



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/CMNI/CONF/2
12 August 1999

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Дипломатическая конференция, организованная
совместно ЦКСР, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН
для принятия Конвенции о договоре перевозки
грузов по внутренним водным путям
(Будапешт, 21 февраля - 1 марта 2000 года)

**ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (КПГВ)***

Записка секретариата

Представляемый текст был подготовлен в ходе шести сессий Подготовительного комитета, созданного совместно ЦКСР, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН в целях разработки Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, и был доработан Редакционным комитетом.

* Распространен Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) под условным обозначением CMNI/CONF.(99) 2.

**ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ
ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

**Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям
(КПГВ)**

Государства – стороны настоящей Конвенции,

сознавая необходимость и желательность установления посредством соглашения некоторых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по внутренним водным путям,

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

**ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1
Определения**

По смыслу настоящей Конвенции

1. "перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор перевозки груза по внутренним водным путям;
2. "фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза по внутренним водным путям или части этой перевозки;
3. "грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого был заключен с перевозчиком договор перевозки груза по внутренним водным путям;
4. "грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза;
5. "договор перевозки по внутренним водным путям" означает любой договор, независимо от его квалификации, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз по внутренним водным путям;

6. "транспортный документ" означает документ, подтверждающий договор перевозки груза по внутренним водным путям и прием или погрузку груза на судно перевозчиком, составленный в виде коносамента или накладной, или в виде любого другого используемого в коммерческой практике документа;

7. термин "груз" не охватывает буксируемые или толкаемые суда и не включает багаж и транспортные средства перевозимых лиц; когда товары объединены в контейнере, на поддоне или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем;

8. выражение "письменная форма" охватывает, если только заинтересованные лица не договорились об ином, положение, при котором информация передается с помощью электронного, оптического или любого другого аналогичного средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь ими, при условии, что эта информация поддается прочтению и может впоследствии использоваться в качестве исходной информации.

Статья 2 **Область применения**

1. Настоящая Конвенция применяется к любому договору перевозки по внутренним водным путям, если порт погрузки или приема груза и порт разгрузки или доставки, указанные в договоре, расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является Договаривающимся государством настоящей Конвенции. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или доставки, то таким портом является порт разгрузки или доставки, в который фактически был доставлен груз.

2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при условиях, предусмотренных в пункте 1, за исключением тех случаев, когда

- а) в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда
- б) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.

3. Настоящая Конвенция применяется независимо от национальной принадлежности, места регистрации, порта приписки судна или того факта, является ли оно судном морского плавания или внутреннего плавания, и независимо от национальной

принадлежности, места проживания, места нахождения или места пребывания перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя.

ГЛАВА II ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН

Статья 3 Прием, перевозка и сдача груза

1. Перевозчик перевозит груз и сдает его в месте доставки в надлежащие сроки грузополучателю в том же состоянии, в каком груз им был получен.
2. В случае отсутствия конкретной договоренности прием груза и его сдача производятся на борту судна.
3. Перевозчик определяет, какое судно он будет использовать. Он обязан до и в начале рейса проявить надлежащую осмотрительность, с тем чтобы, учитывая характер перевозимого груза, судно было в состоянии принять его на борт и было пригодным для плавания, чтобы оно было оснащено и укомплектовано экипажем, как это предписано действующими правилами, и чтобы на нем имелись национальные и международные разрешения, необходимые для перевозки соответствующего груза.
4. Если оговорено, что перевозка должна осуществляться на определенном судне или типе судна, перевозчик вправе грузить или перегружать груз полностью или частично на другое судно только с согласия грузоотправителя и в соответствующие сроки или в обстоятельствах, которые невозможно было предвидеть в момент заключения договора и которые для осуществления договора перевозки настоятельно требуют погрузки или перегрузки груза, в частности из-за низкого уровня воды, если совершаются события или возникают препятствия, влияющие на судоходство, либо в соответствии с обычаями порта.
5. При условии соблюдения грузоотправителем своих обязательств перевозчик должен обеспечить, чтобы погрузка, укладка и крепление груза не влияли на безопасность судна.
6. Перевозчик имеет право перевозить грузы на палубе или в открытых трюмах только в том случае, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли, либо требуется действующими предписаниями.

Статья 4 Фактический перевозчик

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или ее части поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность

перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку.

2. Любое соглашение с грузоотправителем или грузополучателем, расширяющее пределы ответственности перевозчика в соответствии с положениями настоящей Конвенции, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласится прямо выраженным образом и в письменной форме. Фактический перевозчик может сослаться на любые возражения, которые могут быть выдвинуты перевозчиком на основе договора перевозки.

3. В тех случаях и в той мере, в которой и перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. Ничто в настоящей статье не умаляет права обратного требования в отношениях между ними.

Статья 5 Срок сдачи

Перевозчик должен сдать груз в срок, оговоренный в договоре перевозки, или, если этот срок не был оговорен, в срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом обстоятельств рейса и беспрепятственного судоходства.

Статья 6 Обязанности грузоотправителя

1. Грузоотправитель должен выплатить суммы, причитающиеся в силу договора перевозки.

2. Грузоотправитель обязан передать перевозчику, до приема груза и в письменной форме, следующие данные о грузе, подлежащем перевозке:

- a) размер, количество мест или вес и удельный погрузочный объем перевозимого груза;
- b) маркировку, необходимую для идентификации груза;
- c) характер, особенности и свойства груза;
- d) указания, касающиеся таможенного или административного режима, применимого к грузу;
- e) другие сведения, которые необходимо указывать в транспортном документе.

Кроме того, грузоотправитель должен передать перевозчику, во время передачи груза, все предписанные сопроводительные документы.

3. Грузоотправитель должен, если этого требует характер груза, с учетом оговоренной перевозки, упаковать груз таким образом, чтобы предупредить его потерю или повреждение с момента его принятия до сдачи перевозчиком и исключить возможность причинения им ущерба судну или другому грузу. Кроме того, грузоотправитель должен с учетом оговоренной перевозки предусмотреть надлежащую маркировку в соответствии с действующими международными или национальными предписаниями, либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями.

4. При условии соблюдения перевозчиком своих обязательств грузоотправитель должен погрузить, уложить и закрепить груз в соответствии с практикой судоходства, если в договоре перевозки не указано иное.

Статья 7

Опасный и загрязняющий окружающую среду груз

1. В случае перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза грузоотправитель должен до передачи груза и в дополнение к сведениям, предусмотренным в пункте 2 статьи 6, обратить в письменной форме внимание перевозчика на опасность груза и свойственные ему характеристики загрязнения, а также на меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель наносит на этот груз четкую маркировку или знаки опасности в соответствии с действующими международными или национальными предписаниями, либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями.

