходы и жертвования, произведенные намеренно и разумно в целях предохранения и/или спасения имущества-судна, груза и фрахта от общей для них опасности.

2. Диспаша по общей аварии оформляется на основе „Дунайских правил по общей аварии 1990 года“ (Приложение № 6), кроме случаев, когда иное установлено соглашением участников общей аварии.

Статья 18 ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО

Перевозчик располагает залоговым правом на груз в обеспечение причитающихся ему по условиям настоящего соглашения платежей по фрахту и общей аварии, дополнительным сборам, штрафам и др. в соответствии с законодательством, действующим в стране исполнения залогового права.

Статья 19 ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

Изменения и дополнения к настоящему соглашению рассматриваются и утверждаются Конференцией директоров дунайских пароходств-участников Братиславских Соглашений.

Статья 20 СРОК ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ

1. Настоящее соглашение вступает в силу с 1 января 1990 г. и заключено на неопределенный срок.

С заключением настоящего соглашения теряет силу Соглашение об общих условиях перевозки грузов по р. Дунай 1955 г.

2. Каждое из договаривающихся пароходств может отказаться от участия в настоящем соглашении по истечении 6 месяцев со дня письменного уведомления о том других пароходств.

Выбытие из Соглашения не освобождает участника от ответственности в отношении обязанностей, возникших во время его участия в Соглашении.

Статья 21 ДЕПОЗИТАРИЙ

Настоящее соглашение подписано в г. Шиофок (ВР) 23-го сентября 1989 г. в одном экземпляре на русском языке и сдано на хранение Чехословацкому Дунайскому Пароходству (ЧСПД) которое разошлет заверенные копии соглашения каждому из подписавших его пароходств.

Принято в г. Шиофоке
ВР 23 сентября 1989 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов
в международном сообщении по р. Дунай

Грузоотправитель и его адрес		НАКЛАДНАЯ №		
Грузополучатель и его адрес		Наименование пароходства		
Наименование и адрес уведомляемого		Перевозка грузов осуществляется на основании действующего Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай (Братиславские Соглашения)		
Судно, владелец				
Порт погрузки				
Порт выгрузки				
Марки и номера	Наименование груза и род упаковки	Количество мест	Масса брутто, кг	Объем м. куб.
Расчет фрахта и сборов		Особые отметки		
Осадка судна, средняя, см	Платежные предписания		Место составления	
	Приложения			
Масса груза по осадке, кг	Пломба; оттиск и №		Дата	
	Дата наложения			
			Подпись	Печать

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов
в международном сообщении по р. Дунай

Наименование пароходства

АКТ ЗАМЕРА ОСАДКИ СУДНА

Судно	Дата
Порт погрузки/выгрузки	Осадка в порту погрузки, см
	нос середина корма

Правый борт
Левый борт

Средняя осадка _____ см, что соответствует _____ т груза
по грузовой таблице судна

Примечания Перевозчик _____

Грузоотправитель _____

Дата _____

Осадка в порту выгрузки, см
нос середина корма

Правый борт
Левый борт

Средняя осадка _____ см, что соответствует _____ т груза
по грузовой таблице судна

Примечания Перевозчик _____

Грузополучатель _____

Акт составляется: в порту погрузки-выгрузки балласте и в грузу после погрузки; в порту выгрузки – в грузу и в балласте после выгрузки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов

**НОРМЫ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ
РАБОТ ПО ОСНОВНЫМ ПОРТАМ ДУНАЯ**

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
			По- грузка	Вы- грузка	
ФРГ	Пассау	Металл в пакетах или рулонах	250	250	2 баржи, из них: 1 сухогрузная 1 наливная баржа
		Пилолес	150	-	
		Зерно	240	240	
		Минеральное масло	-	400	
Австрия	Линц/город	Руда, пирит, магнезит, все перегруж. грейфером	-	650	7 сухогрузных барж в том числе: 1 баржа с зерном 1 баржа с удобре- ниями в бассейне № 7 2 баржи с навалом 2 баржи с генгрузом 1 баржа с контейнерами
		Калийные соли, фосфаты	500,	500	
		Кокс тип 1 и 2 шихта	-	400	
		Кокс тип 3	-	300	
		Металл в пачка/рулонах	1000	1000	
		Фасонная сталь, плиты, катанка	400	400	
		Другие изделия из железа и стали	200	200	
		Удобрения в мешках, в бассей- не № 7	450	-	
		в торгпорту	170	-	
		Химикалии в мешках	170	-	
		Грузы бочковые	250	-	
		Бумага в рулонах, в другой упаковке, картон.	250	-	
		Целлюлоза	125	-	
		Волокно, пряжа, в пачках	170	-	
		Зерно навалом	240	240	
		Пилолес в пакетах	400	-	
		Лес круглый	200	200	
		Балансы	-	130	
		Асбест в мешках, тюках	170	170	

