

**КОНФЕРЕНЦИЯ ДИРЕКТОРОВ ДУНАЙСКИХ ПАРОВОДСТВ –  
УЧАСТНИКОВ БРАТИСЛАВСКИХ СОГЛАШЕНИЙ**



**БРАТИСЛАВСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ**

**СОГЛАШЕНИЯ МЕЖДУ ДУНАЙСКИМИ ПАРОВОДСТВАМИ**

## **УЧАСТНИКИ БРАТИСЛАВСКИХ СОГЛАШЕНИЙ**

(по состоянию на 1 января 2005 года)

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АО (АД БРП)

АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)

НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)

ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)

ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)

РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ - НАВ СА)

РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)

РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «НФР - ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)

АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОВОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)

ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО» (ОАО УДП)

АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)

ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)

РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

### **Ассоциированные участники Братиславских соглашений:**

«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)

ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил  
(ФСТ)

Сборник «Братиславские Соглашения» содержит следующие Соглашения:

## **Раздел I**

### **ПРИНЦИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ**

Договор о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений

Приложения к Договору:

1. Правила организации и проведения Конференции директоров Дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений
2. Классификация вопросов Конференции директоров дунайских пароходств
3. Положение о решении спорных вопросов между дунайскими пароходствами – участниками Братиславских соглашений

## **Раздел II**

Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай

Приложение к Соглашению:

Дунайские правила по общей аварии 1990 года

## **Раздел III**

Соглашение об основных принципах тарифной (фрахтовой) политики и сотрудничества при перевозках грузов по Дунаю

## **Раздел IV**

Соглашение о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях

## **Раздел V**

Соглашение о взаимном агентировании судов в дунайских портах

## **Раздел VI**

Соглашение о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по р. Дунай

Решением 49-й Конференции директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений действие настоящего Соглашения было приостановлено.

## **Раздел VII**

Соглашение о взаимном ремонте судов дунайских пароходств

## **Раздел VIII**

Проформы соглашений

1. Соглашение о приеме, сдаче, обслуживании и охране безэкипажных судов в портах погрузки/выгрузки
2. Соглашение о взаимной бункеровке судов дунайских пароходств
3. Соглашение на тальманское обслуживание

## **СОДЕРЖАНИЕ**

Наименование пароходств – участников Братиславских соглашений, а также наименования стран в приложениях к соглашениям приводятся по состоянию на 1 января 2005 года.

## Раздел I

### ПРИНЦИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ

## ДОГОВОР

### О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ – УЧАСТНИКОВ БРАТИСЛАВСКИХ СОГЛАШЕНИЙ

Пароходства

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АО (АД БРП)

«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)

АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)

НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)

ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)

ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)

РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)

РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)

РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)

АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОХОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)

ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО» (ОАО УДП)

АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)

ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)

ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)

РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»

СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

принимая во внимание складывающиеся условия для всестороннего развития экономических отношений между придунайскими странами и, подтверждая желание способствовать углублению процесса сотрудничества между дунайскими пароходствами, начатого в 1955 г. в рамках Братиславских соглашений, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

## **Статья 1. БРАТИСЛАВСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ**

Братиславскими соглашениями в смысле настоящего Договора являются:

### Основные соглашения:

1.1. Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай (принято в г. Шиофоке, Венгерская Республика, в 1989 г.);

1.2. Соглашение об основных принципах тарифной (фрахтовой) политики и сотрудничества при перевозках грузов по Дунаю (принято в г. Моймировце, Словацкая Республика в 2003 г.);

1.3. Соглашение о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях (принято в г. Измаиле, Украина, в 1991 г.);

1.4. Соглашение о взаимном агентировании судов в дунайских портах (принято в г. Измаиле, Украина, в 1991 г.).

### Другие соглашения:

1.5. Соглашение о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по р. Дунай (принято в г. Нептуне, Румыния в 1990 г.);

1.6. Соглашение о взаимном производстве ремонта судов дунайских пароходств (принято в г. Киеве, Украина, в 1993 г.).

Указанные Братиславские соглашения действуют со всеми изменениями и дополнениями, принятыми после их подписания.

