



Экономический
и Социальный Совет

RESTRICTED

TRANS/SC.3/R.157/Add.1
7 July 1993

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Основная рабочая группа по внутреннему
водному транспорту

(Тридцать седьмая сессия, 17-19 ноября 1993 года)

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

Добавление 1

Записка секретариата

В ходе своей тридцать шестой сессии Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту решила подготовить сборник существующих основных условий международной перевозки грузов по внутренним водным путям. С этой целью правительствам и речным комиссиям было предложено направить в секретариат информацию об организациях и частных предприятиях в их странах, с которыми, по их мнению, можно связаться в целях получения необходимой информации по этому вопросу (TRANS/SC.3/130, пункт 32).

Секретариат приводит ниже текст Швейцарских условий перевозки грузов по Рейну (СРТБ) 1985 года, полученный от объединения "Швайцерише шиффартсфайнигунг", к которому секретариат обратился с соответствующим запросом по рекомендации швейцарского правительства.

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.

ШВЕЙЦАРСКИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО РЕЙНУ (СРТЪ), 1985 ГОД

Статья 1

Правовая основа

1. Настоящие условия распространяются в качестве составной части договора перевозки на всех участников перевозки по Рейну или перевозки по внутреннему водному пути (судоходная компания, перевозчик, фактический перевозчик, грузоотправитель, консигнант, консигнатор). Ни одно соглашение, отступающее от настоящих Условий, не является действительным, если оно не заключено в письменной форме.

2. Если в настоящих Условиях не предусмотрено какое-либо правило, то применяются положения Федерального акта от 23 сентября 1953 года о судоходстве под швейцарским флагом (именуемого ниже "ССГ"), применимые к судоходству по Рейну, а также другие предписания и торговые обычаи, применимые к судоходству по Рейну; в противном случае вопрос регулируется швейцарским законодательством.

3. Перевозка танкером дополнительно регулируется специальными положениями статьи 19 настоящих Условий.

Статья 2

Общая ответственность и обязанности судоходной компании

1. Под "судоходной компанией" понимается любое лицо, обязующееся осуществить перевозку груза по внутреннему водному пути, а также любое лицо, фактически осуществляющее такую перевозку.

2. Судоходная компания должна принять груз в согласованном пункте погрузки, перевезти его в согласованный пункт назначения и в этом пункте выдать его уполномоченному консигнатору.

3. Если не оговорено конкретное судно, то судоходная компания определяет судно, на котором должна осуществляться перевозка. Она может поручить осуществление перевозки полностью или частично фактическому перевозчику, на которого в равной мере распространяются настоящие Условия.

4. Контейнеры вообще и другие грузы, если это соответствует практике перевозок, могут быть погружены полностью или частично на палубу судна или на суда открытого типа. Капитан судна несет ответственность за обеспечение необходимой остойчивости судна в соответствии с обычной практикой судоходства.

5. Судоходная компания обязана застраховать груз от любого рода опасностей и рисков лишь при наличии четких соответствующих указаний.

6. Служащими и агентами судоходной компании являются капитан судна, члены судового экипажа и все другие лица, нанятые судоходной компанией для осуществления перевозки. Капитан судна является представителем судоходной компании и может отстаивать и осуществлять все права, которыми обладает судоходная компания в соответствии с настоящими Условиями, от ее имени.