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов		
			По-грузка	Вы-грузка			
Чехословакия	Кремс	Генгруды	170	170	1 баржа с зерном 2 сухогрузных баржи		
		Металл в рулонах/пачках	-	1200			
		Трубы, квадраты профили все из железа или стали	380	-			
		Калеманит	-	320			
		Пилолес в пакетах	240	-			
		Глина	-	240			
		Кокс	-	250			
		Лес круглый	-	160			
		Зерно навалом	200	200			
		Вена/ Фройденау	Брикеты навалом перегружен. грейфером	-		300	2 сухогрузные баржи
			Кокс типа 3	-		250	
			Уголь	-		400	
			Перлит, песок, оба перегруж. грейфером	-		400	
			Пилолес в пакетах	250		-	
			Пемза, шлак	-		400	
			Пириты навалом	-		300	
			Металл в пачках и рулонах	500		500	
	Бутылки на поддонах		160	-			
	Солод в мешках		160	-			
	Смазочное масло в бочках		250	-			
	Консервы в пакетах		100	-			
	Бумага в рулонах до 2 т -		250	-			
	других размеров		120	-			
	Бумага в пакетах		100	-			
	Даплен в мешках		120	-			
	Картон, картонажные изделия	100	-				
	Консервы всякого вида	100	100				
	Вена/ Альберн Братислава	Зерно навалом	480	480	1 сухогрузная баржа		
		Зерно тяжелое	550	500	11 барж, в том числе: 7 сухогрузных барж 1 танкер с экспортным мазутом 3 танкера с другими нефтепродуктами		
		Зерно легкое	300	300			
		Кокс	500	-			
		Уголь	600	-			
		Пириты	-	600			
Фосфаты		-	450				
Генгруды	250	250					
Металл, трубы	400	350					

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
			По-грузка	Вы-грузка	
Венгрия	Комарно	Сырая нефть и нефтепродукты	-	800	7 сухогрузных барж, в том числе: 4 баржи с рудой
		Цемент в мешках	400	350	
		Лесоматериалы	300	270	
		Креозот	300	-	
		Руда	-	700	
		Фосфаты	-	500	
		Зерно тяжелое	550	500	
		Зерно легкое	300	300	
		Уголь	600	-	
		Кокс	500	-	
		Генгруз	250	250	
		Металл и трубы	350	300	
	Руда	-	1000		
	Чепель	Бокситы	800	750	8 барж, в том числе: 4 баржи с генгрузом 1 баржа с зерном 3 баржи с навалочным грузом
		Металл и трубы	550	500	
		Зерно тяжелое	550	550	
		Зерно легкое	500	500	
		Генгруз	200	220	
		Пилолес	300	300	
		Фосфаты	500	500	
Руда индийская		-	580		
Черепица		200	-		
Зерно тяжелое		250	-		
Дунайварош	Зерно легкое	200	-		
	Руда	-	1250		
	Уголь	-	640		
	Дрова	-	150		
Мохач	Пиломатериалы в пакетах	-	100		
	Зерно	500	500		
	Уголь, кокс	500	450		
Бая	Вино наливом	370	-	1 наливная баржа	
	Югославия	Апатин	Уголь	-	800
Мешковый груз	-		200		
Суперфосфат	-		800		
Пириты	-		700		
Лес круглый	-		200		
Целлюлоза	-		150		
Зерно тяжелое	-		200		
Зерно легкое	-		100		
Металл листовой	-		300		
Жел. руда и бокситы кранами	1500		1500	2 сухогрузные баржи: в том числе: 1 баржа с навалочным грузом 1 баржа с генгрузом	
Жел. руда и бокситы терминалом	2000		-		
Арматурная сталь в связках	1000		1000		
Стальные прутки	1000	1300			