2. Если для перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза требуется разрешение, то грузоотправитель передает соответствующие административные документы не позднее чем в момент передачи груза.

3. Если продолжение перевозки, разгрузка или сдача опасного или загрязняющего окружающую среду груза невозможны из-за отсутствия административного разрешения и ввиду отсутствия указаний сторон в договоре, применяется, в случае приостановления перевозки, национальное законодательство, действующее в месте приостановления перевозки; в противном случае применяется национальное законодательство, действующее в месте сдачи груза. Расходы, вызванные возвращением в порт погрузки или в ближайшее место, где груз может быть выгружен и сдан или уничтожен, ложатся на грузоотправителя.

4. При наличии непосредственной опасности для жизни, имущества или окружающей среды перевозчик вправе выгрузить, уничтожить или обезвредить груз, даже если до его принятия он был проинформирован или каким-либо иным образом узнал о характере опасности или характеристиках загрязнения этого груза.

5. Перевозчик может претендовать на получение компенсации за понесенный ущерб, если ему разрешается принимать меры, предусмотренные выше в пункте 3 или 4.

Статья 8 **Ответственность грузоотправителя**

1. Грузоотправитель, даже если никакая ошибка не может быть вменена ему в вину, несет ответственность за ущерб и издержки, возникшие для перевозчика или фактического перевозчика в силу того факта, что:

- a) сведения, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пункте 1 статьи 7, отсутствуют, являются неточными или неполными,
- b) опасный или загрязняющий окружающую среду груз не имеет маркировки или этикеток в соответствии с действующими международными или национальными предписаниями, либо в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями,
- c) необходимые сопроводительные документы отсутствуют, являются неточными или неполными.

2. Грузоотправитель отвечает за действия или упущения лиц, которых он нанимает для решения задач и выполнения обязательств, предусмотренных в статьях 6 и 7, как за свои собственные действия или упущения, если эти лица действуют в порядке выполнения своих функций.

Статья 9 **Расторжение договора перевозчиком**

1. Перевозчик может расторгнуть договор, если грузоотправитель не выполнил свои обязательства, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пунктах 1 и 2 статьи 7.

2. Если перевозчик использует свое право на расторжение договора, он может выгрузить грузы за счет грузоотправителя и

- a) в том случае, когда рейс еще не начался, потребовать, помимо возможных расходов за время простоя судна, возмещения ущерба в размере третьей части оговоренного фрахта или суммы ущерба, связанного с расторжением; и
- b) в том случае, когда рейс был начат, претендовать на фрахт, пропорциональный пройденному расстоянию по отношению ко всему расстоянию перевозки.

Статья 10 **Сдача грузов**

1. Грузополучатель, который после прибытия груза в место доставки требует его сдачи, отвечает в соответствии с договором перевозки за уплату фрахта и исполнение других обязательств, связанных с грузом, а также за участие в покрытии убытков по общей аварии. В случае отсутствия транспортного документа или если он не был представлен, грузополучатель несет ответственность за фрахт, оговоренный с грузоотправителем, если это соответствует практике рынка.

2. Если в договоре перевозки не указано иное, применяется законодательство государства, в котором находится порт разгрузки или указанное место сдачи:

- а) в отношении момента, места, условий, продолжительности и сроков сдачи груза, а также его обработки в случае препятствий для сдачи;
- б) если и в той степени, в какой выполнение обязательств перевозчика гарантируются залоговым правом или правом удержания этого груза.

3. Передача груза компетентному органу или третьей стороне во исполнение законодательства или административных предписаний, действующих в порту разгрузки или в месте сдачи груза, рассматривается в качестве сдачи груза.

ГЛАВА III **ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

Статья 11 **Характер и содержание**

1. Перевозчик оформляет для каждой перевозки груза, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен оформлять коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки.

2. Экземпляр оригинала транспортного документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил подписью оригинал или копию документа. Подпись может быть проставлена от руки, в виде факсимильной печати, пробита или проштемпелевана, проставлена в виде символов или нанесена при помощи любого другого механического или электронного средства, если это не противоречит законодательству государства, где выдается транспортный документ.

3. Транспортный документ при отсутствии доказательств противного удостоверяет заключение и содержание договора, а также принятие груза к перевозке перевозчиком. В частности, он обосновывает презумпцию соответствия груза, который был принят к перевозке, его описанию в документе.

4. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, только этот последний определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

5. Транспортный документ, помимо своего наименования, должен содержать следующие данные:

- a) наименования, адреса, места нахождения или места пребывания перевозчика и грузоотправителя;
- b) наименование уполномоченного грузополучателя;
- c) название или номер судна, если груз принимается на борт, либо указание в транспортном документе, что груз был принят перевозчиком, но еще не погружен на борт судна;
- d) порт погрузки или место приема и порт разгрузки или место сдачи;
- e) обычное указание типа груза и его упаковки и в случае опасного или загрязняющего окружающую среду груза, его обозначение в соответствии с действующими предписаниями или, в случае отсутствия таких предписаний, его общее обозначение;
- f) размеры, количество мест или вес, а также идентификационная маркировка груза, принятого на борт или принятого к перевозке;
- g) в соответствующих случаях указание того, что груз может или должен перевозиться на палубе или в открытых трюмах;
- h) оговоренные положения, касающиеся фрахта;
- i) для накладных – точное указание того, являются ли они оригиналом или копией; для коносаментов – количество экземпляров оригинала;
- j) место и дата выдачи.

Статья 12
Внесение оговорок в транспортные документы

1. Перевозчик вправе вносить в транспортный документ оговорки относительно:
 - а) размеров, количества мест или веса груза, если имеются основания подозревать, что указанные грузоотправителем сведения неточны, или если отсутствуют достаточные средства для проверки этих сведений, в частности в том случае, когда этот груз не был пересчитан, обмерен или взвешен в его присутствии за счет грузоотправителя, либо когда размеры или вес были определены посредством обмера без конкретной договоренности об этом;
 - б) не являющейся четкой и нестираемой идентификационной маркировки, наносимой на сам груз, или, в случае тары, на емкости или упаковку;
 - в) внешнего состояния груза.
2. В том случае, если перевозчик не указывает внешнее состояние груза или не высказывает оговорку по этому поводу, считается, что в транспортном документе упоминается, что груз находился в нормальном состоянии.
3. В том случае, когда в соответствии с указаниями, содержащимися в транспортном документе, груз был помещен в контейнер или в трюмы судна, опечатанные грузоотправителем, и когда контейнер или печати остаются нетронутыми до порта разгрузки или места сдачи, считается, что потеря груза или ущерб не имели места в ходе перевозки.

