



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
RESTRICTED

TRANS/SC.3/R.157/Add.3
22 November 1995

RUSSIAN
Original: ENGLISH AND FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Основная рабочая группа по внутреннему
водному транспорту

(Сороковая сессия, 8-10 октября 1996 года,
пункт 7 б) повестки дня)

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

Добавление 3

Примечание: Ниже секретариат приводит текст условий отгрузки и транспортировки (Verlade und Transportbedingungen (VTB)), широко применяющихся с 60-х годов различными перевозчиками по внутренним водным путям, участвующими в транспортировке грузов по Рейну. Текст этих условий публикуется с согласия компании "Стиннес Редерай АГ" (Stinnes Reederei AG) (Германия), которая намерена в ближайшем будущем их пересмотреть.

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов подлежат ограниченному распространению. 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.

УСЛОВИЯ ОТГРУЗКИ И ТРАНСПОРТИРОВКИ

1. Правовая основа

(1) Перевозка груза по водным путям осуществляется в соответствии с настоящими условиями, а в тех случаях, которые ими не охватываются, – согласно положениям Закона Германии о судоходстве по внутренним водным путям и другим правилам, обычаям и торговой практике, применимым к внутреннему судоходству.

(2) Настоящие правила перевозки действуют в отношении всех сторон, участвующих в перевозке, и их представителей.

(3) Настоящие правила судоходства действуют в отношении не только грузовых перевозчиков, но и их сотрудников, а также всех прочих лиц, услугами которых они могут воспользоваться в процессе своей перевозочной деятельности.

2. Коносамент

(1) Для каждой отправки груза перевозчик оформляет коносамент.

(2) Коносамент представляет собой документ, выписываемый на предъявителя либо по его приказу. Груз доставляется только после своевременного возвращения оригинального коносамента (его первой копии).

(3) Если коносамент выписывается по приказу, то перевозчик вправе потребовать сообщения ему адреса уведомления.

(4) Коносаментом регулируются отношения между перевозчиком и грузополучателем.

(5) В том случае, если груз принимается перевозчиком до его погрузки на судно, грузоотправитель вправе требовать от перевозчика оформления предварительного уведомления о получении груза или уведомления о его получения для погрузки. После погрузки уведомление о получении груза для погрузки надлежащим образом утверждается посредством добавления к нему примечания "Погружен", за исключением тех случаев, когда оно заменяется коносаментом, подтверждающим погрузку груза.

3. Описание груза в коносаменте

(1) Перевозчик не несет ответственности за достоверность указанных в коносаменте данных о количестве, объеме или весе погруженного груза.

(2) Если грузоотправитель требует совместной проверки за свой счет количества, объема или веса груза, то вышеуказанное положение 1 применяется только в том случае, когда несколько погрузочных операций осуществляются одновременно. Устройства для взвешивания и измерения габаритов, приспособления для учета расходов и другие

измерительные механизмы не рассматриваются в качестве средств совместной проверки количества, объема или веса.

(3) Перевозчик не несет ответственности за точность других данных, указанных в коносаменте, или за количество, маркировочные знаки, контрольные знаки, тип, сорт, качество, состояние, стоимость, отделку и упаковку погруженного груза либо за правильность описания содержания груза, если этот груз был передан перевозчику в упаковке или в закрытых емкостях (включая контейнеры).

4. Ответственность грузоотправителя

(1) Согласно настоящим положениям, перевозчик принимает ответственность за перевозку груза со всей надлежащей осторожностью по внутренним водным путям в порт разгрузки и за обеспечение его готовности к получению в этом порту.

(2) Перевозчик обеспечивает готовность судна к отправке после погрузки на него груза. Судно, оборудованное всеми необходимыми приспособлениями и механизмами, считается готовым к отправке по представлению действительного официального судового удостоверения, выданного инспекционной комиссией, или классификационного свидетельства, выданного официально признанным органом.

5. Выбор транспортного средства и дальнейшая перевозка

- Право на перегрузку и частичную разгрузку

(1) Перевозка груза осуществляется на транспортных средствах, выбранных перевозчиком, который вправе заключать субподрядный договор с другими перевозчиками на полную или частичную транспортировку этого груза.