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
			По-грузка	Вы-грузка	
		Чугун	500	500	
		Металл листовой в пакетах или рулонах	500	500	
		Удобрения в мешках	500	500	
		Удобрения навалом кранами	-	1000	
		Удобрения навалом терминалом	1500	-	
		Цемент в мешках	300	300	
		Зерно кранами	-	800	
		Зерно терминалом	1500	-	
		Сухой резанный материал	1000	-	
		Пиломатериалы в пакетах	400	400	
		Бревна	600	600	
		Целлюлоза	250	250	
	Вуковар	Железная руда и бокситы	1000	1000	5 сухогрузных барж, в том числе:
		Металл	750	400	4 баржи с навалочным грузом
		Кокс	-	600	1 баржа с генгрузом
		Чугун	250	450	
		Удобрения в мешках	350	350	
		Цемент в мешках	200	200	
		Зерно	250	250	
		Пилолес	200	200	
		Генгруз	250	250	
		Слябы	-	700	
		Уголь, шихта	-	1800	
		Лист в пакетах и рулонах	-	500	
	Опатовач	Нефть	-	4000	2 наливные баржи 2 сухогрузные баржи, в том числе: 1 баржа с навалочным грузом 1 баржа с генгрузом 4 наливные баржи
	Новы Сад	Бокситы	800	-	3 сухогрузные баржи, в том числе:
		Зерно	500	500	1 баржа с навалочным грузом
		Удобрение в мешках	250	250	2 баржи с генгрузом
		Генгруз	250	250	
		Гравий	-	2000	
	Белград	Пириты	1000	1000	5 сухогрузных барж, в том числе:
		Бокситы	1000	-	2 баржи с насыпным грузом
		Уголь	1000	1000	
		Зерно	300	300	

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов	
			По-грузка	Вы-грузка		
		Кокс	500	500	На баржи с генгрузом или контейнерами	
		Олово в чушках	300	-		
		Кабель	400	-		
		Трубы	500	-		
		Металл в рулонах	700	700		
		Арматурная сталь	600	600		
		Свинец и цинк	700	700		
		Медь, сталь и латунь в плитах	500	500		
		Удобрения и цемент в мешках	300	300		
		Генгруз	300	300		
		Чугун в чушках	700	700		
		Пилолес в пакетах	300	300		
		Металл в прутках	-	500		
	Панчево	Кабель	200	250		2 сухогрузные баржи, в том числе: 1 баржа с навалочным грузом 1 баржа с генгрузом 4 наливные баржи
		Трубы	300	300		
		Металл в рулонах	400	400		
		Арматурная сталь	300	300		
		Мешковый груз	200	200		
		Медь, сталь, латунь в плитах	250	250		
		Генгруз	200	200		
		Металл в прутках	250	350		
		Металл листовой в пакетах до 7 т	450	450		
		Металл листовой в рулонах до 20 т	500	500		
		Пилолес	150	150	3 сухогрузные баржи, в том числе: 2 баржи с навалочным грузом 1 баржа с генгрузом	
	Смедерево	Круглый лес	300	300		
		Кварцевый песок	-	2000		
		Нефть	-	2500		
		Лист рулонах 7-20 т	500	500		
		Лист пакетах и рулонах до 7 т	400	400		
		Руда железная концентрат	800	800		
		Слябы 10-20 т	600	600		
		Слябы до 10 т и трубы	450	450		
		Прахово	Концентрат	-		650
			Фосфаты	-	1000	
	Металлы в рулонах		-	800		
	Слябы		-	600		
	Трубы		500	-		
	Бокситы		700	700		
	Арматурный и профильный металл		450	450		

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов	
			По-грузка	Вы-грузка		
Румыния		Чугун	250	250		
		Мешковые грузы	250	250		
		Пилолес	200	200		
		Генеральные грузы	250	250		
		Уголь	-	700		
		Кокс	-	600		
		Листы металлические в пакетах	400	400		
		Круглый лес	125	-	1 баржа	
	Молдова Веке	Дренкова Оршова	Круглый лес	125	-	1 баржа
			Уголь	-	600	2 баржи
			Кокс	-	500	
			Руда	-	650	
			Круглый лес	250	-	
			Соль	250	-	
			Металлы и трубы	450	450	
			Удобрения навалом	350	-	
			Удобрения в мешках	400	-	
			Сода кальцинированная в мешках	400	-	
	Калафат Корабия Турну Мэгуреле		Зерно	400	-	
			Зерно	400	-	
			Зерно	400	-	2 баржи,
			Уголь	-	600	в том числе:
			Кокс	-	500	1 баржа с рудой
			Удобрения навалом	350	-	1 баржа с зерном
			Удобрения в мешках	400	-	
			Круглый лес	300	-	
			Руда, пириты	-	700	
			Зерно	350	-	1 баржа
	Зимнича Джурджу		Зерно тяжелое	600	400	6 барж, в том числе:
			Зерно легкое	300	300	1 баржа с генгрузом
			Уголь	-	600	1 баржа с массовым грузом
			Кокс	-	550	
			Руда	-	750	1 баржа с зерном
Металлы и трубы			450	450	3 наливных баржи с нефтепродуктами	
Удобрения навалом			350	-		
Удобрения в мешках			400	-		
Круглый лес			300	-		
Генгрузы			200	200		
Сода кальцинированная в мешках	350	-				