Статья 13
Коносамент

1. Экземпляры оригинала коносамента представляют собой ценные бумаги, выдаваемые на имя грузополучателя, приказу или на предъявителя.
2. В месте сдачи груз сдается только против передачи экземпляра оригинала коносамента, представляемого в первую очередь; впоследствии сдача груза не может быть потребована против передачи других экземпляров оригинала.
3. В том случае, когда груз принимается перевозчиком, передача коносамента лицу, уполномоченному получить груз, влечет те же последствия, что и передача груза в том, что касается получения прав на груз.
4. В том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза, ей не может быть отказано в доказывании противного в отношении презумпции, предусмотренной в пункте 3 статьи 11 и в пункте 2 статьи 12.

ГЛАВА IV ПРАВО РАСПОРЯЖЕНИЯ ГРУЗОМ

Статья 14 Обладатель права распоряжения

1. Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом; в частности, он может потребовать, чтобы перевозчик прекратил перевозку груза, чтобы он изменил место сдачи или сдал груз не тому получателю, который указан в транспортном документе.
2. Грузоотправитель теряет предоставленное ему право распоряжаться грузом с того момента, когда грузополучатель после прибытия груза в предусмотренное место доставки, потребовал сдать груз, и:
 - а) в случае перевозки по накладной, с момента передачи грузополучателю оригинала;
 - б) в случае перевозки по коносаменту, с момента передачи грузоотправителем имеющихся у него всех экземпляров оригинала другому лицу.
3. Посредством соответствующего указания в накладной грузоотправитель может в момент выдачи последней отказаться от своего права распоряжения в пользу грузополучателя.

Статья 15 Условия осуществления права распоряжения

Грузоотправитель или, в случае пунктов 2 и 3 статьи 14, грузополучатель для осуществления своего права распоряжения должен:

- а) в случае перевозки по коносаменту, представить все экземпляры оригинала коносамента до прибытия груза в предусмотренное место сдачи;
- б) в случае перевозки по другому транспортному документу, представить транспортный документ в целях включения в него новых указаний для перевозчика;
- с) возместить перевозчику все расходы и все убытки, причиненные при выполнении этих указаний;
- д) оплатить в случае выгрузки груза до прибытия в предусмотренное место доставки полную сумму оговоренного фрахта, если в договоре перевозки не было оговорено иное.

ГЛАВА V ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 16 Ответственность за нанесение ущерба

Перевозчик несет ответственность за убыток, причиненный в результате потери или повреждения груза, происшедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения срока сдачи, если он не в состоянии доказать, что этот убыток обусловлен обстоятельствами, которых заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

Статья 17 Служащие и агенты

1. Перевозчик отвечает за действия и упущения своих служащих и агентов, которых он использует для осуществления договора перевозки, в той же степени, что и за свои собственные действия и упущения, когда эти лица выполняют свои функции.
2. В том случае, когда перевозка осуществляется фактическим перевозчиком в соответствии со статьей 4, перевозчик также несет ответственность за действия и упущения служащих и агентов фактического перевозчика, когда эти лица выполняют свои функции.
3. В том случае, когда служащим и агентам перевозчика или фактического перевозчика предъявлен иск, эти служащие могут, доказав, что они действовали в порядке осуществления своих функций, сослаться на такие же освобождения от ответственности и на те же пределы ответственности, на которые может сослаться перевозчик или фактический перевозчик в силу настоящей Конвенции.
4. Без ущерба для положений статьи 21 общая сумма возмещения, которая может быть взыскана с перевозчика, фактического перевозчика или их служащих и агентов, не может в целом превышать пределов ответственности, предусмотренных настоящей Конвенцией.
5. Лоцман, который назначается компетентным органом и которого нельзя свободно выбрать, не считается служащим или агентом по смыслу пункта 1.

Статья 18 Особые случаи освобождения от ответственности

1. Перевозчик освобождается от ответственности, если потеря, повреждение или задержка являются результатом одного из перечисленных ниже обстоятельств или рисков:
 - а) действия или упущения грузоотправителя, грузополучателя или лица, уполномоченного распоряжаться грузом;

- b) перемещения, погрузки, укладки или выгрузки груза грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами, действующими по поручению грузоотправителя или грузополучателя;
- c) перевозки груза на палубе или в открытых трюмах, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли, либо требуется действующими предписаниями;
- d) подверженности всего или части груза в силу его характера потери или повреждению, в частности от поломки, ржавчины, внутренней порчи, усушки, утечки, естественной убыли при транспортировке (по объему или по весу) или от воздействия паразитов либо грызунов;
- e) отсутствия или дефектов упаковки, когда груз в силу своего характера подвержен потере или повреждению при отсутствии упаковки или наличия в ней дефектов;
- f) недостаточной или неточной идентификационной маркировки груза;
- g) проведения операций или попытки проведения операций по спасению жизни людей или имущества на водных путях.

2. Если, с учетом фактических обстоятельств, был нанесен ущерб при одном из обстоятельств, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи, или в результате одного из возникших при этом рисков, считается, что этот ущерб был вызван этим обстоятельством или этим риском, которых перевозчик не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Эта презумпция теряет силу, если пострадавшая сторона докажет, что нанесенный ей ущерб не является или не является исключительно результатом одного из обстоятельств или одного из рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 19 **Сумма возмещения**

1. В том случае, когда перевозчик несет ответственность за полную утрату груза, причитающаяся с него сумма возмещения равняется стоимости груза в месте и в день его сдачи в соответствии с договором перевозки. Сдача груза неуправомоченному лицу рассматривается в качестве его утраты.
2. В случае частичной утраты или повреждения груза перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в которой груз обесценился.
3. Стоимость груза определяется в соответствии с его стоимостью на бирже, а при ее отсутствии – в зависимости от рыночной цены, а за неимением и того, и другого – согласно обычной стоимости груза того же характера и качества в месте сдачи.

4. В случае груза, который уже в силу своего характера подвержен естественной убыли при транспортировке, перевозчик, независимо от продолжительности перевозки, несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль, оговоренную сторонами договора, или, при отсутствии такой оговорки, предписанную правилами и практикой, действующими в месте назначения.

5. Положения настоящей статьи не затрагивают право перевозчика на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки, либо, в случае отсутствия конкретного соглашения по этому вопросу, применимыми национальными правилами или практикой.