## **Статья 2. УЧАСТНИКИ**

1. Основными участниками Договора являются судоходные предприятия (пароходства), согласные с целями и задачами настоящего Договора и отвечающие следующим условиям:

1.1. зарегистрированные в одной из придунайских стран в соответствии с действующим в ней законодательством и имеющие местонахождение (юридический адрес) в одном из пунктов Дунайского бассейна;

1.2. являющиеся участниками всех основных Братиславских Соглашений;

- 1.3. способные осуществлять регулярные перевозки грузов в международном дунайском сообщении в период не менее двух лет судами, принадлежащими им на правах собственности, а также способные выполнять другие функции, предусмотренные основными Братиславскими Соглашениями;
  - 1.4. располагающие не менее 10 буксирами или толкачами, или самоходными грузовыми судами, пять из которых мощностью не менее 800 лошадиных сил каждое;
  - 1.5. обладающие возможностью организовать портовые буксировочные работы хотя бы в одном порту своей страны;
  - 1.6. имеющие представительства, способные выполнять агентские функции не менее чем в двух портах своей страны.
2. Ассоциированными участниками Договора являются дунайские судоходные предприятия, согласные с целями и задачами настоящего Договора и отвечающие следующим условиям:
    - 2.1. зарегистрированные в одной из придунайских стран в соответствии с действующим в ней законодательством и имеющие местонахождение (юридический адрес) в одном из пунктов Дунайского бассейна;
    - 2.2. являющиеся обязательно участниками как минимум первых двух из числа основных Братиславских соглашений;
    - 2.3. способные осуществлять перевозки грузов в международном дунайском сообщении судами, принадлежащими им на правах собственности, а также способные выполнять другие функции, предусмотренные основными Братиславскими соглашениями, участниками которых они являются.
3. Участники Договора, отвечающие условиям п.п. 1 и 2 настоящей статьи, являются дунайскими судоходными предприятиями.

### **Статья 3. ЦЕЛИ ДОГОВОРА**

1. Целями настоящего Договора являются:
  - 1.1. поддержание и развитие эффективного сотрудничества между участниками Договора в коммерческо-правовых, экономических, эксплуатационных, технических и других вопросах международного судоходства на Дунае;

- 1.2. поддержание и развитие эффективного сотрудничества между участниками настоящего Договора, с одной стороны, и фрахтовыми, портовыми, агентскими, экспедиторскими, тальманскими и другими предприятиями и организациями, а также с грузовладельцами, с другой стороны, при перевозке грузов в международном дунайском сообщении;
- 1.3. стимулирование развития международного судоходства на Дунае.
2. Исходя из целей настоящего Договора, в сферу его действия входит принятие решений участниками Договора в рамках их компетенции по следующим вопросам, если эти решения не противоречат межправительственным соглашениям и национальному законодательству придунайских стран:
  - 2.1. общие условия перевозки грузов (включая контейнеры) в международном дунайском сообщении;
  - 2.2. единые условия приема и обработки судов в дунайских портах;
  - 2.3. основные принципы тарифной (фрахтовой) политики
  - 2.4. буксировка судов;
  - 2.5. оказание помощи судам при авариях;
  - 2.6. правила по общей аварии;
  - 2.7. агентирование судов в портах;
  - 2.8. взаимное производство ремонта судов;
  - 2.9. прием и обслуживание безэкипажных судов в портах;
  - 2.10. тальманское обслуживание судов в портах;
  - 2.11. взаимная бункеровка судов;
  - 2.12. стандартизация перевозочных документов;
  - 2.13. унификация дунайского флота с учетом развития навигационных условий на Дунае;
  - 2.14. подготовка и издание информационных материалов;
  - 2.15. другие вопросы, связанные с интересами международного дунайского судоходства.
3. Участники Договора обмениваются информацией, представляющей взаимный интерес и касающейся всех областей перевозки грузов по Дунаю.

#### **Статья 4. ФОРМЫ И ПРИНЦИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА**

1. Основной формой сотрудничества участников Договора является Конференция директоров дунайских пароходств, именуемая в дальнейшем «Конференция».
2. Конференция рассматривает и принимает решения по всем вопросам, связанным непосредственно с соблюдением Договора его участниками.