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов		
			По-грузка	Вы-грузка			
Болгария	Олтеница	Мазут	800	-	1 баржа		
		Дизельное топливо	800	-			
		Уголь	-	600			
		Кокс	-	550			
		Руда	-	750			
		Металлы и трубы	450	450			
		Круглый лес	300	-			
		Удобрения навалом	350	-			
		Удобрения в мешках	400	-			
		Сода кальцинированная в мешках	350	-			
	Калараш	Кокс	-	550	1 баржа		
		Уголь	-	600			
		Руда	-	750			
		Металлы и трубы	450	450			
		Удобрения навалом	350	-			
		Удобрения в мешках	400	-			
		Сода кальцинированная в мешках	350	-			
		Браила	Зерно тяжелое	800		600	5 барж, в том числе: 1 баржа - с зерном 1 баржа с рудой 1 баржа с круглым лесом 1 баржа с генгрузом 1 баржа с фосфатами и концентратами
			Зерно легкое	400		400	
			Руда и концентрат	800		700	
	Фосфаты		700	-			
	Круглый лес		250	200			
	Генгрузы		200	150			
	Цемент в мешках		400	350			
	Уголь		-	800			
	Галац		Кокс	-	500	7 барж, в том числе: 1 баржа с зерном 2 баржи с рудой 2 баржи с лесом 1 баржа с генгрузом 1 баржа фосфатами и концентратами	
			Зерно тяжелое	800	600		
		Зерно легкое	400	400			
		Руда и концентраты	800	700			
		Круглый лес	250	200			
		Генгрузы	250	200			
		Фосфаты	800	-			
		Цемент в мешках	400	350			
		Уголь	-	800			
		Лом	Кокс	-	500		5 сухогрузных барж, в том числе: 2 баржи и навалочным грузом 2 баржи с генгрузом 1 баржа с вином
	Консервы		300	-			
	Свежие фрукты, овощи		300	-			
	Эл. кары, мотокары, сельхозмашины		300	-			
	Фосфаты		450	450			
	Зерно		300	300			

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
			По-грузка	Вы-грузка	
		Автомшины	-	300	
		Вино наливом	300	-	
		Цемент	500	250	
		Металл	600	600	
		Рельсы	-	350	
		Барит, флюорит	500	500	
		Кокс	-	400	
		Генгрузы	250	250	
		Руда, уголь	1200	800	
		Цветной металл	-	300	
		Пиломатериал	250	250	
		Трубы	400	350	
		Пульпа	350	-	
	Оряхово	Консервы	300	-	1 баржа с генгрузом
		Свежие фрукты и овощи	300	-	
		Генгрузы	200	200	
	Самовит	Консервы	200	-	1 баржа с генгрузом
		Свежие фрукты и овощи	300	-	
		Зерно	300	300	
		Вино наливом	300	-	
		Генгрузы	200	200	
	Свиштов	Консервы	300	-	3 сухогрузные баржи в том числе:
		Свежие фрукты и овощи	300	-	1 баржа с навалочным грузом
		Зерно	300	300	
		Цемент	500	250	1 баржа с генгрузом
		Руда	-	800	1 баржа с вином
		Генгрузы	200	200	
		Вино наливом	300	-	
		Кокс	-	400	
	Русе	Консервы	300	-	5 сухогрузных барж, в том числе:
		Свежие фрукты и овощи	300	-	2 баржи с навалочными грузами
		Эл. кары, мотокары, сельхозмашины	300	-	2 баржи с генгрузами
		Электрооборудование	300	-	1 баржа с вином
		Уголь, руда	1200	800	
		Фосфаты	450	450	
		Зерно	300	300	
		Автомшины	-	300	
		Вино наливом	300	-	
		Цемент	500	250	
		Металл	600	600	
		Рельсы	-	350	
		Цветные металлы	-	300	
		Генгрузы	250	250	
		Пульпа	350	350	