Статья 20

Максимальные пределы ответственности

1. При условии соблюдения статьи 21 и пункта 4 настоящей статьи и, несмотря ни на какие иски, предъявляемые перевозчику, он ни в коем случае не несет ответственность за суммы, превышающие:

- а) 666,67 расчетных единиц на каждое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм веса, указанного в транспортном документе, утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше;
- б) 20 000 расчетных единиц в случае причинения ущерба контейнеру (ТЕУ) и всему содержащемуся в нем грузу.

2. Когда для объединения груза используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, в качестве грузового места или другой единицы отгрузки рассматривается любое грузовое место или единица отгрузки, указанные в транспортном документе как находящиеся в или на этом приспособлении для транспортировки. В других случаях груз, находящийся в или на этом приспособлении для транспортировки, рассматривается в качестве одной единицы отгрузки. В том случае, когда утрачено или повреждено само приспособление, это приспособление, если оно не является собственностью перевозчика и не предоставлено им, рассматривается в качестве отдельной единицы.

3. В случае ущерба, вызванного задержкой сдачи груза в соответствии со статьей 5, перевозчик несет ответственность в размере, не превышающем величину фрахта. Однако общая сумма возмещения, причитающаяся на основании пункта 1 и первого предложения настоящего пункта, не может превышать предельную величину, которая применяется на основании пункта 1 в случае полной утраты принятого под ответственность груза.

4. Перевозчик не может ссылаться на пределы ответственности:

когда грузоотправитель до передачи ему груза для перевозки четко указал его характер и более высокую стоимость и эти уточнения, оспариваемые перевозчиком, были внесены в транспортный документ;

если стороны четко оговорили более высокие пределы ответственности.

5. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов за нанесение одного и того же ущерба, не должна превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей статьёй.

Статья 21

Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик или фактический перевозчик не может ссылаться на освобождение от ответственности и ее ограничения, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что ущерб вызван им и причинен либо с намерением нанести этот ущерб в результате действия или упущения, либо вследствие безответственности и с осознанием вероятности такого ущерба.

2. Равным образом служащие и агенты, действующие по поручению перевозчика или фактического перевозчика, не могут ссылаться на освобождение от ответственности и ее ограничения, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что они причинили ущерб указанным в пункте 1 способом.

Статья 22

Сфера применения средств освобождения от ответственности и пределов ответственности

Предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки освобождение от ответственности и ее ограничения применимы при любом иске по поводу утраты, повреждения или задержки сдачи груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан ли этот иск на деликтной или договорной ответственности или иной юридической основе.

ГЛАВА VI ПРЕТЕНЗИОННЫЙ СРОК

Статья 23

Уведомление о повреждении

1. Безоговорочное принятие груза грузополучателем является доказательством сдачи перевозчиком груза в том состоянии и в том количестве, в котором он ему был передан для перевозки.

2. Перевозчик и грузополучатель могут потребовать проведения проверки состояния и количества грузов в момент его сдачи в присутствии обеих сторон.
3. Если утрата или повреждение груза являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее сдачи груза, если она не была сделана ранее, при проведении совместного осмотра сторонами.
4. Если утрата или повреждение груза не являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее чем через семь последовательных дней с момента сдачи, причем потерпевший в этом случае должен доказать, что повреждение было нанесено в то время, когда этот груз находился под присмотром перевозчика.
5. Никакая компенсация не полагается за ущерб, вызванный задержкой сдачи груза, если грузополучатель не докажет, что он направил перевозчику уведомление о повреждении в течение 21 последовательного дня с момента сдачи груза.

Статья 24 **Исковая давность**

1. Любые иски, связанные с договором, положения которого регулируются настоящей Конвенцией, погашаются за давностью по истечении одного года, начиная с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю. День, с которого начинается исчисление исковой давности, в этот срок не включается.
2. Лицо, которому была предъявлена претензия, может в любой момент в течение срока исковой давности продлить этот срок путем соответствующего заявления, сделанного в письменной форме потерпевшему. Данный срок может быть вновь продлен посредством другого или других заявлений.
3. Временное прекращение или прерывание исковой давности регулируются законодательством государства, которое применяется к договору перевозки. В случае обжалования это лицо может использовать другие основания для временного прекращения или прерывания исковой давности на основании законодательства, действующего в месте нахождения суда, в который передается на рассмотрение дело. Подача жалобы во время рассмотрения процедуры разбирательства с целью применения права на ограничение ответственности прерывает исковую давность.
4. Срок давности регрессного иска, предъявленного любым лицом, признанным ответственным в силу настоящей Конвенции, не истекает даже по окончании срока исковой давности, предусмотренного в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, если этот иск предъявляется в течение 90 дней начиная с той даты, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, оплатило претензию или когда ему в установленном порядке было

предписано урегулировать претензию, либо в пределах более продолжительного срока, предусмотренного законодательством государства, в котором проводится разбирательство.

5. Погашенное за давностью право на иск не может быть восстановлено в форме встречного иска или в порядке исключения.

ГЛАВА VII ПРЕДЕЛЫ СВОБОДЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА

Статья 25

Оговорки, признаваемые недействительными

1. Любая оговорка, предусматривающая исключение или с учетом положений пункта 4 статьи 20 ограничение или усиление по смыслу настоящей Конвенции ответственности перевозчика, фактического перевозчика или их служащих или агентов, перемещение бремени доказывания или сокращения срока предъявления претензии и действия предписания, предусмотренного в статьях 23 и 24, признается не имеющей силы. Признается также не имеющей силы оговорка, предусматривающая передачу в пользу перевозчика прав страхования груза.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для статьи 21 правомерными оговорками в договоре являются те, которые предусматривают, что перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный:

- a) действием или упущением капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершенным в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, если только это действие или упущение не были совершены с намерением нанести ущерб либо в результате безответственного поведения с сознанием того, что в результате этого может быть нанесен такой ущерб;
- b) пожаром или взрывом на борту судна, если нельзя доказать, что пожар или взрыв являются результатом ошибки перевозчика или его служащих и агентов или дефектности судна;
- c) в результате дефектности его судна или взятого внаем или зафрахтованного судна, если он докажет, что эта дефектность не могла быть обнаружена до начала рейса, несмотря на проявленную бдительность;
- d) в ходе перевозки живых животных, за исключением случаев, когда он не принял надлежащих мер или не соблюдал указания, содержащиеся в договоре перевозки.