(2) Перевозчик вправе перевозить на одном и том же транспортном средстве и в одних и тех же грузовых отделениях разнообразные грузы. Он определяет порядок и маршрут транспортировки принятого к перевозке груза.

(3) Перевозчик вправе перегрузить весь груз либо его часть на другое судно, частично или полностью разгрузить судно и складировать груз в хранилищах либо в других местах на суше без предварительного уведомления других участников перевозки, если этого потребуют интересы груза или судна. Любые связанные с этим дополнительные издержки записываются на счет груза.

(4) Считается, что предоставление судна транспортной конторой для перевозки груза по внутренним водным путям предполагает соответствие этого судна обязательным или желательным нормам чистоты. Грузоотправитель в любом случае несет ответственность за обеспечение – до отгрузки – пригодности судна к перевозке груза, подлежащего транспортировке, в частности с точки зрения его чистоты, влагонепроницаемости и наличия на нем паразитов.

6. Погрузка и разгрузка

(1) Грузоотправитель доставляет надлежащим образом уложенный груз в место погрузки в соответствии с инструкциями перевозчика. Грузополучатель обеспечивает выгрузку груза из судна в порту разгрузки в определенном перевозчиком порядке.

Перевозчик вправе настаивать на том, чтобы погрузка или выгрузка груза осуществлялась им лично либо его представителем. В таком случае груз надлежащим образом доставляется в пункт погрузки либо принимается в пункте выгрузки.

(2) Погрузка и выгрузка груза производятся сразу же после прибытия судна или после начала периода, установленного для их осуществления.

(3) Если в договоре указывается ряд факультативных портов разгрузки, то груз перевозится в последний из указанных факультативных портов, если перевозчик не получил письменного уведомления о желаемом порте по меньшей мере за 24 часа до прибытия в него судна.

(4) Если предусмотрена перегрузка с морского судна, то перевозчик – при отсутствии специального соглашения – обязан обеспечить в каждое конкретное время наличие у борта этого судна более чем одного судна внутреннего плавания.

7. Обязанности грузоотправителя

(1) Упаковка груза не должна допускать нанесения ущерба со стороны груза или его упаковки лицам, судну, другому грузу или любому другому предмету.

(2) До начала погрузки грузоотправитель предоставляет перевозчику вместе с грузом всю необходимую информацию для транспортировки груза и, в частности, в соответствии с установившейся на транспорте практикой помечает грузы и упаковку соответствующей маркировкой, нестираемой в течение всей перевозки в пункт назначения. Кроме того, он сообщает о характере, состоянии, отделке и степени опасности груза, а также о его весе, содержании, объеме и всех его количественных параметрах, а также предоставляет всю сопроводительную документацию, которая требуется, в частности, портовыми, таможенными, медицинскими или иными предписаниями.

(3) Легковоспламеняющиеся, поддерживающие горение, взрывоопасные, токсичные, коррозионные, излучающие радиацию, т.е. радиоактивные, и иные в такой же степени опасные грузы должны маркироваться согласно соответствующим предписаниям, в частности с учетом их классификаций по видам опасности. Если грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, то он в каждом случае при размещении заказа на перевозку точно указывает в письменной форме характер и степень опасности и, при необходимости, информирует перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять. Если эта информация не приводится в транспортной накладной, то грузоотправителю или

грузополучателю надлежит обеспечить получение перевозчиком письменной информации, упомянутой в пункте 2 выше.

(4) Грузоотправитель несет ответственность за любой ущерб, причиненный перевозчику, и последовавшие за этим издержки в результате указания неверной или неполной информации в транспортной накладной или других сопроводительных документах, несвоевременного предоставления этой информации либо недостаточно надежной упаковки груза или его недостаточно четкой маркировки.

(5) Грузоотправитель компенсирует убытки перевозчика или принимает меры к обеспечению предоставления ему компенсации за любой ущерб, который может быть причинен перевозчику либо его сотрудникам в силу действующего законодательства в связи с правовыми последствиями перевозки веществ, упомянутых выше в пункте 3. Это относится к причинению соответственно любого телесного повреждения, материального ущерба либо финансового убытка в результате перевозки нефти или нефтепродуктов, когда законодательством предусматривается особая ответственность, обусловленная той опасностью, которую представляет такой груз.