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Страна	Порт	Род груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
			По-грузка	Вы-грузка	
Советский Союз	Рени	Зерно	700	650	9 барж, в том числе: 2 баржи с рудой, концентратом, 2 барже с углем, коксом, шихтой 1 баржа с зерном 2 баржи с генгрузом 2 танкера с нефтью, или нефтепродук- тами
		Металлы и трубы	750	750	
		Рельсы	600	550	
		Цемент	700	650	
		Генгруз	400	400	
		Руды и концентраты	1500	1250	
		Уголь и шихта	1400	-	
		Кокс	650	-	
		Бокситы	600	600	
		Удобрения	500	500	
		Фосфаты	700	-	
		Лес круглый	600	600	
		Автомшины	600	600	
		Консервы	-	400	
	Свежие пло- овощи	-	500		
	Измаил	Нефть	-	2000	6 сухогрузных барж, в том числе: 2 баржи с рудой и концентратом 2 баржи с углем, шихтой и коксом 1 баржа с зерном 1 баржа с металлом или генгрузом
		Зерно	650	650	
		Металл	750	750	
		Рельсы	600	500	
		Цемент	600	550	
		Генгруз	400	350	
		Фосфаты	700	-	
		Чугун	600	600	
		Кокс	600	-	
		Руды и концентраты	1500	1250	
		Уголь и шихта	1100	-	
		Консервы	-	300	
		Свежие пло- овощи	-	350	

ПРИМЕЧАНИЯ. 1. По порту Регенсбург действуют следующие нормы:

- а) Навалочный груз (грейферный груз)
- | | |
|-----------|--------|
| до 250 т | 1 день |
| до 600 т | 2 дня |
| до 1000 т | 3 дня |
| до 1500 т | 4 дня |
- б) Зацепной груз (генеральный груз) кроме отдельно поименованного
- | | |
|-----------|--------|
| до 125 т | 1 день |
| до 300 т | 2 дня |
| до 500 т | 3 дня |
| до 750 т | 4 дня |
| до 1000 т | 5 дней |
| до 1450 т | 6 дней |

в) Зацепной груз (генеральный груз), в мешках или пакетах 125 т в день.

Сталийное время по каждому судну начинается в 7.30 часов дня, следующего за днем прибытия (исключая субботу и воскресенье). Очередность подхода и количество обрабатываемых судов в расчет не принимаются.

2. При скоплении судов в порту Регенсбург, вследствие действия форсмажорных обстоятельств (наводнения, мелководья, вызывающие временное прекращение навигации), сталийное время по каждому судну начинается с момента фактического освобождения причала, у которого планировалась обработка этого судна.

3. Погрузка тяжеловесов в одном месте свыше 5000 кг определяется по фактически затраченному времени, если иное не предусмотрено договором перевозки.

4. Прочие категории грузов, не указанные в настоящем приложении, обрабатываются по нормам обработки генгрузов.

5. При погрузке – выгрузке генгрузов, требующих взвешивания, сортировки, нормы снижаются на 20%.

6. Грузы, которые соответствующим актом санитарных властей признаны по своим свойствам вредными и опасными для здоровья грузчиков и для которых установлен технический процесс обработки, обрабатываются по фактически затраченному времени.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов

**СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ
ПО Р. ДУНАЙ (В СУТКАХ)**

Участок	Расстояние, км	Октябрь, ноябрь, март, апрель		Май, июнь, июль, август, сентябрь	
		По течению	Против течения	По течению	Против течения
Регенсбург-Пассау	153	2	4	2	2
Пассау-Линц	91	2	3	1	2
Линц-Вена	206	3	4	2	3
Вена-Братислава	61	1	2	1	1
Братислава-Комарно	100	1	2	1	1
Комарно-Будапешт	121	1	3	1	2
Будапешт-Мохач	200	2	3	1	2
Мохач-Нови Сад	192	2	4	2	3
Нови Сад-Белград	85	1	2	1	1
Белград-Молдова Веке	122	1	2	1	2
Молдова Веке-Турну Северин	117	2	4	2	2
Турну Северин-Лом	188	2	3	1	2
Лом-Сомовит	135	1	2	1	2
Сомовит-Русе, Джурджу	114	1	2	1	1
Русе, Джурджу-Чернавода	194	2	3	1	2
Чернавода-Галац-Рени	172	2	3	1	2
Галац-Рени-Измаил	81	1	2	1	2

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов
в международном сообщении по р. Дунай

НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ

Наименование груза	Норма убыли, % от массы груза
Руда марганцевая	2,0
Магnezия и прочее химическое сырье навалом	2,0
Целлюлоза	2,0
Соль поваренная	2,0
Овощи и фрукты свежие	2,0
Мясо свежее	2,0
Кожи выделанные и шкуры мокрые соленые	2,0
Табак	2,0
Уголь, кокс	1,5
Руда железная	1,5
Цинковый концентрат	1,5
Дрова, лесоматериалы, уголь древесный	1,5
Строительные материалы минерального происхождения	1,5
Удобрения	1,5
Цемент	1,5
Жиры	1,5
Рыба соленая	1,5
Хмель	1,0
Кора деревьев, коренья	1,0
Шерсть невыттая	1,0
Мясо мороженое	1,0
Прочие сухие грузы, подверженные естественной убыли в процессе перевозки	0,5