3. Без ущерба для статьи 16 в случае, когда перевозчик принимает под свою ответственность груз до его погрузки на судно или передает его после разгрузки с судна, то ущерб, причиненный в течение этого периода, может подпадать под действие правомерных оговорок в договоре, касающихся ответственности перевозчика, вытекающей из положений статей 16–20 настоящей Конвенции, если только действие или упущение перевозчика или его служащих или агентов не были совершены с намерением нанести ущерб, либо в результате безответственного поведения и с сознанием того, что в результате этого может быть нанесен такой ущерб.

ГЛАВА VIII ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 26 Общая авария

Настоящая Конвенция не препятствует применению положений договора перевозки или внутреннего законодательства, касающихся исчислений величины ущерба и обязательной уплаты взносов в случае общей аварии.

Статья 27 Другие применимые положения и ядерный ущерб

1. Настоящая Конвенция никоим образом не затрагивает права и обязанности перевозчика, предусмотренные международными конвенциями или положениями внутреннего законодательства по вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов.

2. Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него на основании настоящей Конвенции, если ущерб был причинен ядерным происшествием, в частности, если оператор ядерной установки или другое уполномоченное лицо несет ответственность за этот ущерб в силу правовых или нормативных положений государства, регулирующих ответственность в области ядерной энергетики.

Статья 28 Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 20 настоящей Конвенции, является единицей специальных прав заимствования, установленной Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 20, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, оговоренную сторонами. Стоимость единицы специальных прав заимствования национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым на практике Международным валютным фондом, по состоянию на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах

специальных прав заимствования национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется установленным этим государством способом.

2. Вместе с тем государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания, ратификации или присоединения либо в любое время впоследствии заявить, что пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией и применяемые на их территории, устанавливаются в размере 12 500 валютных единиц за грузовое место или другую единицу отгрузки, либо 37,5 валютной единицы за один килограмм веса брутто груза или 300 000 валютных единиц за контейнер. Эта валютная единица соответствует 65,5 мг золота пробы 900/1000. Перевод национальной валюты осуществляется согласно законодательству соответствующего государства, причем таким образом, чтобы по возможности выразить в национальной валюте Договаривающегося государства ту же реальную стоимость, что и предусмотренную в статье 20 стоимость, выраженную в расчетных единицах.

Статья 29

Дополнительные национальные положения

1. При отсутствии надлежащих положений в настоящей Конвенции, договор перевозки регулируется законодательством выбранного сторонами государства.

2. При отсутствии возможности такого выбора применяется законодательство государства, в котором находилось основное предприятие перевозчика в момент заключения договора, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место доставки, либо основное предприятие грузоотправителя.

3. Если у перевозчика нет предприятия на суше и он заключает договоры на борту судна, то за неимением выбора применяется законодательство того государства, в котором это судно зарегистрировано или под флагом которого оно плавает, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место доставки, либо основное предприятие грузоотправителя.

4. В том случае, если законодательством, которым руководствуется суд, рассматривающий дело, не предусматривается применение другого внутригосударственного законодательства и если применяемые правовые положения не могут быть определены в силу пунктов 2 и 3 настоящей статьи, то к договору перевозки применяется законодательство государства, с которым в силу договора перевозки установлены наиболее тесные отношения.

ГЛАВА IX ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 30 Область применения

1. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о принятии, утверждении или присоединении заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к некоторым водным путям, которые находятся на его территории, на которые не распространяется международный режим в отношении судоходства и которые не связывают между собой международные водные пути. Однако такое заявление не может полностью исключить основные внутренние водные пути этого государства.
2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по водным путям, подпадающим под действие настоящей Конвенции, так и водным путям, упомянутым в заявлении, предусмотренном в пункте 1 настоящей статьи, настоящая Конвенция применяется также к этому договору, за исключением тех случаев, когда расстояние перевозки по последним из указанных водных путей является большим.
3. Предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи заявление может быть в любой момент полностью или частично отозвано посредством соответствующего уведомления депозитария с указанием даты прекращения действия заявления. Снятие оговорки не применяется к уже заключенным договорам перевозки.

Статья 31 Расширение области применения

Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении, или в любой другой последующий момент заявить, что оно будет применять также положения настоящей Конвенции

- a) к перевозке груза между двумя портами, расположенными на ее территории;
- b) в отступление от положений пункта 5 статьи 1 – также к перевозкам на безвозмездной основе.

Статья 32 Региональные оговорки, касающиеся ответственности

1. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении, или в любой другой последующий момент заявить, что при перевозке груза

между портами погрузки или местами приема груза и портами разгрузки или местами доставки, когда оба этих места находятся на территории государства, сделавшего такое же заявление, перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный действием или упущением капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершенным в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, если только это действие или упущение не были совершены с намерением нанести ущерб либо в результате безответственного поведения с сознанием того, что в результате этого может быть нанесен такой ущерб.

2. Предусмотренная в пункте 1 оговорка, касающаяся ответственности, вступает в силу для обоих Договаривающихся государств в момент вступления в силу настоящей Конвенции во втором государстве, сделавшем такое же заявление. Если государство делает это заявление после вступления Конвенции в силу, предусмотренная в пункте 1 оговорка, касающаяся ответственности, вступает в силу в первый день (третьего) месяца после уведомления депозитария о заявлении второго государства, и она применяется только к перевозкам, договоры о которых были заключены после вступления заявления в силу.

3. Заявление, предусмотренное к пункту 1, может быть в любой момент отозвано посредством уведомления депозитария с указанием даты прекращения действия заявления, но не ранее первого дня следующего месяца. Однако решение об отзыве заявлений не распространяется на грузы, которые еще не были сданы.

ГЛАВА X ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 33 Дополнительные протоколы

1. В приложении к настоящей Конвенции содержится протокол № 1, касающийся сроков погрузки и разгрузки и демериджа во внутреннем судоходстве, а также протокол № 2, касающийся расчета фрахта и распределения навигационных расходов во внутреннем судоходстве.

2. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении, или в любой другой последующий момент заявить о том, что оно принимает также один из протоколов или оба протокола.

3. Принятый в соответствии с пунктом 2 протокол рассматривается в качестве неотъемлемой части настоящей Конвенции в отношениях между Договаривающимися государствами, которые сдали на хранение такое заявление, и положения принятых протоколов применяются к договорам перевозки, к которым применяется настоящая Конвенция в силу статей 2, 30 и 31.

4. Любой протокол может быть денонсирован в отдельности на основании положений приведенной ниже статьи 36 без денонсации при этом настоящей Конвенции.