Статья 3

Общая ответственность и обязанности грузоотправителя и консигнанта

1. Грузоотправитель и, если он не является также консигнантом, консигнант должны передать оговоренный груз судоходной компании для перевозки, представить все данные, требуемые для перевозки (ССГ, статьи 106/107; ОР, статьи 441/442), и препроводить все необходимые судовые документы, таможенные документы и другие сопровождающие документы вместе с грузом. Если груз подпадает под действие "Правил перевозки опасных грузов по Рейну" (ШОГР) или правил, регулирующих перевозку опасных отходов, то должны быть соблюдены соответствующие положения.
2. Груз, который в силу своего особого характера или естественного состава может привести к повреждению другого груза, погруженного на то же судно, в результате эманации, передачи запахов, обесцвечивания, окисления или аналогичных эффектов, или который сам подвержен действию таких эффектов, должен быть надлежащим образом упакован. Кроме того, судоходной компании должны быть даны точные указания в отношении обращения с таким грузом на борту судна; при несоблюдении этого условия судоходная компания ответственности не несет.
3. Если судно задерживается или лишается возможности входа в порт или выхода из него в связи с отсутствием, неточностью или неправильностью данных или сопровождающих документов или из-за несоблюдения грузоотправителем, консигнантом или консигнатором какого-либо предписания или если груз конфискуется, то виновный грузоотправитель, консигнант или консигнатор несет ответственность в связи с любыми задержками, повреждениями, расходами, штрафами и другим ущербом, а также в связи с уплатой демереджа перед судоходной компанией и перед другими участниками перевозки.
4. Грузоотправитель и консигнант гарантируют судоходной компании, что они либо являются владельцами груза, либо уполномочены владельцем отправлять груз и принимать настоящие Условия.

Статья 4

Погрузка и выгрузка груза

1. Если не оговорено иное, то судоходная компания несет ответственность за погрузку и выгрузку груза и определяет пункты погрузки и выгрузки, а также предприятие, которое будет осуществлять перегрузку.
2. Если предложенный пункт погрузки или выгрузки не может быть использован в связи с явлением или обстоятельством, оговоренным в пункте 2 статьи 11, или если судно внутреннего плавания не может осуществлять столь дальний рейс, как морское судно, то судоходная компания может предложить иной пункт погрузки или выгрузки, или иной способ погрузки или выгрузки. Любые связанные с этим расходы и дополнительные издержки относятся на груз.
3. Консигнант должен до начала погрузки удостовериться в том, что трюмы, трубопроводы и насосы судна являются достаточно чистыми и сухими для его груза. Если до начала погрузки не поступает запроса о дополнительной очистке, то трюмы, трубопроводы и насосы считаются достаточно чистыми и сухими, и иски в связи с порчей груза по причине того, что они являются недостаточно чистыми или сухими, исключаются.

4. Консигнатор должен дать указания в отношении выгрузки и таможенной очистки заблаговременно до прибытия судна в пункт назначения; при несоблюдении этого условия судоходная компания принимает необходимые меры за счет и на риск консигнатора.

5. Если в случае груза с несколькими возможными пунктами назначения судоходная компания не получает письменного уведомления о конкретном пункте выгрузки по крайней мере за 24 часа до прибытия в первый из указанных портов, то судоходная компания может без каких-либо дополнительных формальностей продолжать осуществление перевозки груза с несколькими возможными пунктами назначения до последнего указанного порта.

Статья 5

Время погрузки и выгрузки, демередж

1. В случае ответственности консигнанта за погрузку груза или ответственности консигнатора за его выгрузку они должны погрузить или выгрузить по крайней мере 600 тонн массовых грузов (особенно грузов, обрабатываемых при помощи ковшей или грейферов) и 200 тонн генеральных грузов или других грузов из расчета на один рабочий день. В случае малых партий грузов или остаточных объемов четверть рабочего дня выделяется на каждую четверть объема груза, подлежащего погрузке или выгрузке. Если местными предписаниями порта или специальными отраслевыми предписаниями предусмотрены иные минимальные объемы, то применяются эти другие предписания.

2. Время погрузки и выгрузки начинается в тот момент рабочего дня, который указан судоходной компанией в извещении для консигнанта о готовности судна к погрузке или в извещении для консигнатора о готовности судна к выгрузке, но не ранее (если не оговорено иное), чем через 24 рабочих часа после получения извещения. Период погрузки и выгрузки завершается в тот момент, к которому в соответствии с пунктом 1 выше должна быть погружена или выгружена вся партия грузов.

3. Сообщаемая готовность к погрузке или выгрузке должна приходиться на обычные для местных условий рабочие часы рабочего дня. Извещение является также действительным, если судно еще не прибыло в пункт погрузки или выгрузки, но оно считается неподанным и должно быть продублировано, если судно не готово к погрузке или выгрузке в начале времени готовности, указанного в извещении. Извещение о готовности к погрузке и выгрузке может быть направлено по адресу для сообщений, указанному в перевозочных документах. В случае невозможности уведомления консигнанта, консигнатора или адресата сообщений, извещение может быть подано администрации порта по прибытии судна.