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Нормы являются предельно допустимыми и применяются только к грузам, принимаемым к перевозке по массе.
2. При перевозке навалом, насыпью и наливом грузов, перегружаемых в процессе транспортировки, нормы убыли повышаются на 0,3% для каждого случая перегрузки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов
в международном сообщении по р. Дунай

ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА

В интересах дальнейшего совершенствования и развития сотрудничества в области перевозок грузов по р. Дунай пароходства:

БАВАРСКИЙ ЛЛОЙД АО (БЛ)
Федеративной Республики Германии
БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО (БРП)
ПЕРВОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДНОЕ ОБЩЕСТВО (ДДСГ)
Республики Австрии
ВЕНГЕРСКОЕ СУДОХОДНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
(МАХАРТ)
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО (НАВРОМ)
СОВЕТСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО (СДП)
ЧЕХОСЛОВАЦКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО (ЧСПД)
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО (ЮРБ)
ЮГОСЛАВСКОЕ ПАРОВОДСТВО „ДУНАЙСКИЙ ЛЛОЙД“ (ДЛ)
ЮГОСЛАВСКОЕ ПАРОВОДСТВО „КРАЙИНА“ (РБК)

договорились о следующих правилах при распределении общей аварии.

Эти правила представляют собой неотъемлемую часть „Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по реке Дунай“ и вступают в силу для всех перевозок, кроме случаев, когда иное установлено соглашением участников общей аварии.

Правило 1 **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Под общей аварией подразумеваются чрезвычайные расходы и пожертвования, произведенные намеренно и разумно в целях предохранения и/или спасения имущества-судна, груза и фрахта от общей для них опасности.

Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их контрибуционным стоимостям в соответствии с изложенными ниже правилами.

Правило 2 **КОМПЕНСАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ**

Любые экстра-расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены на общую аварию, должны рассматриваться как общая авария, но только в пределах расходов, которые удалось таким образом избежать.

Признанные таким образом расходы снижаются на сумму затрат, которые возникли бы при нормальном ходе плавания.

Правило 3 **ИСКЛЮЧЕНИЕ КОСВЕННЫХ УБЫТКОВ И РАСХОДОВ**

В общую аварию включаются только такие убытки, потери и расходы, которые являются прямым следствием акта общей аварии.

Потери или убытки, возникающие из-за задержки во время или после рейса, такие, как потери вследствие колебаний валютных курсов, потери на рыночной цене и т.д., а также другие косвенные убытки не признаются общеаварийными.

Правило 4 ВИНА В АВАРИИ

Распределение расходов и убытков по общей аварии производится также тогда, когда событие, приведшее к общей аварии, обусловлено виной одного или нескольких ее участников.

Однако это не лишает участников общей аварии права на взыскание убытков и расходов с виновной стороны.

Правило 5 БРЕМЯ ДОКАЗЫВАНИЯ

Бремя доказывания того, что убытки и расходы подлежат возмещению по общей аварии, возлагается на сторону, требующую такого возмещения.

Правило 6 ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ ПО СПАСЕНИЮ

6.1. Судам пароходств-участников Братиславских Соглашений, оказывающим помощь друг другу, при наличии общей аварии возмещаются расходы по условиям и ставкам Соглашения о буксировке, оказании помощи судам при аварии и агентировании (приложение 5 раздела II) с применением коэффициента 3,0 к часовой ставке за работу буксира.

6.2. В остальных случаях расходы, произведенные сторонами ради спасения, будь то на основании договора или иным образом, принимаются на общую аварию в той мере, в какой спасательные операции были предприняты с целью предохранения от общей опасности имущества.

6.3. По общей аварии возмещаются убытки, понесенные судном, оказывающим помощь (утрата оборудования, затраты на ремонт повреждений и др.), оформленные соответствующим актом, а также потери, связанные с выводом судна из эксплуатации.

6.4. Положения настоящего правила применяются без ограничений, даже если спасающие и спасаемые суда принадлежат или находятся в распоряжении одного и того же судовладельца.

Правило 7 ПАУЗКА СУДНА

Если судно вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств вынуждено производить выгрузку груза (паузку) с дальнейшим его хранением, то на общую аварию принимаются:

1. Затраты по выгрузке груза из судна, его хранению и обратной погрузке снятых с судна грузов.

2. Расходы по аренде судна, производящего паузку.

3. Потери и затраты на ремонт повреждений, которые понесло судно, производящее паузку, а также потери, связанные с выводом его из эксплуатации.

4. Повреждения, возникшие на потерпевшем аварию судне во время паузки.