Статья 34 **Подписание, ратификация, присоединение**

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания, а затем для присоединения всех европейских государств, имеющих судоходные внутренние водные пути с ... до ... в месте пребывания депозитария.

2. Государства, указанные в пункте 1, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции посредством

- a) ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
- b) ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении и затем посредством ее ратификации, принятии или утверждения;
- c) присоединения к ней.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение депозитарию соответствующего официального документа.

Статья 35 **Вступление в силу**

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением трех месяцев с даты сдачи на хранение документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении (тремя) государствами, указанными в пункте 1 статьи 34.

Вариант

1. [Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением трех месяцев с даты сдачи на хранение документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении пятью государствами, указанными в пункте 1 статьи 37, при условии, что два из этих государств являются членами Дунайской комиссии и Рейнской комиссии при том понимании, что если одно государство является членом двух комиссий, то более продолжительное членство является определяющим.]

2. Она вступает в силу в отношении любой другой Стороны в первый день третьего месяца после сдачи на хранение ее документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья 36 **Денонсация**

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована Договаривающимся государством по истечении одного года после даты ее вступления в силу для этого государства.
2. Денонсация осуществляется посредством сдачи на хранение депозитарию соответствующего документа.
3. Конвенция считается денонсированной в первый день месяца, следующего за истечением одного года с даты сдачи на хранение соответствующего официального документа или по истечении указанного более продолжительного периода.

Статья 37 **Пересмотр и поправки**

1. По просьбе не менее одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств с целью пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок. Конференция по пересмотру определяет свои правила процедуры на основе консенсуса.
2. Для любого государства, ставшего Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после вступления в силу поправки, принятой конференцией, упомянутой в пункте 1, настоящая Конвенция является обязательной для соблюдения с внесенными в нее поправками.

Статья 38 **Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы**

1. Независимо от положений статьи 37, депозитарий созывает в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи конференцию, единственная цель которой состоит в пересмотре сумм, установленных статьей 20 и пунктом 2 статьи 28, или в замене одной или другой либо обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 2 статьи 28, другими единицами. Пересмотр сумм осуществляется лишь в результате ощутимого изменения их реальной стоимости.
2. Конференция по пересмотру в соответствии с пунктом 1 созывается депозитарием по требованию не менее четверти Договаривающихся государств.
3. Любое решение на конференции принимается большинством в две трети участвующих в ней государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся государствам для ее принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая принятая поправка вступает в силу в первый день месяца по истечении года с момента ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Принятие выражается в сдаче на хранение депозитарию официального документа, свидетельствующего об этом.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, применяет свое законодательство в соответствии с вариантом Конвенции, включающим поправку. Договаривающееся государство, которое уведомило депозитария в течение одного года после принятия поправки о том, что оно не связано этой поправкой, продолжает применять вариант Конвенции без поправки.

6. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, свидетельствует о готовности применять Конвенцию с этой поправкой.

Статья 39 Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение

2. Депозитарий

- a) передает государствам, указанным в пункте 1 статьи 34, заверенную точную копию настоящей Конвенции;
- b) сообщает всем государствам, ратифицировавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к настоящей Конвенции,
 - i) о каждом новом подписании, каждой ратификации, каждой сдаче на хранение официального документа, а также о каждом заявлении или каждой сделанной оговорке с указанием даты этого подписания, этой ратификации, этой сдачи на хранение, этого заявления или оговорки;
 - ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
 - iii) о каждой денонсации настоящей Конвенции с указанием даты, с которой она считается денонсированной;
 - iv) о каждой поправке, принятой в соответствии со статьями 37 и 38 настоящей Конвенции, с указанием даты ее вступления в силу;
 - v) о каждом сообщении, требующемся на основании любого положения настоящей Конвенции.

3. После вступления в силу настоящей Конвенции депозитарий передает в Секретариат Организации Объединенных Наций заверенную точную копию настоящей Конвенции для ее регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

СОВЕРШЕНО В.....

(дата).....

в одном экземпляре оригинала, каждый из текстов которого (на английском, немецком, нидерландском, русском и французском языках) имеет одинаковую силу.

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

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРОТОКОЛЫ

**(см. статью 33 Конвенции о договоре перевозки грузов
по внутренним водным путям КППВ)**

ПРОТОКОЛ № 1, КАСАЮЩИЙСЯ СРОКОВ ПОГРУЗКИ И РАЗГРУЗКИ И ДЕМЕРЕДЖА ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

Статья 1

Сроки погрузки и разгрузки

1. В том случае, когда погрузка грузов поручается грузоотправителю, а разгрузка – грузополучателю, они должны в течение согласованных или предписанных сроков погрузки и разгрузки погрузить или разгрузить количество грузов, вес, размеры или число мест которых определены, как это оговорено в договоре перевозки или – при отсутствии договорных положений – установлено национальными предписаниями.
2. При отсутствии договорных положений или национальных предписаний они должны погрузить или разгрузить не менее 250 т грузов навалом или 125 т грузов в виде грузовых мест в течение рабочего дня по смыслу пунктов 1–5 статьи 3.

Статья 2

Пункты погрузки и разгрузки

1. Перевозчик подает судно, предназначенное для перевозки груза, в пункт погрузки, указанный грузоотправителем, а по прибытии в место назначения – в пункт разгрузки, указанный грузополучателем.
2. Если пункт погрузки или разгрузки своевременно не указан до прибытия в место погрузки или разгрузки или если осадка, соображения безопасности судна или местные предписания и приспособления не позволяют выполнить данные указания, то перевозчик может – если, несмотря на направленный им запрос, не поступило новых указаний – причалить к любому другому соответствующему пункту погрузки или разгрузки, учитывая в максимально возможной степени интересы грузоотправителя или грузополучателя.
3. Перевозчик обязан подавать судно в иные пункты погрузки и разгрузки только в том случае, если это оговорено специальным соглашением или когда особые обстоятельства, связанные с судоходством, или административные меры определяют необходимость указания другого пункта погрузки или разгрузки.
4. В случаях, указанных в предыдущих пунктах 2 и 3, перевозчик имеет право на возмещение понесенных им дополнительных расходов. Изменение пункта погрузки или разгрузки не оказывает влияния на сроки погрузки и разгрузки, определенные в статье 1.