4. Если судно не готово к погрузке и выгрузке к указанному в извещении времени, то судоходная компания должна возместить стоимость работ по подготовке к погрузке или разгрузке судна, при том условии, что задержка не обусловлена оговоренными в пункте 2 статьи 11 явлением или обстоятельством, которые возникли после подачи извещения.

5. Рабочими днями являются все дни недели, за исключением воскресений и официальных праздничных дней. Рабочими часами считаются часы рабочего дня в период с 05.00 до 21.00 часов (по субботам в период с 05.00 до 13.00 часов).

6. Если время погрузки превышает наполовину, то судоходная компания может не продолжать ожидания и может без дальнейших предупреждений или задержки отдать распоряжение о том, чтобы судно приступило к выполнению своего рейса, и, помимо демереджа в соответствии со статьей 6, потребовать оплаты мертвого фрахта согласно статье 9.

7. Если время выгрузки превышает наполовину или если груз не может быть выгружен или выдан (или не может быть выгружен или выдан в срок) или если имеет место отказ в приеме груза или оплате связанных с ним расходов, то судоходная компания, даже если она несет ответственность за выгрузку, может заявлять о правах в соответствии со статьями 444 и 445 ОР и может также требовать уплаты демереджа до полной выгрузки или приема груза.

Статья 6

Демередж

1. Если консигнант или консигнатор, когда они несут ответственность за погрузку или выгрузку груза, не осуществляют погрузку или выгрузку минимальных объемов согласно статье 5 в имеющееся время погрузки или выгрузки, то они должны платить демередж соответственно типу и размеру судна за каждый день превышения времени погрузки или выгрузки.

2. Ставки демереджа в расчете на один день и на тонну дедвейта судна составляют 0,80 швейцарских франка для дизельного грузового судна, 1,30 швейцарских франка для дизельного танкера и 0,60 швейцарских франка для толкаемого лихтера или баржи. Демередж за каждую превышенную четверть рабочего дня соответствует одной четверти указанных выше ставок. Частично отработанная четверть дня считается как полная четверть. Если местными предписаниями порта или специальными отраслевыми предписаниями предусмотрены более высокие ставки демереджа, то применяются последние.

3. Демередж взимается за каждый календарный день (включая воскресенья и праздничные дни), а также за те дни, в которые погрузка или выгрузка не могла производиться в связи с явлением или обстоятельством, оговоренным в пункте 2 статьи 11.

4. Данные положения применяются также при расчете размера демереджа в соответствии со статьей 11, если задержка происходит в ходе оборота судна в связи с явлением или обстоятельством, оговоренным в пункте 2 этой статьи. Если при этом речь также идет о буксире или толкаче, то размер демереджа всегда рассчитывается в соответствии со ставками, применяемыми к дизельным грузовым судам.

Статья 7

Перевозочные документы (рейнская транспортная накладная и рейнский коносамент)

1. После окончания погрузки судоходная компания составляет рейнскую транспортную накладную или, если это конкретно согласовано при заключении договора, рейнский коносамент. Она может потребовать от консигнанта поставить подпись на перевозочном документе или на его копии.