3. Руководящим органом Конференции является пленарное заседание пароходств-участников Братиславских соглашений, принимаются все решения Конференции.

4. Исполнительными органами Конференции являются:

- 4.1. секретарь Конференции;
- 4.2. рабочая группа (рабочие группы);
- 4.3. совещание экспертов;
- 4.4. редакционная группа.

5. Все организационно- процедурные вопросы, связанные с работой Конференции и её органов, определяются Правилами организации и проведения Конференции директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений (Приложение 1).

Пункты повестки дня Конференции объединяются единой «Классификацией вопросов Конференции директоров дунайских пароходств (КДДП)» (Приложение 2).

6. Основными принципами сотрудничества дунайских пароходств в рамках настоящего Договора являются:

6.1. равенство его участников при обсуждении и принятии Конференцией решений по любым вопросам, входящим в сферу деятельности Договора, с учетом положения п.1.2. статьи 5;

6.2. Взаимное сотрудничество на основе соблюдения общепризнанных принципов добросовестной конкуренции, а также соответствующих норм международного права и действующего национального законодательства придунайских стран.

7. Руководствуясь целями настоящего Договора, положениями Братиславских соглашений и решениями Конференции, участники Договора будут также поддерживать и развивать двух- и многостороннее сотрудничество между собой и с другими участниками перевозочного процесса на р. Дунай.

## **Статья 5. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ**

1. Участники Договора имеют право:

1.1. вносить на рассмотрение Конференции любые вопросы, входящие в сферу действия Договора, и участвовать в их обсуждении;

1.2. принимать участие в голосовании при вынесении Конференцией решений.

Участники Договора одной страны образуют одну группу и имеют только один решающий голос.

Ассоциированные участники решают вопросы по соглашениям, в которых они участвуют, через группу своей страны. Условия принятия решений органами Конференции регламентируются в Приложении 1.

1.3. проводить необходимые консультации и переговоры в рамках двух- и многостороннего сотрудничества между собой и с другими участниками перевозочного процесса по вопросам, представляющим взаимный интерес.

2. Участники Договора обязаны:

2.1. добросовестно выполнять условия настоящего Договора, Братиславских соглашений, участниками которых они являются, и решений Конференции;

2.2. оказывать содействие Конференции и Дунайской Комиссии в выполнении возложенных на них задач и всячески способствовать развитию и совершенствованию дунайского судоходства;

2.3. воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести материальный или иной ущерб другим участникам Договора.

## **Статья 6. ПРИСОЕДИНЕНИЕ К ДОГОВОРУ И ВЫХОД ИЗ НЕГО**

1. Любое дунайское судоходное предприятие может присоединиться к Договору в соответствии с условиями статьи 2, став основным или ассоциированным участником Договора.

Дунайское судоходное предприятие, пожелавшее присоединиться к Договору, не позднее, чем за 4 месяца до начала работы очередной Конференции направляет письменное заявление ОАО «Словацкое пароходство и порты» и в копии – всем остальным участникам Договора. В заявлении указывается участником каких Братиславских соглашений судоходное предприятие желает стать.

Решение по указанному заявлению принимается пленарным заседанием Конференции.

3. Любой участник Договора имеет право выхода из него.

Участник, пожелавший выйти из Договора, письменно извещает об этом ОАО «Словацкое пароходство и порты» и одновременно остальных участников Договора не позднее, чем за 6 месяцев до предполагаемой даты выхода.

4. К дунайскому судоходному предприятию, нарушающему условия настоящего Договора и Братиславских соглашений, могут быть применены штрафные санкции вплоть до исключения его Конференцией из числа участников Договора и Братиславских соглашений. Порядок применения штрафных санкций изложен в «Положении о решении спорных вопросов между дунайскими пароходствами - участниками Братиславских соглашений» (Приложение 3).

## **Статья 7. КОРРЕКТИРОВКА И ТОЛКОВАНИЕ**

1. Приложения к настоящему Договору являются его неотъемлемой частью.
2. Изменения и дополнения к настоящему Договору принимаются Конференцией.
3. Решения по спорам о толковании положений Договора и приложений к нему принимаются Конференцией.

## **Статья 8. СРОК ДЕЙСТВИЯ**

Настоящий Договор заключен на неопределенный срок и вступает в силу со дня его подписания.