Эта компенсация не предоставляется в случае преступного намерения либо грубой небрежности перевозчика.

8. Меры, принимаемые в случае особой опасности

(1) Груз, об опасном характере которого вопреки положениям пункта 4 вышеизложенной статьи 7 не доведено до сведения перевозчика, может быть в любое время и в любом месте выгружен или обезврежен без возложения ответственности за нанесенный ущерб на перевозчика.

(2) Перевозчик вправе, при необходимости, уничтожить любой груз, представляющий опасность для человека или собственности, не неся ответственности за причиненный ущерб.

(3) Грузоотправитель несет ответственность за любые издержки или ущерб, связанные с отправлением груза для перевозки, упомянутого выше в пунктах 1 и 2. По просьбе перевозчика грузоотправитель выгружает или обезвреживает этот груз.

9. Периоды времени, установленные для погрузки и разгрузки

(1) Тот день, когда уведомляется о готовности судна к погрузке или разгрузке, является днем уведомления.

(2) Уведомление о готовности к погрузке или разгрузке делается в любой день, за исключением воскресенья и других официальных выходных дней, в обычное рабочее время, но в любом случае в промежутке с 8 до 18 часов.

Уведомление также является действительным, если судно еще не прибыло в порт погрузки или разгрузки. В этом смысле уведомление считается не выполненным, если судно не готово к погрузке или разгрузке к началу следующего (погрузочного или разгрузочного) дня. Если судно в установленное время не готово к погрузке или разгрузке, то перевозчик компенсирует расходы, связанные с подготовкой судна к погрузке или разгрузке.

(3) Период времени, установленный для погрузки или разгрузки, начинается в день, следующий за днем уведомления. Если погрузка или разгрузка судна начинается в день уведомления, то этот день засчитывается в период, установленный для погрузки или разгрузки.

(4) День погрузки или разгрузки продолжается с 6 часов до 20 часов. Если погрузка или разгрузка осуществляется с 20 часов до 6 часов, то этот период засчитывается в качестве дополнительного погрузочного или разгрузочного дня. Это же касается и тех случаев, когда погрузка или разгрузка судна производится в воскресные или другие официальные выходные дни.

(5) Ежедневно погрузка или разгрузка осуществляется в следующих объемах:

- в случае тяжеловесного навалочного груза, который может обрабатываться при помощи двухчелюстного грейферного ковша, - по меньшей мере 400 т;
- в случае легковесного навалочного груза, который может обрабатываться при помощи двухчелюстного грейферного ковша, - по меньшей мере 300 т;
- в случае любого другого навалочного груза, даже если он упакован, - по меньшей мере 200 т;
- в случае штучного груза - по меньшей мере 150 т, а в случае составных частей этого количества - 20 т в час,

если обязательными правовыми положениями или соглашениями не предусмотрено иное.

(6) В случае отправки груза партиями отдельные грузоотправители и грузополучатели пропорционально покрывают издержки из расчета периода погрузки или разгрузки в соответствии с количеством погруженного или разгруженного груза. В таких случаях сроки погрузки или разгрузки не включают период времени, необходимый для перевозки груза из пункта или места погрузки или разгрузки в следующий пункт. При отправке груза частями устанавливается лишь один день для уведомления для всей отправки, а именно тот день, когда осуществляется операция в первом пункте погрузки или разгрузки. Перевозчик, когда это целесообразно, указывает следующий пункт погрузки или разгрузки.

Положение о дне уведомления не применяется в случае штучного груза.

(7) По истечении периода времени, предусмотренного для погрузки, с перевозчика снимаются обязательства в отношении ожидания погрузки.

(8) По истечении времени, отведенного на разгрузку, либо согласованного периода простоя и при условии, что истек следующий срок ожидания, продолжительность которого составляет половину от периода времени, предусмотренного для разгрузки, с перевозчика – даже без предварительного уведомления или предупреждения – снимаются обязательства в отношении ожидания разгрузки. В таких случаях он вправе приступить к самостоятельной выгрузке груза за счет грузоотправителя и его складированию в хранилище.