2. Рейнские транспортные накладные не являются обеспечением и не могут быть ни переданы, ни заложены. Выдача груза консигнатору производится без предъявления или возвращения рейнской транспортной накладной. В случае рейнского коносамента применяются положения статьи 112, пунктов 2 и 5 статьи 113 и статей 114, 115 и 116 ССГ. Грузы выдаются только при условии возвращения оригинала коносамента.
3. Перевозочные документы определяют юридические отношения между судоходной компанией и консигнатором и рассматриваются также в качестве составной части договоров с грузоотправителем и консигнантом, если иное не оговорено в письменной форме.
4. Перевозочные документы составляют основу для предположения о том, что груз соответствовал содержащемуся в них описанию на момент его приема судоходной компанией. Судоходная компания имеет право делать оговорки в отношении описания груза в перевозочных документах. Она должна отмечать в перевозочном документе повреждение, ненадлежащую упаковку или другие дефекты груза лишь в том случае, если их можно было выявить при внешнем осмотре в ходе погрузки.
5. Судоходная компания несет ответственность за правильность данных в перевозочном документе относительно размеров, количества или веса груза лишь в случае наличия конкретного запроса о проверке и ее совместного проведения с участием судоходной компании за счет консигнанта. Приборные измерения, постоянный подсчет числа мест груза и аналогичные проверки являются обязательными лишь в том случае, если это конкретно оговорено.
6. Даже если не сделано никаких оговорок, судоходная компания не несет ответственности за правильность данных в перевозочном документе относительно номеров марки, маркировки, содержания, типа, номенклатуры, качества, состояния, стоимости, состава или упаковки груза.

Статья 8

Фрахт и расходы, залоговое право

1. При отсутствии специального соглашения фрахт охватывает только фактическую перевозку груза судном. Он рассчитывается на основе валового объема, веса или количества груза, указанного в перевозочных документах. Если в других документах заявлены более высокие значения объема, веса или количества, то фрахт рассчитывается на их основе.
2. Помимо уплаты фрахта, должны возмещаться расходы по погрузке, размещению, креплению и выгрузке, а также все другие расходы, затраты и издержки, такие, как дополнительная стоимость провоза, демередж, таможенные пошлины, расходы, связанные с очисткой на границах, сборы за проход через конкретный участок пути, через канал или шлюз и портовые сборы, причальные сборы, налоги (в частности, налог с оборота и налог на добавленную стоимость), а также страховые взносы, если только они конкретно не включены в согласованные фрахтовые или общие ставки.
3. Фрахтовое соглашение основывается на том предположении, что судоходство является свободным и беспрепятственным. Все расходы и затраты в дополнение к тем, которые возникают при нормальном режиме следования судна, относятся на груз.

4. Фрахтовое соглашение основывается на обменных курсах и ставках эксплуатационных расходов, существующих на момент заключения соглашения. Изменение обменных курсов и повышения ставок эксплуатационных расходов, в частности любое повышение цены газойля для судовых двигателей, дают судоходной компании право корректировать размер фрахта с учетом новых обменных курсов и ставок расходов или требовать уплаты дополнительного фрахта или, если груз еще не погружен, выйти из договора.

5. Если опасные грузы, и в частности опасные отходы, не могут быть выгружены или выданы в связи с официальными предписаниями или отказом со стороны консигнатора, то грузоотправитель или, если последний не является также консигнантом, консигнант оплачивает расходы, связанные с обратной перевозкой в порт происхождения.

6. Любое лицо, требующее выдачи груза или уполномоченное делать это в соответствии с перевозочными документами, несет ответственность за оплату фрахта, дополнительного фрахта, демареджа, мертвого фрахта, дополнительных сборов за мелководье, долевых взносов по общей аварии и всех других расходов, затрат, издержек, пошлин и сборов, относимых на груз, согласно настоящим Условиям; консигнант и грузоотправитель не освобождаются при этом от выполнения их платежных обязательств.

7. В отношении всех исков против грузоотправителя, консигнанта и консигнатора, включая иски, связанные с заключенными ранее или другими законными сделками, судоходная компания располагает залоговым правом на груз, находящийся в её владении или во владении фактического перевозчика, складского предприятия или предприятия, осуществляющего перегрузку. Если в месте осуществления залогового права не существует эквивалентного закона, то судоходная компания имеет право в отношении тех же исков заложить груз.

Статья 9

Мертвый фрахт

1. Судоходная компания может требовать оплаты перевозки всего согласованного груза до согласованного пункта назначения, даже если груз выдан лишь частично, если затребована выгрузка груза в промежуточном порту, если рейс судна прерван или перевозка может быть выполнена лишь частично, если груз должен быть уничтожен, если он испорчен или конфискован, поврежден или частично утерян, если он утратил свою стоимость или если перевозящее его судно пропало без вести.