С подписанием этого Договора теряет силу заключенный в 1985 г. Договор о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений.

Совершено в г. Братиславе 6 ноября 1992 г. в одном экземпляре на русском языке.

## П Р А В И Л А

### ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИЙ ДИРЕКТОРОВ ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ – УЧАСТНИКОВ БРАТИСЛАВСКИХ СОГЛАШЕНИЙ

#### **Раздел I** **СОЗЫВ КОНФЕРЕНЦИИ ДИРЕКТОРОВ**

**Статья 1.** Конференция директоров дунайских пароходств (в дальнейшем – «Конференция») созывается и проводится пароходством – участником Договора о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений от 6 ноября 1992 года (далее – «Договор»), которому поручена организация Конференции. Конференция созывается только при согласии на то пароходств или групп пароходств не менее чем 6 стран.

**Статья 2.** Конференция проводится один раз в год поочередно в странах нахождения дунайских пароходств – участников Договора в следующем сложившемся порядке: Словакия, Болгария, Венгрия, Румыния, Украина, СиЧ, Австрия, ФРГ, Хорватия. По согласованию между участниками Договора очередность проведения Конференции может быть изменена.

**Статья 3.** Время, место проведения, предварительная повестка дня и пароходство – организатор очередной Конференции определяются на проходящей Конференции. Точная дата, место проведения и намеченная повестка дня Конференции сообщаются пароходством – организатором не позднее, чем за четыре месяца до начала Конференции.

**Статья 4.** Дунайское пароходство – организатор Конференции через назначенного на предыдущей Конференции секретаря заботится о своевременной рассылке материалов для Конференции, а также осуществляет все необходимые меры по подготовке и созыву Конференции.

**Статья 5.** Любое дунайское пароходство, являющееся участником Договора, может внести предложение об изменении объявленной даты

созыва Конференции. Такое предложение не позднее, чем за три месяца до объявленного начала Конференции направляется всем пароходства – участникам Договора. Окончательный срок проведения Конференции определяется пароходство – организатором не позднее, чем за два месяца до начала Конференции.

**Статья 6.** В случае настоятельной необходимости по предложению любого участника Договора и при согласии пароходств или групп пароходств не менее чем 6 стран, может быть созвана внеочередная Конференция. В этом случае Конференция состоится в стране, участник Договора которой предложил созыв внеочередной Конференции.

Пароходство, предложившее созвать внеочередную Конференцию, становится её организатором. Это пароходство определяет дату, место проведения и повестку дня внеочередной Конференции.

Соответствующие положения настоящих Правил применяются и при организации и проведения внеочередной Конференции.

**Статья 7.** Предложения о созыве внеочередной Конференции, а также материалы по вопросам, предлагаемым для рассмотрения на этой Конференции, должны быть разосланы участникам Договора не позднее, чем за один месяц до предполагаемой даты проведения Конференции.

**Статья 8.** Дунайское пароходство – организатор Конференции может приглашать на Конференцию в качестве наблюдателей представителей других пароходств, международных или национальных организаций и фирм, имеющих отношение к судоходству, а, также учитывая пожелания других участников Договора, которые извещаются пароходством – организатором о приглашаемых наблюдателях.

## **Раздел II**

### **ПОВЕСТКА ДНЯ И РАБОЧИЕ МАТЕРИАЛЫ**

**Статья 9.** Согласно ст. 3 каждый участник Братиславских соглашений может не позднее, чем за три месяца до начала очередной Конференции вносить предложения об изменении или дополнении пунктов предварительной повестки дня или о включении в нее новых пунктов. Этот участник должен представить секретарю Конференции и в копии участникам Братиславских соглашений обосновывающие материалы по предлагаемым вопросам.

Пароходство АО СПаП обязано не позднее, чем за три месяца до очередной Конференции сообщить секретарю Конференции о поступивших к нему

после последней Конференции заявлениях о присоединении к Договору и Братиславским соглашениям для включения этого вопроса в повестку дня Конференции. Данное положение касается также выхода из Договора и из одного или нескольких Братиславских соглашений.