10. Простой судна

(1) Если погрузка или разгрузка не завершена после истечения периода времени, установленного для погрузки или разгрузки, перевозчик вправе без последующего предупреждения взимать штраф (плату за простой судна), исчисляемый на основе тарифа танкерной перевозки по внутренним водным путям Германии (ФТБ).

11. Оплата фрахтовых или дополнительных расходов

(1) Фрахтовые расходы, в том числе ФОБ, включают фактические расходы на перевозку от свободного судна внутреннего плавания или к этому судну и предполагают свободную и беспрепятственную транспортировку груза по водным путям. Фрахтовые издержки подлежат оплате по прибытии в порт назначения или в случае ФОБ в начале перевозки. Все издержки, расходы, сборы и дополнительные платежи, а также любые другие расходы, связанные с принятием и/или отправкой груза, если они отнесены также на счет перевозчика, подлежат оплате по мере их возникновения или предъявления перевозчиком.

(2) Дополнительные сборы за перевозку в условиях низкой воды при отсутствии иных договоренностей взимаются нижеследующим образом.

а) За перевозку вниз по течению от Кельна (включительно) при уровне воды у Кельна, составляющем:

- от 1,20 м до 1,01 м, - 30%,
- от 1,00 м до 0,81 м, - 40%,
- от 0,80 м до 0,61 м, - 50% от фрахтовых сборов;

б) За перевозку по направлению от пунктов, расположенных вверх по течению от Кельна, или к этим пунктам, а также к портам рек Мозель, Майн и Неккар при уровне воды у Кауба, составляющем:

- от 1,50 м до 1,36 м, - 20%,

- от 1,35 м до 1,21 м, - 30%,
- от 1,20 м до 1,06 м, - 40%,
- от 1,05 м до 1,01 м, - 50%,
- от 1,00 м до 0,81 м, - 60% фрахтовых сборов.

Величина сбора за перевозку в условиях низкой воды определяется наименее высоким из вышеуказанных уровнем воды, фиксируемым с момента начала погрузки до прибытия в пункт назначения или - в случае канализированных притоков - к моменту захода в первый шлюз.

Если уровень воды у Кельна составляет не более 0,60 м, а у Кауба - не более 0,80 м, то дополнительный сбор за транспортировку в условиях низкой воды определяется в соответствии с конкретной ситуацией. Если в данной связи своевременно не заключено никакого соглашения о дополнительном сборе за перевозку в условиях низкой воды, то обязательства в отношении транспортировки теряют силу. В этом случае применяются положения пунктов 1 а) и 1 б) статьи 12.

В случае перевозки в пункты, расположенные вверх по течению от Мангейма-Рейнау, или из этих пунктов обязательство судовладельца относительно перевозки грузов теряет силу, если уровень воды в том пункте, где он наименее высок, составляет менее 1,50 метра.

(3) При отсутствии любых соглашений либо практики, предусматривающих иное, фрахтовые расходы рассчитываются исходя из веса брутто, количества или объема груза, указанных в фрахтовой документации.

Это же касается груза, который потерян, уничтожен либо объем или вес которого не соответствует указанным данным. Положения о приблизительных или неизвестных количествах не влияют на расчет фрахтовых сборов. Если объем, вес брутто или количество доставленных грузов является бóльшим, чем указано в фрахтовой документации, то для расчета фрахтовых сборов используется бóльшая цифра.

(4) Грузоотправитель и грузополучатель несут солидарную ответственность за покрытие всех фрахтовых, в том числе фрахтовых ФОб, сборов, связанных с недостатком груза, превышением стальнойного времени и транспортировкой в условиях низкой воды, дополнительных сборов за перевозку вверх по течению Рейна, за прохождение каналов, шлюзов, под мостами и портовых сборов, а также любых дополнительных расходов и требований, вытекающих из договора фрахтования. Грузоотправитель ни в коем случае не освобождается от этого обязательства, даже если груз отправлен без оплаты. Грузополучатель несет полную ответственность по такой задолженности, если он требует передачи груза или другим образом использует его.