2. Судоходная компания может требовать оплаты перевозки половины согласованного груза, если груз не представлен к концу периода ожидания, упомянутого в статье 5, если грузоотправитель или консигнант выходят из договора до начала рейса судна или если начало рейса постоянно задерживается не по вине судоходной компании.

3. Данные положения относительно мертвого фрахта применяются также к договорам, охватывающим несколько операций перевозки судами, и к продолжительным операциям перевозки.

Статья 10Надбавки за мелководье

1. В случае перевозок по Рейну, даже когда Рейн используется лишь частично, к фрахту, согласованному для всего рейса (включая дополнительный фрахт, упомянутый в пункте 4 статьи 8), добавляются следующие надбавки за мелководье:

а) для перевозок из пунктов или в пункты от Кёльна и ниже при уровне воды в районе Рурорта:

от 2,60 м до 2,41 м	-	30% фрахта;
от 2,40 м до 2,21 м	-	50% фрахта;
от 2,20 м до 2,01 м	-	70% фрахта;

б) для транспортных операций из пунктов или в пункты выше Кёльна при уровне воды в районе Кауба:

от 1,50 м до 1,31 м	-	30% фрахта;
от 1,30 м до 1,11 м	-	50% фрахта;
от 1,10 м до 0,91 м	-	70% фрахта.

2. Определяющим является наименьший уровень воды, влияющий на перевозку груза от начала погрузки до прибытия в пункт назначения.

3. Если специальными отраслевыми предписаниями предусмотрены иные положения по малой воде, то применяются такие иные положения.

Статья 11Обстоятельства, препятствующие судоходству

1. Судоходная компания имеет право перегружать груз полностью или частично на другие суда, включая суда третьих сторон, облегчать или выгружать груз, помещать его на склад или сдавать его на хранение на берег, если это представляется желательным в интересах судна или груза.

2. Действие обязательства судоходной компании по приему и перевозке груза прекращается, если возникает или имеет место в общем или в отношении судна, перевозящего груз, одно из следующих явлений или обстоятельств:

а) форс-мажорные обстоятельства, война, мобилизация, военные действия, мятеж, саботаж, забастовка, локаут, блокада;

б) официальные меры и мероприятия, ограничения или запрещения на импорт, экспорт или транзит, конфискация и реквизиция;

в) эмбарго, аварии, нарушения или прекращения функционирования шлюзов, каналов, портов или других объектов, нарушения режима движения, обстоятельства, препятствующие движению в портах, и закрытие навигации;

д) природные явления, половодье, ледоход или риск ледохода, малая вода (уровень воды в районе Рурорта ниже 2,01 м или уровень воды в районе Кауба ниже 0,91 м).

3. На всем протяжении существования одного из упомянутых выше обстоятельств или явлений и в течение восьми последующих дней судоходная компания имеет право:

а) либо завершить перевозку и потребовать уплаты ежедневного фрахта или надбавок к фрахту, надбавок за мелководье и демареджа, а также оплаты всех расходов и издержек в дополнение к тем, которые возникают в случае беспрепятственной перевозки;

б) либо выйти из договора и рассчитать мертвый фрахт в соответствии со статьей 9, выгрузить или обеспечить выгрузку уже погруженного груза и складировать этот груз или обеспечить его дальнейшую перевозку другими видами транспорта с отнесением соответствующих расходов на груз.

4. Если одно из этих явлений или обстоятельств создает лишь временные препятствия, то грузоотправитель, консигнант и консигнатор не имеют права выйти из договора. Если препятствие является постоянным, то выход разрешается лишь при условии возмещения мертвого фрахта в соответствии со статьей 9.

Статья 12

Продолжительность ответственности судоходной компании

1. Ответственность судоходной компании ограничивается лишь тем периодом, в течение которого груз находится во владении судоходной компании.

2. "Владение" начинается в момент принятия груза к перевозке или, если судоходная компания не обеспечивает погрузку груза, в момент завершения погрузки груза на борт судна грузоотправителем. Оно завершается в момент передачи груза консигнатору или его представителю или третьей стороне в соответствии с пунктом 3 ниже или, если судоходная компания не обеспечивает выгрузку груза, в момент начала выгрузки.