**Статья 10.** Составленные на рабочем языке материалы по пунктам повестки дня направляются в установленные сроки, однако, не позднее, чем за два месяца до начала Конференции секретарю Конференции и в копии участникам.

### **Раздел III**

#### **ПОРЯДОК РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ**

**Статья 11.** Конференция, как правило, может состояться при условии, если на ней присутствуют руководители или уполномоченные ими лица, представляющие пароходства всех стран.

Конференция также может состояться при условии присутствия на ней минимального количества пароходств, которое дает возможность принятия решений согласно условиям статьи 36 Правил.

**Статья 12.** До официального открытия Конференции её председатель созывает совещание глав делегаций. В нем принимают участие главы делегаций участников Договора, а также секретарь Конференции.

Совещание глав делегаций, которым руководит председатель Конференции, обсуждает составленный секретарем Конференции проект повестки дня, определяет программу работы Конференции и предлагает кандидатуры председателей рабочей и редакционной групп.

**Статья 13.** На первом пленарном заседании могут вноситься предложения об изменении согласованных на совещании глав делегаций повестки дня Конференции и порядка её работы.

**Статья 14.** На первом пленарном заседании утверждается повестка дня и программа работы Конференции, образуются рабочая и редакционная группы Конференции, утверждаются председатели рабочей и редакционной групп, решаются другие организационные вопросы, связанные с проведением Конференции, заслушивается доклад секретаря Конференции о работе, проделанной в период между Конференциями.

**Статья 15.** Каждая делегация, имеющая по определенному обсуждаемому вопросу право голоса, может внести предложение относительно приостановления или прекращения прений по обсуждаемым вопросам,

временного прекращения заседания. Решения по таким предложениям принимаются немедленно и большинством голосов.

**Статья 16.** Предложения, а также поправки к ним, вынесенные на обсуждение Конференции, могут быть взяты обратно в любое время на заседании до момента, пока по ним не будут приняты решения.

#### **Раздел IV** **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ**

**Статья 17.** Работой Конференции руководит председатель, который, как правило, является руководителем делегации дунайского пароходства – организатора Конференции, либо лицом, исполняющим его обязанности.

Если председатель лишен возможности присутствовать на заседании Конференции, его функции временно исполняет один из членов делегации дунайского пароходства – организатора Конференции, о чем председатель уведомляет остальные делегации.

**Статья 18.** Председатель Конференции или лицо, исполняющее его функции, открывает и закрывает Конференцию, предлагает порядок проведения Конференции, руководит ходом пленарных заседаний и заседаний глав делегаций, а также следит за соблюдением настоящих Правил. Он обладает правом предоставления делегациям слова и, в случае необходимости, лишения слова после предварительного предупреждения.

#### **Раздел V** **СЕКРЕТАРЬ КОНФЕРЕНЦИИ**

**Статья 19.** Конференция назначает секретаря очередной Конференции по предложению дунайского пароходства – организатора этой Конференции из числа сотрудников данного пароходства.

Секретарь Конференции выполняет свои функции с момента окончания работы Конференции, на которой он был назначен, до момента окончания следующей очередной Конференции.

**Статья 20.** Секретарь Конференции в соответствии со своими правами и обязанностями:

1. Выполняет задания, порученные ему Конференцией, и сообщает участникам результаты своей работы.

2. Сообщает за четыре месяца до предварительного срока созыва Конференции всем делегациям, принимающим участие в работе Конференции, дату, место проведения очередной Конференции и предварительную повестку дня.
3. Не позднее, чем за два месяца до созыва Конференции направляет всем делегациям приглашение на Конференцию от имени пароходства – организатора с указанием точной даты и места её проведения, а также проект повестки дня.
4. Запрашивает у дунайских пароходств, которые согласно повестке дня являются докладчиками на Конференции, соответствующие материалы.
5. Своевременно направляет всем пароходствам – участникам Конференции соответствующие материалы Конференции.
6. Приглашает, в случае необходимости, участников Конференции на предварительное совещание Конференции и председательствует на этом совещании.
7. Выполняет обязанности, предусмотренные Положением о решении спорных вопросов между дунайскими пароходствами – участниками Братиславских соглашений.
8. Осуществляет организационную работу по подготовке Конференции и обеспечивает её проведение.
9. Оказывает содействие председателю Конференции, рабочей и редакционной группам в их работе, представляет пленарному заседанию и главам делегаций пароходств – участников Договора протокол Конференции для подписания.
10. Докладывает на пленарном заседании о проделанной работе.
11. Передает руководителям делегаций пароходств – участников Договора протоколы для подписания.
12. Обеспечивает изготовление необходимого количества копий протокола.
13. Передает по согласованию с главами делегаций представителям прессы, радио, телевидения и т.д. информацию о работе Конференции.