Статья 3

Начало и окончание сроков погрузки и разгрузки

1. Сроки погрузки и разгрузки начинаются в тот час рабочего дня согласно местным обычаям, который перевозчик указал в своем уведомлении грузоотправителю для погрузки или грузополучателю для разгрузки судна, и – при отсутствии иных договорных положений – не ранее чем через 24 часа после направления уведомления.
2. Уведомление о подаче судна под погрузку или разгрузку должно быть сделано в рабочее время рабочего дня в соответствующем месте. Уведомление, сделанное позднее или либо в воскресенье, либо в другой нерабочий день, считается как сделанное в следующий рабочий день. Это уведомление имеет силу даже в том случае, если судно еще не прибыло в пункт погрузки или разгрузки. Однако в том случае, если судно не готово к погрузке или разгрузке к началу срока, указанного в уведомлении, считается, что это уведомление не было сделано и что оно должно быть сделано вновь. В этом случае перевозчик должен возместить связанные с этим дополнительные расходы.
3. Уведомление о подаче судна под погрузку или разгрузку может быть сделано в любой форме, принятой для данного типа перевозок, в том числе устно. Оно вступает в силу с момента его получения отправителем или получателем либо по указанному ими адресу. Если невозможно связаться с указанным в уведомлении грузоотправителем, грузополучателем или приемщиком груза, то по прибытии судна уведомление может быть фактически представлено портовым властям или обнародовано теми способами, которые приняты в данном месте. Если получатель уведомления отказывается признать факт его получения, то перевозчик вправе добиться признания этого факта на основе официального документа за счет стороны, не выполнившей своих обязательств.
4. В случаях, когда заблаговременное уведомление не требуется, срок погрузки и разгрузки начинает исчисляться с момента подачи судна, готового к погрузке или разгрузке.
5. Если оговорено, что погрузка или разгрузка может производиться также в воскресный или другой нерабочий день, то срок погрузки и разгрузки начинает исчисляться с этого дня.
6. Сроки погрузки и разгрузки истекают в тот момент, когда должно быть погружено или выгружено всё количество груза, определенное в статье 1.

Статья 4

Сроки погрузки и выгрузки частей груза

1. При погрузке или разгрузке частей груза навалом или в виде грузовых мест срок погрузки и разгрузки устанавливается пропорционально доле этих частей груза в общем объеме груза.

2. В данных случаях эти сроки не включают времена перехода из одного порта в другой или из одного пункта погрузки или разгрузки в другой пункт, а также время перемещения в рамках одного и того же порта или одного и того же пункта погрузки или разгрузки.

Статья 5 Демередж

1. Если грузоотправителю или грузополучателю поручена погрузка или разгрузка и если он не укладывается в срок, отведенный для погрузки или разгрузки минимального количества груза, определенного в статье 1, то он должен уплатить демередж в соответствии с категорией и размерами судна за превышение срока погрузки или разгрузки.
2. Если сумма демереджа, исчисляемая либо на суточной, либо на почасовой основе, не оговаривается в договоре перевозки, то она устанавливается на основании национальных предписаний либо – при их отсутствии – в зависимости от местных обычаев.
3. Демередж начисляется постоянно и непрерывно за каждый календарный день и каждый час дня простоя, включая воскресные и другие обычные нерабочие дни, а также за те дни и часы, в течение которых погрузка или разгрузка невозможна в силу событий или обстоятельств, за которые перевозчик не несет ответственности.

Статья 6 Срок ожидания

1. Если в договоре перевозки не оговорено иное, по истечении срока погрузки или предусмотренного в договоре перевозки последующего периода ожидания перевозчик не обязан ожидать погрузки, даже если погрузка не поручена грузоотправителю.
2. Если грузоотправитель не сдал груз до истечения срока погрузки или оговоренного последующего периода ожидания, то перевозчик освобождается от обязательств по договору и имеет право потребовать уплаты демереджа и половины оговоренного фрахта.
3. Если за период, указанный в предыдущем пункте 2, была сдана только часть груза, то перевозчик вправе – если грузоотправитель не расторгнет договор – приступить к перевозке неполного груза и потребовать уплаты фрахта за весь оговоренный груз, а также возмещения дополнительных расходов, связанных с перевозкой неполного груза.
4. Если грузоотправитель, как указано в предыдущем пункте 3, расторгает договор, то он должен покрыть расходы, связанные с разгрузкой груза, и уплатить перевозчику демередж и половину оговоренного фрахта за весь груз.
5. В случаях, указанных в статьях 2, 3 и 4, фрахтовые поступления по другим грузам не принимаются во внимание.

Статья 7

Препятствия для сдачи груза

1. По истечении срока погрузки или возможного оговоренного последующего срока ожидания перевозчик освобождается от обязательства дальнейшего ожидания разгрузки или – если разгрузка не поручена грузоотправителю – ожидания приема груза. В этом случае перевозчику разрешается самому выгрузить груз за счет грузополучателя и поместить его в соответствии с местными предписаниями на склад или в другое надежное место, причем связанные с этим расходы и риск относятся на счет грузополучателя. Грузоотправитель должен оплатить перевозчику расходы и издержки, невозмещенные грузополучателем.

2. Если нет возможности определить грузополучателя, если грузополучатель отказывается принять груз или если существует какая-либо иная помеха, препятствующая сдаче груза, то перевозчик должен незамедлительно предупредить об этом грузоотправителя и потребовать от него соответствующих указаний. Если этому препятствуют обстоятельства или если грузоотправитель задерживается с направлением указаний либо же если его указания не могут быть выполнены, то перевозчик может действовать в соответствии с предыдущим пунктом 1.

Статья 8

Национальные предписания

Постановления о применении национальных предписаний – по смыслу статьи 1 и пункта 2 статьи 5, – касающихся продолжительности сроков погрузки и разгрузки, а также исчисления демереджа, выносятся компетентными органами Договаривающихся государств после заслушивания заинтересованных сторон с учетом необходимости быстрого проведения перевозочных операций и имеющихся технических возможностей.

**ПРОТОКОЛ № 2,
КАСАЮЩИЙСЯ РАСЧЕТА ФРАХТА И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ НАВИГАЦИОННЫХ
РАСХОДОВ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ**

**Статья 1
Расчет фрахта**

1. Фрахт охватывает только перевозку, осуществляемую судном; в частности, если не имеется иных договорных положений, грузоотправитель покрывает расходы, связанные с погрузкой и укладкой груза, а грузополучатель – расходы, связанные с разгрузкой.
2. В том случае, когда фрахт оговорен с учетом размеров, веса или количества груза, он удостоверяется соответствующими положениями транспортного документа, если не будет доказано иное.
3. В случае приема грузов к перевозке без договоренности о фрахте уплате подлежит тот фрахт, который предусмотрен национальными предписаниями или обычно уплачивается в месте и в момент разгрузки.