3. Если в соответствии с пунктом 7 статьи 5 или пунктами 1 или 3 б) статьи 11 груз перегружается на суда третьей стороны, облегчается или выгружается или сдается на хранение на берег или помещается на склад или перегружается на другой вид транспорта для дальнейшей перевозки, то считается, что груз более не находится во владении судоходной компании, и судоходная компания обязана лишь надлежащим образом выбрать и проинструктировать внешнего перевозчика, предприятие, осуществляющее перегрузку, или складское предприятие.

Статья 13

Юридическая ответственность судоходной компании

1. Судоходная компания несет юридическую ответственность в соответствии с положениями закона (статьи 102-107 ССГ) за утерю или повреждение груза или за задержку с его доставкой в течение периода, когда груз находится в ее владении. Освобождение от юридической ответственности в случае пожара, предусмотренное в пункте 1 статьи 104 ССГ, распространяется также на случаи взрывов на борту судна. Судоходная компания несет ответственность в случае любой вины ее служащих или агентов (пункт 6 статьи 2) в том же объеме, как и в случае ее собственной вины.

2. Юридическая ответственность судоходной компании исключается, если повреждение имело место по вине капитана судна или члена экипажа судна, толкача или буксира или другого судна, входящего в состав того же толкаемого или буксируемого состава, когда эти суда не являются собственностью судоходной компании и она не обеспечивает их комплектования личным составом и эксплуатации.

3. Юридическая ответственность за задержку с доставкой возникает лишь в том случае, когда срок доставки был оговорен конкретно и в письменной форме. Такая юридическая ответственность исключается, за исключением случаев, предусмотренных законом, если задержка произошла вследствие явления или обстоятельства, упомянутого в пункте 2 статьи 11.

Статья 14

Сфера и ограничение юридической ответственности

1. Обязанность судоходной компании заменить груз в случае его утери или повреждения определяется в соответствии с пунктом 1 статьи 105 ССГ.

2. Однако в любом случае судоходная компания не несет ответственности в размере, превышающем 500 швейцарских франков на грузовое место или единицу груза, или, если составлен рейнский коносамент, в размере, превышающем сумму, оговоренную в пункте 2 статьи 105 ССГ.

3. Единица груза выражается в тонне веса. Если для перевозки груза используется контейнер, поддон или аналогичное перевозочное приспособление, то все приспособление вместе с соответствующим грузом считается грузовым местом или единицей груза, если в перевозочных документах не предусмотрено иное.

4. Если торговый обычай не предполагает иного, юридическая ответственность не возникает в связи с недостачей груза, его веса или объема в размере менее 1% от общего веса или объема грузовой партии.

5. В случае юридической ответственности за задержку обязанность замены ограничивается объемом, согласованным в соответствии с пунктом 1 статьи 8.

6. Судоходная компания и ее служащие и агенты несут совместную юридическую ответственность только один раз в размере, которым ограничена ответственность судоходной компании.

Статья 15

Исключение исков и срок исковой давности

1. Судоходная компания и консигнатор могут потребовать проверки состояния груза при доставке в присутствии обеих сторон.

2. Безоговорочное принятие груза исключает все иски, которые могут быть представлены на каком бы то ни было юридическом основании, против судоходной компании и ее служащих и агентов. Повреждение, не видимое при внешнем осмотре, должно быть доведено до сведения судоходной компании в письменной форме не позднее чем через три дня после доставки; при несоблюдении этого условия принятие считается безоговорочным.

3. Все иски против судоходной компании и ее служащих и агентов становятся недействительными в силу срока исковой давности по истечении одного года с того дня, когда груз был или должен был быть выдан консигнатору. Урегулирование путем зачета требований или подача грузоотправителем, консигнантом или консигнатором поздних исков относительно замены в качестве встречных исков против исков судоходной компании исключаются.