(5) При девальвации валюты, в которой была предусмотрена оплата фрахтовых и дополнительных сборов, перевозчик вправе либо требовать увеличения суммы платежей, либо, если груз еще не погружен, расторгнуть договор фрахтования. Это положение применяется в случае существенного повышения эксплуатационных расходов перевозчика после заключения договора фрахтования.

12. Препятствия для выполнения или продолжения перевозки

(1) Если существует постоянное или временное препятствие для выполнения или продолжения транспортировки и отсутствует необходимость в официальном заявлении о невыполнении положений договора, применяются нижеследующие условия:

а) Если транспортировка не может быть начата в силу постоянно действующего фактора, обусловленного аварией, договор фрахтования теряет силу, причем ни одна из сторон не обязана возмещать ущерб, нанесенный противоположной стороне. Постоянными считаются, в частности, следующие препятствия:

- судно, на котором предстоит выполнить перевозку, потеряно или повреждено в такой степени, что транспортировка не представляется возможной без его тщательного ремонта; ремонтные работы в таком случае предполагают необходимость полной разгрузки судна или перегрузки груза;
- груз, подлежащий транспортировке, потерян, причем в транспортной накладной он не просто указан по типу и виду, а конкретно описан и был недвусмысленно принят перевозчиком.

Грузоотправитель в разумные сроки за собственный счет вновь выгружает любой уже погруженный груз. Перевозчик вправе получить компенсацию за любые расходы, связанные с подготовкой к транспортировке до момента возникновения постоянного препятствия.

б) Если продолжение транспортировки не представляется возможным ввиду постоянного препятствия, возникшего в результате аварии, то договор фрахтования теряет силу; однако в этом случае надлежит оплатить фрахтовые сборы, причитающиеся за уже выполненную часть перевозки. Соответствующим образом применяются также положения пункта а) выше.

с) Если временным препятствием для начала или продолжения транспортировки является авария, то сборы за превышение сталийного времени взимаются, как это предусмотрено в статье 10 выше, за каждый день задержки с момента возникновения препятствия до возобновления транспортировки. За исключением случая зимнего прикола, перевозчик и грузоотправитель вправе в течение семи дней с момента возникновения временного препятствия, но до его устранения, заявить о расторжении договора фрахтования. Независимо от уже понесенных издержек, связанных с любым превышением сталийного

времени, перевозчику при расторжении договора причитается компенсация за любые расходы, связанные с подготовкой к транспортировке, разгрузкой любого уже погруженного груза, и фрахтовые сборы за любую часть уже выполненной перевозки. В течение существования временного препятствия перевозчик не имеет права принимать к перевозке любой другой груз.

d) Если до истечения периода времени, отведенного на погрузку, никакого груза к погрузке не представляется по любой причине, помимо аварии, или если грузоотправитель расторгает договор фрахтования до начала транспортировки, то перевозчик имеет право на получение половины фрахтовых сборов, рассчитанных до места назначения. Соответствующим образом применяются также положения пункта а) выше.

e) Если до начала транспортировки к перевозке представлена лишь часть груза, то перевозчик вправе получить все фрахтовые сборы, рассчитанные до места назначения.

(2) Под аварией по смыслу настоящего пункта подразумевается любое происшествие, за которое не несет никакой ответственности ни перевозчик, ни грузоотправитель, ни грузополучатель.

(3) По смыслу пункта 1 выше расторжение договора фрахтования или его аннулирование – при наличии последовательных договоров – ограничивается одной соответствующей перевозкой.

(4) Если после начала транспортировки, но до прибытия груза в пункт назначения требуется его выгрузка, то перевозчик вправе получить все фрахтовые сборы, рассчитанные до пункта назначения.

(5) Перевозчик соглашается с повторной выгрузкой груза в порту погрузки или в каком-либо промежуточном порту только в том случае, если доступ к этому грузу не затруднен, и при условии, что его выгрузка может быть произведена без какого-либо риска или неудобства для судна и остальной части груза. Независимо от любых иных требований, перевозчик вправе потребовать компенсацию всех издержек и расходов, связанных с любым случаем выгрузки до достижения порта назначения.