**Статья 2
Навигационные расходы**

1. При отсутствии конкретных договорных положений перевозчик покрывает навигационные расходы, в частности портовые, шлюзовые сборы, сборы, взимаемые за проход через канал и под мостом, лоцманские сборы, и издержки, связанные с толканием и буксировкой судна в ходе обычного рейса, а также – при условии соблюдения подпункта а) пункта б) статьи 4 – расходы по уменьшению загрузки судна.
2. Перевозчик может потребовать возмещения следующих расходов и издержек:
 - а) причальные, крановые и весовые сборы, а также портовые сборы и пошлины, величина которых зависит от количества грузов;
 - б) таможенные пошлины, расходы, связанные с оплатой таможенных операций, налоги с оборота и взносы по страхованию грузов; а также
 - в) расходы, сопряженные с принятием специальных мер по просьбе грузоотправителя или грузополучателя, как, например, освобождение судна, застрявшего во льдах, прием или разгрузка грузов во время ледостава, шторма, паводка, в ночное время или в воскресные и другие нерабочие дни;

- d) в случае перевозки опасных или загрязняющих окружающую среду веществ и отходов – расходы, связанные с очисткой трюмов судна с учетом задач по охране окружающей среды или с ликвидацией остатков груза в соответствии с административными предписаниями.

3. Вышеизложенные положения не затрагивают случаи общих аварий.

Статья 3 Низкий уровень воды

1. Оговоренный фрахт увеличивается при низком уровне воды в случае перевозки по внутренним водным путям с изменяющимся уровнем воды, если это не было учтено при установлении суммы фрахта.
2. Величина доплаты за низкий уровень воды устанавливается по договоренности между сторонами, а при отсутствии договоренности – в соответствии с нормами, принятыми для данного типа перевозок.

Статья 4 Препятствия для судоходства

1. Соглашение о сумме фрахта предполагает свободное и беспрепятственное судоходство.
2. Препятствиями для судоходства считаются следующие обстоятельства и ситуации:
 - a) ситуация, которую перевозчик не мог предотвратить и последствий которой он не мог избежать, как, например, взрыв, пожар, война, мобилизация, военные операции, мятежи, террористические акты, забастовка, локаут, блокада, административные меры и действия;
 - b) преграждение пути и аварии, помехи для обслуживания или его прекращение в шлюзах, на каналах, в портах либо прекращение судоходства;
 - c) такие явления природы, препятствующие продолжению плавания, как наводнение, ледостав и опасность ледостава, высокий и низкий уровень воды.
3. Если какое-либо препятствие для судоходства по смыслу предыдущего пункта 2 возникает внезапно перед погрузкой груза на борт судна, то перевозчик, а также грузоотправитель могут расторгнуть договор без выплаты суммы возмещения убытков. Если груз уже погружен, но рейс еще не начался, то расходы, связанные с погрузкой и разгрузкой и с уплатой демереджа, если эти погрузочно-разгрузочные операции проводились по истечении срока погрузки, несет грузоотправитель.

4. В том случае, когда какое-либо препятствие для судоходства по смыслу предыдущего пункта 2 возникает внезапно после погрузки груза на борт судна и начала рейса, грузоотправитель или грузополучатель, если право грузоотправителя распоряжаться грузом уже перешло к грузополучателю, может расторгнуть договор при том понимании, что он должен взять на себя расходы, связанные с разгрузкой груза, подготовкой рейса и уплатой фрахта пропорционально пройденному расстоянию.

5. Если грузоотправитель или грузополучатель вместо расторжения договора намерен дожидаться исчезновения препятствия для судоходства, то он должен компенсировать перевозчику демередж в течение срока ожидания по меньшей мере в том же размере, что и в случае превышения срока погрузки, дополнительные расходы по охране груза, а также, при необходимости, доплатить за низкий уровень воды в соответствии со статьей 3.

6. Если, несмотря на препятствие для судоходства, продолжение и завершение рейса возможны без какого-либо риска для судна и погруженных на него грузов, то грузоотправитель или грузополучатель может требовать продолжения рейса; в этом случае он должен оплатить:

- a) расходы по уменьшению загрузки судна и стоимость использования барж при необходимости уменьшения загрузки судна и
- b) по выбору перевозчика: либо фрахт, исчисляемый на ежедневной основе в соответствии с практикой или обычаем на данный момент, с учетом препятствия для судоходства, либо дополнительные суммы, такие, как надбавки за низкий уровень воды и демередж, а также
- c) все расходы и издержки, возникающие в дополнение к тем, которые причитаются в случае беспрепятственного судоходства.

7. Перевозчик может обусловить выполнение указаний грузоотправителя или грузополучателя в соответствии с предыдущими пунктами 5 и 6 требованием о предоставлении ему гарантии возмещения причитающихся дополнительных расходов и издержек.

8. Перевозчик может заявить в течение существования какого-либо препятствия для судоходства по смыслу предыдущего пункта 2, что он уже не несет ответственность за прием груза к перевозке и за его перевозку либо переадресовку, даже если грузоотправитель или грузополучатель в силу предыдущего пункта 6 требует продолжения рейса. Он может сослаться на свои права, вытекающие из предыдущих пунктов 3, 4, 5 и 6. Если заявление перевозчика сделано после погрузки груза на борт судна и после начала рейса, то он обязан предоставить груз в распоряжение грузоотправителя или грузополучателя и сдать его в ближайшем месте разгрузки, используя, при необходимости, лихтеры; с этого момента груз не находится в его ведении. В этом случае

дополнительные расходы и издержки также относятся на счет грузоотправителя или грузополучателя, если речь не идет об общей аварии.

Статья 5

Право грузоотправителя расторгнуть договор

1. До начала рейса – за исключением случая, указанного в пунктах 3 и 4 статьи 4, – грузоотправитель может расторгнуть договор перевозки только при условии уплаты половины оговоренного фрахта и, если груз уже погружен на борт судна, расходов, связанных с погрузкой и разгрузкой, а также демереджа, если погрузочно-разгрузочные операции проводились по истечении срока погрузки.

2. Если судно готово к началу рейса, то грузоотправитель может воспользоваться своим правом расторгнуть договор в силу предыдущего пункта 1 только при условии уплаты им полной суммы оговоренного фрахта, помимо расходов и издержек, указанных в предыдущем пункте 1.

3. Во фракте, получаемом перевозчиком за транспортировку других грузов, не учитывается фракт, причитающийся в соответствии с предыдущими пунктами 1 и 2.

4. Положения об уплате фрахта в силу предыдущих пунктов 1 и 2 применяются также к договорам, распространяющимся на несколько перевозок в течение определенного периода времени.