Статья 16

Общая авария

1. Общая авария определяется в соответствии с пунктом 1 статьи 122 ССГ и Рейнскими предписаниями ИБР в их самом последнем варианте.
2. Судоходная компания либо сама уточняет общую аварию, либо назначает уполномоченное на это лицо и указывает место, в котором составляется диспаша по общей аварии.

Статья 17

Договор транзитной перевозки

1. Если судоходная компания обязалась перевезти груз за пределы конечных пунктов ее сектора деятельности, то ее обязательства, обязанности и ответственность по перевозке ограничиваются ее собственным сектором деятельности.
2. Договор транзитной перевозки лишь обязывает судоходную компанию и предписывает ей передать груз от имени и за счет грузоотправителя перевозчику или экспедитору до или после перевозки по внутреннему водному пути и заключить договор перевозки или экспедиторское соглашение с перевозчиком или экспедитором.

Статья 18

Дополнительные услуги, оказываемые судоходной компанией

1. Если в дополнение к перевозке по Рейну или другим внутренним водным путям судоходная компания обязалась также обеспечить перевозку груза другими видами транспорта, то она должна выступать для этой цели исключительно в качестве экспедитора и эти услуги должны регулироваться рассматриваемыми в качестве части договора перевозки "Общими условиями Швейцарской ассоциации экспедиторов" в их самом последнем варианте.
2. Если судоходная компания обязалась также хранить груз в складе, то эта услуга регулируется рассматриваемыми в качестве части договора перевозки "Условиями хранения грузов в складе" судоходной компании или складского предприятия, указанного ею, или, в отсутствие таких условий, положениями "Предписаний по хранению грузов в складах Ассоциации швейцарских складских предприятий" в их самом последнем варианте.
3. В любом случае судоходная компания не несет большей ответственности в отношении таких дополнительных услуг, чем та ответственность, которую она несет в качестве судоходной компании согласно настоящим Условиям.

Статья 19

Специальные положения, применимые к перевозке танкером

Следующие специальные положения, отличающиеся от изложенных выше Условий, применяются к перевозке танкером:

К пункту 1 статьи 4: Если не оговорено иное, то погрузка является обязанностью грузоотправителя или консигнанта, а выгрузка - обязанностью судоходной компании.

К статье 5: Сроки подачи тоннажа под погрузку, погрузки и выгрузки рассчитываются в соответствии с Немецким тарифом танкерной перевозки по внутренним водным путям (ФТБ) в его самом последнем варианте. Права, упомянутые в пунктах 6 и 7 статьи 5, могут быть заявлены судоходной компанией по истечении периода, в два раза превышающего срок погрузки или выгрузки.

К пунктам 1-3 статьи 6: Размеры демереджа рассчитываются на основе Немецкого тарифа танкерной перевозки по внутренним водным путям (ФТБ) в его самом последнем варианте.

К статье 7: Перевозный документ, который должен быть передан консигнантом в соответствии с маргинальным номером 6002 ШПОГР, рассматривается в качестве рейнской транспортной накладной, если только судоходной компанией не будет подготовлен иной перевозный документ.

К пункту 5 статьи 7: Лишь официальное приборное изменение или определение объема груза, проводимые на совместной основе внутри танка после завершения погрузки и до начала выгрузки, признается в качестве обязательной проверки количества груза после погрузки и выгрузки.

К пункту 1 статьи 8: Плата за фактическую перевозку включает только откачку груза бортовыми насосами; расходы, связанные с обогревом груза, и расходы по очистке грузовых танков в связи с наличием грязи или остатков красителей в грузе возмещаются отдельно в соответствии с пунктом 2 статьи 8.

К статье 10: Если не оговорено иное, то надбавки за мелководье рассчитываются в соответствии с Немецким тарифом танкерной перевозки по внутренним водным путям (ФТБ) в его самом последнем варианте.

К статье 12: Ответственность судоходной компании начинается и завершается в момент прохождения груза через фланец судна.

Статья 20

Юрисдикция

В случае любых споров, возникающих в связи с договором перевозки (включая споры в связи с услугами, упомянутыми в статье 18), все стороны соглашаются с рассмотрением этих споров в месте пребывания судоходной компании.