5. Убытки и расходы, связанные с утратой и повреждением груза при его выгрузке, хранении и погрузке.

6. Премии, выплаченные страховщикам за дополнительное страхование.

Правило 8 **ПОРТ-УБЕЖИЩЕ**

8.1. По общей аварии возмещаются затраты, возникшие при половодье, ледоходе, внезапном и стремительном понижении уровня воды, либо в иных случаях, связанных с необходимостью захода в порт-убежище, нахождением в порту и выходом из него, включая возможную буксировку, охрану грузенного судна, а также портовые сборы. Аналогичные расходы подлежат возмещению, если судно с грузом вынуждено вернуться в порт погрузки.

8.2. Если судно было вынуждено переместиться из одного порта-убежища в другой с целью осуществления ремонта, то действуют положения пункта 1 данного правила. Затраты, связанные с переходом, включая ремонт и буксировку, учитываются в общей аварии.

8.3. Если в порту-убежище выгрузится партия груза, предназначенная для другого порта, такой груз должен участвовать во взносах по общей аварии, как если бы он остался на судне до момента его отхода из порта. Однако, если в порту-убежище выгрузится весь груз из судна, то возмещение затрат по общей аварии прекращается.

8.4. Если наступит половодье или ледоход после прихода грузенного судна в порт выгрузки и судно должно будет покинуть этот порт до окончания грузовых операций и найти другой безопасный порт, то этот порт будет считаться портом-убежищем.

8.5. Если судно из-за половодья или ледохода должно остаться в порту после выгрузки предназначенного для этого порта груза, такой порт считается портом-убежищем только для грузов, предназначенных для других портов.

8.6. Если судно самостоятельно покинет порт-убежище, то связанные с этим расходы не компенсируются.

Правило 9 **ПОВРЕЖДЕНИЕ МАШИН**

По общей аварии возмещаются повреждения, возникшие на аварийном судне в результате форсированной работы машин, а также повреждения рулевого, движительного, буксирного, других устройств и механизмов, которые возникли при стремлении судна сняться с мели.

Правило 10 **ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ И ЗАТОПЛЕНИЕ**

Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу преднамеренной посадкой на мель или преднамеренным затоплением.

Правило 11 **ПОЖАР НА СУДНЕ**

Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна. Однако не возмещается ущерб от дыма или нагревания, каким бы образом он ни был причинен.

Правило 12 **ПОДЪЕМ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА**

Если судно в случае аварии затонуло или было затоплено, затраты и убытки по подъему судна с грузом относятся на общую аварию.

Правило 13 **КАРАВАН СУДОВ**

13.1. В данных правилах под караваном судов понимается состав плавсредств (судов), связанных между собой таким образом, что отдельно взятое плавсредство такого состава не имеет свободы движения.

13.2. Если были произведены действия по спасению одного и/или нескольких судов каравана и их груза от общей для них опасности, применяются все положения настоящих правил. Судно каравана не находится в общей опасности с другим судном каравана, если оно путем простого устранения связи с другим судном может быть выведено из опасности.

13.3. Для исчисления контрибуционных стоимостей и возмещений по общей аварии под судном и грузом понимается общая стоимость всех судов каравана и грузов, находящихся в общей опасности.

Правило 14 **СУДНО-ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ**

14.1. Сумма, возмещаемая в качестве общей аварии за потери или повреждения, причиненные корпусу судна, его машинам, механизмам и/или устройствам, составляет:

14.1.1. в случае ремонта или замены – фактическую разумную стоимость ремонта или замены того, что повреждено или утрачено;

14.1.2. в случае, если ремонт или замена не производились – разумное уменьшение стоимости, вызванное таким повреждением или потерей, но в пределах сметной стоимости ремонта.

14.2. Однако в случаях действительной полной гибели судна или в тех случаях, когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, равняется разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости исправленных повреждений, не являющихся общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи.

14.3. Если при ремонте старые материалы или части заменяются новыми, возмещение понижается на сумму соответствующей разницы между новой и старой ценой по принципу „новое за старое“.

Вычет осуществляется:

1/5 стоимости корпуса судна, его машин, механизмов и/или устройств, находящихся в эксплуатации от 2 до 5 лет на момент аварии

1/4 – от 6 до 10 лет включительно

1/3 – 11 лет и старше.

По судам, находящимся в эксплуатации до двух лет, вычеты и расходы на временный ремонт не производятся.

По якорям и якорным цепям, буксирным и счальным тросам вычеты не производятся.

14.4. Вычеты должны производиться только со стоимости материалов или частей, законченных производством и готовых для установки на борту судна.