## **Раздел VI**

### **РАБОЧАЯ ГРУППА**

**Статья 21.** В соответствии со ст. 14 настоящих Правил Конференция создает рабочую группу (рабочие группы) для рассмотрения отдельных пунктов повестки дня по поручению пленарного заседания и подготовки проектов решений Конференции. Работой рабочей группы руководит её председатель.

Председатель рабочей группы при выполнении своих функций имеет те же права и обязанности, что и председатель Конференции в соответствии со ст. 18 настоящих Правил.

**Статья 22.** Право участия в обсуждении определенного Братиславского соглашения имеют только его участники.

**Статья 23.** На заседаниях рабочей группы могут присутствовать в качестве наблюдателей, наряду с делегациями пароходств – участников Братиславских соглашений, представители других организаций и фирм, участвующих в работе Конференции.

**Статья 24.** Рабочая группа сама определяет порядок своей работы, исходя из сроков, установленных Конференцией.

**Статья 25.** Председатель рабочей группы или специально выделенный докладчик докладывает пленарному заседанию Конференции результаты выполненной работы.

**Статья 26.** В случае, если рабочей группе при обсуждении вопросов не удастся достигнуть единого мнения, председатель группы с её согласия может предложить председателю Конференции созвать совещание глав делегаций. В работе такого совещания принимают участие главы делегаций – участников Договора, при необходимости, с другими членами делегаций, а также секретарь Конференции, председатель рабочей группы и председатель редакционной группы.

Результаты совещания глав делегаций докладываются председателем рабочей группы пленарному заседанию.

## **Раздел VII**

### **СОВЕЩАНИЕ ЭКСПЕРТОВ**

**Статья 27.** Совещания экспертов – представителей дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений созываются для подготовки отдельных вопросов предстоящей Конференции.

Наблюдатели могут принимать участие в работе совещаний экспертов в соответствии со статьей 8 настоящих Правил.

Количество совещаний экспертов, пароходства – организаторы, повестка дня и сроки проведения совещаний экспертов определяются Конференцией.

Результаты обсуждения вопросов на совещании экспертов имеют рекомендательный характер.

**Статья 28.** Совещание экспертов проводится по приглашению пароходства – организатора, который не позднее, чем за два месяца до намеченного срока сообщает другим пароходствам – участникам Братиславских соглашений время и место проведения этого совещания.

**Статья 29.** На совещании экспертов председательствует один из членов делегации дунайского пароходства – организатора совещания экспертов.

**Статья 30.** Программа проведения совещания принимается на его первом заседании, на котором также создается редакционная группа для составления проекта протокола.

**Статья 31.** Совещание экспертов составляет протокол, оригинал которого передается на хранение депозитарию – пароходству АО СПаП.

Секретарь Конференции и принимающие в работе совещания участие делегации получают копии этого протокола. Протокол совещания экспертов направляется также тем дунайским пароходствам – участникам Братиславских соглашений, представители которых не принимали участие в работе совещания экспертов.

**Статья 32.** Председатель совещания экспертов при выполнении своих функций имеет те же права и обязанности, что и председатель Конференции в соответствии со ст. 18 настоящих Правил.

## **Раздел VIII**

### **РЕДАКЦИОННАЯ ГРУППА**

**Статья 33.** Для подготовки протокола и материалов Конференции из представителей делегаций участников Договора создается редакционная группа Конференции. Работой редакционной группы руководит председатель в соответствии со ст.14 настоящих Правил.

**Статья 34.** Дунайское пароходство – организатор Конференции обеспечивает средства для печатания и размножения материалов под руководством председателя редакционной группы.