(6) Если существует угроза наводнения или обледенения, перевозчик определяет возможности и условия начала или продолжения транспортировки.

13. Право удержания и залоговое право

(1) Перевозчик имеет право на удержание, хранение груза, фрахтовой документации и всех других документов, имеющих отношение к грузу, а также залоговое право на них с точки зрения всех требований, вытекающих из договора фрахтования, и в частности в плане фрахтовых сборов и сборов за превышение стальнойного времени, таможенных и других пошлин и любых выплат, сделанных в связи с этим грузом. Такие права

аналогичным образом распространяются на обязательства должника по фрахту, которые возникли также в результате других или прежних юридических процедур.

(2) Права, упомянутые в пункте 1 выше, осуществляются также в тех случаях, когда груз надлежит доставить на условиях FOB до оплаты грузоотправителем причитающихся за груз сумм или если определенные права возникли после доставки груза, как, в частности, в случае сборов за превышение сталийного времени, добавочных фрахтовых сборов, дополнительных издержек, таможенных пошлин, переменных и прочих издержек любого вида и т.д.

14. Ответственность перевозчика

Перевозчик не несет никакой ответственности за любую потерю груза или причинение ему ущерба с момента принятия груза на борт судна до момента начала выгрузки, если он сам в этом не виновен или если это не произошло в результате преднамеренного деяния сотрудников его компании или любых других лиц, чьими услугами он пользуется для выполнения своих обязательств по договору фрахтования.

15. Освобождение от ответственности

(1) Перевозчик не несет ответственности, если он в состоянии доказать, что потеря или повреждение груза имели место в результате ошибки, допущенной при проводке или эксплуатации судна (включая транспортное средство, использовавшееся для его буксировки или толкания) капитаном корабля или одним из членов экипажа (в том числе буксирного судна или буксира-толкача), либо в результате ошибки, допущенной при комплектации буксируемых или толкаемых составов.

(2) Перевозчик не несет ответственности за повреждение, нанесенное грузу в процессе спасательных операций, оказания помощи либо любых других усилий по спасению жизни или собственности.

(3) Перевозчик не несет ответственности, если потеря или повреждение груза произошли по причине неудовлетворительного состояния судна (в том числе транспортных средств, использовавшихся для его буксировки или толкания), а также дефектов в его двигателях и оборудовании либо в погрузочно-разгрузочных приспособлениях, которые не были выявлены до начала транспортировки, несмотря на все надлежащие усилия перевозчика.

16. Особые случаи освобождения от ответственности

(1) Перевозчик не несет ответственности в следующих случаях:

а) в случае груза, который по соглашению с грузополучателем или в соответствии с судоходной практикой грузится на палубе или перевозится на судах открытого типа,

за любой ущерб, связанный с использованием данного метода перевозки;

b) в случае груза, который, вопреки тому, что он по своему характеру требует надлежащей упаковки для предупреждения его потери или повреждения в ходе транспортировки, доставляется перевозчику без всякой упаковки либо в недостаточно прочной упаковке,

за любой ущерб, обусловленный любой опасностью, которой он может подвергнуться ввиду полного отсутствия упаковки или ее недостаточной прочности;

c) в случае груза, погрузка или выгрузка которого осуществляется грузоотправителем или грузополучателем,

за любой ущерб, обусловленный любой опасностью, которой он может подвергнуться в процессе погрузки и выгрузки либо из-за недостаточной прочности упаковки;

d) в случае груза, который в силу своего характера подвержен особому риску потери, уменьшения веса либо нанесения ущерба, в частности в виде поломки, деформации, вдавливания, раскалывания, механического повреждения поверхности вследствие трения, образования ржавчины, окисления, внутреннего повреждения, плесневения, утечки, самопроизвольного возгорания, высыхания, конденсации, ферментации, гниения, зловония, запыления, рассыпания или смешивания,

за ущерб, обусловленный этими опасностями;

e) в случае перевозки животных

за ущерб, нанесенный этим животным в результате их перевозки.