14.5. Возмещение за повреждения судна не должно превышать сумму, которая возмещалась бы в случае его полной гибели.

Правило 15
ГРУЗ-ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

15.1. Если груз пожертвован, возмещается стоимость груза согласно инвойсу продавца после вычета суммы, соответствующей повреждениям, которые не принадлежат к общей аварии.

Стоимость груза включает в себя стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда этот фрахт не находился на риске груза.

15.2. Если груз поврежден, возмещается разница между ценой в неповрежденном и поврежденном состояниях. Если поврежденный груз был продан, возмещается разница между нетто-ценой в неповрежденном состоянии и чистой выручкой от продажи.

15.3. Судовладелец обязан без задержки известить грузоотправителя/фрахтователя о повреждении его партии груза и, получив необходимые указания, обеспечить определение размера, характера и причины повреждений, а также принять меры к предотвращению дальнейшего ущерба.

Правило 16
ФРАХТ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

Неуплаченный фрахт за потерянные грузы возмещается в общей аварии в размере потерянного брутто-фрахта.

Правило 17
ПРОЦЕНТЫ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

На расходы, пожертвования и другие суммы, отнесенные на общую аварию, начисляются проценты по ставке 7% годовых, начиная с момента выплаты этих сумм, либо с момента, когда утраченный груз должен был быть выдан грузополучателю, до истечения одного месяца после даты составления диспаши.

Правило 18
ЗАТРАТЫ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ УБЫТКОВ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

Расходы, связанные с проведением экспертиз, оценки или продажи грузов, исследований, необходимых для составления диспаши, а также диспашерское вознаграждение, относятся на общую аварию.

Правило 19
КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ

19.1. Конtribusiонная стоимость судна определяется на основании стоимости ко дню окончания рейса в том состоянии, в котором оно при этом находится.

19.2. Конtribusiонная стоимость груза определяется на основании инвойса продавца. В стоимость груза включаются затраты по страхованию и фрахту, если фрахт входит в риск груза. С этой суммы вычитается стоимость всех потерь и повреждений груза до момента окончания выгрузки.

19.3. Контрибуционную стоимость фрахта в риске перевозчика представляет брутто-фрахт.

19.4. К контрибуционной стоимости судна, груза и фрахта прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена.

19.5. Любые средства укрупнения грузовых мест участвуют во взносах по общей аварии наравне с грузом.

Правило 20 ДЕНЕЖНЫЕ ДЕПОЗИТЫ

Судовладелец имеет право для обеспечения взносов затребовать с грузовладельцев или сторон, представляющих их, денежные депозиты и обязуется внести эти вклады на особый счет в банке, указанном в письменном обязательстве (реверсе). Депонированная таким образом сумма вместе с начисленными процентами, если таковые будут, служат обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, возмещений по общей аварии или особых расходов, подлежащих оплате со стороны груза, по которому получен депозит.

Платежи или возвраты из денежных депозитов производятся в течение 15 дней после общего признания диспаши. На депонированные суммы на счет общей аварии начисляются 7% годовых. Полученные на эти суммы банковские проценты относятся на общую аварию. Депозиты, предварительные платежи и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.

Правило 21 ОФОРМЛЕНИЕ И ОСПАРИВАНИЕ ДИСПАШИ

21.1. Судовладелец имеет право, а если этого потребует хотя бы один из участников общей аварии, то он обязан подать заявление об оформлении общей аварии, в срок не позднее одного года после окончания рейса.

21.2. Валюту диспаши определяет диспашер, прежде всего принимая во внимание валюты преобладающих расходов общей аварии. Валюта уплаты контрибуции обыкновенно соответствует валюте расходов и убытков, признанных в общей аварии, однако, если это не противоречит межгосударственным платежным договорам или другим валютным законодательствам.

21.3. Каждый участник общей аварии обязан по требованию диспашера или судовладельца представить любые документы и информацию, необходимые для оформления диспаши (накладная, фактура и т.д.). При невыполнении этой обязанности диспашер вправе принять решение на основании имеющихся в его распоряжении материалов или с учетом существующей практики, и это решение действительно до доказательства обратного.

21.4. Диспаша является обязательной для всех участников, если они в срок до 30 дней после ее получения не предъявили диспашеру претензий.

21.5. Если диспашер переработает диспашу на основании предъявленных ему претензий, то он рассылает ее снова всем участникам. В том случае, если кто-либо из участников не согласен с окончательным решением диспашера, он имеет право оспаривать его решение юридическим путем.

21.6. Участники общей аварии обязаны возместить контрибуцию на основании диспаши в течение 10 дней после того, как она вступит в силу.