(3) Перевозчик не несет никакой ответственности за ущерб, причиненный:

a) запахами или влажностью, паром либо другими грузами, находящимися на борту, крысами, мышами или другими паразитами,

b) пожаром или метеорологическими факторами (морозом, жарой, дождем, снегом, градом),

c) в результате износа или разрыва мешков или

d) нарушения таможенных или других официальных предписаний.

Это же касается груза, перевозимого в апломбированных трюмах при условии сохранения пломб в момент доставки.

(4) Перевозчик не несет также никакой ответственности за нанесение телесных повреждений лицам или ущерба собственности в результате перевозки ядерного топлива или других радиоактивных веществ.

(5) Если перевозчик самостоятельно производит погрузку или выгрузку груза, то он не несет ответственности за любой ущерб, причиненный этому грузу в результате поломки или любого другого сбоя в работе погрузочных, разгрузочных и подъемных устройств либо повреждения или разрыва упаковки, падения груза с подъемных устройств или любого воздействия на груз со стороны приспособлений, предназначенных для его перегрузки.

(6) Если перевозчик поручает выполнить операции по погрузке и/или выгрузке груза третьей стороне, то он несет ответственность только за тщательный выбор этой третьей стороны.

(7) Если перевозчик обеспечивает полную или частичную транспортировку груза тем или иным видом наземного транспорта, то он несет ответственность только за тщательный выбор перевозчика, осуществляющего эту транспортировку.

17. Масштабы ответственности перевозчика.

(1) Если перевозчику предлагается компенсировать потерянный груз, то он с учетом дальнейших ограничений, предусмотренных в пункте 5) ниже, возмещает общую рыночную стоимость груза или, если о такой его стоимости неизвестно, – общую стоимость, которую мог бы иметь этот груз в пункте назначения в то время, когда его следовало туда доставить. Перевозчик не несет ответственности за нанесение непосредственного, косвенного либо дополнительного ущерба.

(2) Если груз поврежден, то размер компенсации не должен превышать разницу между стоимостью, определенной в пункте 1) выше, и общей стоимостью перепроданного поврежденного груза.

(3) Из суммы, указанной в пунктах 1) и 2) выше, вычитаются все таможенные пошлины или другие сборы и фрахтовые издержки, которые не были покрыты по причине повреждения груза.

(4) Если перевозчик несет ответственность за потерю груза, то он отвечает за его недостачу (недостаточный объем, вес или количество) только тогда, когда величина этой недостачи превышает согласованную или обычно допустимую величину или разумный процент, определяемый с учетом характера груза.

Независимо от любого вида такой ответственности, возлагаемой на перевозчика, любая недостача, обнаруженная на одном и том же судне или в одном и том же трюме, используемом для перевозки навалочного или подобного ему груза для нескольких грузоотправителей или грузополучателей, делится пропорционально между всеми грузоотправителями или грузополучателями.

(5) Ответственность перевозчика в любом случае ограничивается 15 марками ФРГ за 100 кг потерянного или поврежденного груза. Вместе с тем он ни в коем случае не несет

ответственности за компенсацию общей стоимости всего груза, погруженного на судно, сверх стоимости самого судна со всеми находившимися на нем приспособлениями в момент нанесения ущерба.

Вышеизложенное не относится к дальнейшим ограничениям, вводимым на основании действующего законодательства.

18. Ущерб, причиненный ввиду задержек и иных причин

Перевозчик несет ответственность за любые убытки, связанные с задержкой в доставке груза, только в том случае, если предельные сроки транспортировки или доставки были согласованы в письменном виде. Однако и в этом случае перевозчик освобождается от ответственности, если он в состоянии доказать, что задержка произошла по причине тех же обстоятельств, в силу которых он на основании статей 14-16 выше освобождается от ответственности.

Ущерб, нанесенный ввиду задержек и иных причин, не связанных с потерей или повреждением груза, влечет за собой ответственность перевозчика только с учетом тех условий и оговорок, которые применяются в случае потери груза или его повреждения. Кроме того, эта ответственность ограничивается суммой причитающихся фрахтовых сборов.

19. Ответственность в случае не предусмотренных договором требований

Положения об освобождении перевозчика от ответственности и ее ограничении распространяются аналогичным образом на не предусмотренные договором требования.

20. Применение этих условий к лицам, не являющимся перевозчиками

Положения об освобождении перевозчика от ответственности и ее ограничении, а также о бремени доказательства могут использоваться:

- а) всеми сторонами, участвующими в перевозке груза, и обслуживающими их лицами (например, судовладельцами, поставщиками оборудования, фрахтователями, перевозчиками-субподрядчиками), если эти стороны, не являясь сторонами действующего договора перевозки, отвечают в соответствии с действующим законодательством за оснащение судна;
- б) перевозчиком и всеми обслуживающими его лицами, а также любыми другими лицами, услугами которых он пользовался при перевозке груза.

21. Своевременное требование о возмещении ущерба

(1) Перевозчик ни в коем случае не может принять требований грузополучателя о возмещении нанесенного грузу ущерба, если эти требования не представлены сразу же после доставки (в случае внешне заметного ущерба) или в течение трех дней после доставки груза (в случае внешне незаметного ущерба). Характер и форма уведомления о

нанесении ущерба и порядок его определения зависят от местного законодательства и практики, действующих в пункте назначения.

(2) Перевозчик не вправе ссылаться на то, что требование о возмещении ущерба было представлено слишком поздно либо ненадлежащим образом, если он сам нанес этот ущерб умышленно или в результате грубой небрежности.

22. Право давности

(1) Срок действия всех требований к перевозчику истекает через три месяца.

(2) Срок давности в случае ущерба или недостачи начинается с конца того дня, в который груз был доставлен, либо, если груз был потерян, – с конца того дня, когда имела место его потеря.

(3) Требования, срок действия которых истек, не признаются.

23. Страхование

Перевозчик не обязан страховать груз, если не существует составленного в письменной форме требования об этом с указанием груза, его страховой оценки и подлежащих покрытию рисков. Ответственность за неточные или неполные данные, внесенные в распоряжение о страховании, несет сторона, составившая это распоряжение.

24. Накладная на транзитную перевозку и коносамент при транзитной перевозке

В случае накладной, выдаваемой на транзитную перевозку, или коносамента при транзитной перевозке перевозчик, помимо собственных перевозочных обязательств и ответственности в отношении всего маршрута перевозки грузов, получает указания и несет ответственность лишь за передачу груза следующему перевозчику – осуществляющему транспортировку будь то железнодорожным или автомобильным транспортом, морским судном либо при помощи любого другого транспортного средства или перевозчика, – который со всей надлежащей тщательностью выбрал следующего перевозчика и заключил с этим перевозчиком договор фрахтования. Он уполномочивается ставить свою подпись под положениями, касающимися коносаментов и условий перевозки, осуществляемой предыдущими или последующими перевозчиками, от имени грузополучателя, признавать и выписывать обязательства о возмещении ущерба с учетом состояния груза, а также удерживать груз для гарантии выполнения собственных требований даже в случае его доставки на условиях FOB.

25. Общая авария

Вопросы, касающиеся общей аварии, регулируются положениями нынешнего варианта Антверпенско-роттердамских Рейнских правил от 1956 года.

Перевозчик вправе самостоятельно уточнять общую аварию либо назначать уполномоченное на это лицо и указывать место составления диспаши по общей аварии. Во всех случаях, когда ответственность перевозчика исключается или ограничивается, он не несет ответственности, даже если его сотрудниками причинен какой-либо ущерб, за возмещение убытков по общей аварии, покрываемых сторонами, участвующими в погрузке; эти стороны не имеют права отказаться от выплаты своей доли или отнести эту сумму к любым требованиям о возмещении ущерба или взыскании в судебном порядке. В таких случаях требование перевозчика о возмещении убытков по общей аварии сохраняет силу.

26. Юрисдикция

Юрисдикцией по рассмотрению любого спора обладают суды Дортмунда как постоянного места пребывания перевозчика. Однако перевозчик вправе предъявить иск грузоотправителю или грузополучателю в местах их постоянного пребывания.