**Статья 35.** Председатель редакционной группы при выполнении своих функций имеет те же права и обязанности, что и председатель Конференции в соответствии со ст.18 настоящих Правил.

## **Раздел IX**

### **РЕШЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

#### **Статья 36.**

1. Решения Конференции принимаются участниками соответствующих Братиславских соглашений:

1.1. единогласно присутствующими пароходствами, но не менее, чем 7 голосами, и без права воздержания от голосования по вопросам текста Договора о сотрудничестве дунайских пароходств, включая приложения к нему, присоединения пароходств к Договору о сотрудничестве, исключения из Договора и изменения статуса пароходств. При решении вопроса об исключении пароходства из числа участников Договора, это пароходство не принимает участия в голосовании;

1.2. большинством не менее чем в 7 голосов, по всем остальным вопросам, обсуждаемым Конференцией директоров.

Принятые решения по п.п. 1.1. и 1.2. обязательны для всех пароходств – участников соответствующих Братиславских соглашений.

2. Любой участник Договора о сотрудничестве соответствующих Братиславских соглашений может внести особое мнение в протокол Конференции.

3. Участники договора одной страны образуют одну группу и имеют только один голос.

При формировании голоса от группы пароходств одной страны преимущество имеет пароходство учредитель Братиславских соглашений, либо пароходство, период участия которого в Братиславских соглашениях наибольший.

**Статья 37.** Решения Конференции вступают в силу с 1 января следующего года, если иное не предусмотрено в решениях Конференции.

## **Раздел X** **РАБОЧИЙ ЯЗЫК**

**Статья 38.** Рабочими языками Конференции являются русский и немецкий языки. Каждая делегация обеспечивает перевод своих выступлений и материалов на один из рабочих языков. Протокол и документы составляются на русском языке.

## **Раздел XI** **ВЫМПЕЛ И ЭМБЛЕМА КОНФЕРЕНЦИИ**

**Статья 39.** Конференция имеет свои вымпел и эмблему – символы сотрудничества пароходств – участников Братиславских соглашений.

**Статья 40.** Вымпел Конференции является отличительным знаком председателей Конференции, рабочей группы, совещания экспертов в периоды проведения соответствующих заседаний.

**Статья 41.** Эмблема Конференции является отличительным знаком печатных изданий, выпускаемых под эгидой Конференции.

Эмблема Конференции помещается также на бланках писем, которые рассылает секретарь Конференции в период выполнения им своих функций. Эмблема помещается на бланках писем пароходства – организатора очередной Конференции ниже обычных реквизитов этих бланков.

## **Раздел XII** **ПРОТОКОЛ КОНФЕРЕНЦИИ**

**Статья 42.** Протокол Конференции составляется в одном экземпляре и подписывается руководителями делегаций пароходств – участников Договора в алфавитном порядке написания на русском языке начальных букв сокращенных названий пароходств – участников Договора, а именно: АД БРП, РУБИШИПС, ДДСГ-Карго, Вена, ДДСГ-Карго, Регенсбург, ДЛ,

МАХАРТ ДУНА-КАРГО, ЧНФ ДЖУРДЖУ-НАВ СА, ЧНФР НАВРОМ СА, НФР-ДРОБЕТА СА, АО СПаП, ОАО УДП, АСК УКРРЕЧФЛОТ, ФСТ, ДД ЮРБ, РБК.

**Статья 43.** Оригинал протокола Конференции передается на хранение депозитарию – пароходству АО СПаП.

Копии протокола вручаются делегациям в день его подписания.

По просьбе присутствующих на Конференции наблюдателей им также вручаются копии протокола.

Заверенные копии протокола рассылаются депозитарием каждому из подписавших протокол пароходству.

## **КЛАССИФИКАЦИЯ ВОПРОСОВ КОНФЕРЕНЦИИ ДИРЕКТОРОВ ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ**

### **Группа I. Общие условия сотрудничества дунайских пароходств.**

1. Договор о сотрудничестве дунайских пароходств - участников Братиславских соглашений.
2. Правила организации, проведения Конференции директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений.
3. Порядок решения спорных вопросов между дунайскими пароходствами – участниками Братиславских соглашений.
4. Классификация вопросов Конференции директоров дунайских пароходств.
5. Присоединение пароходств к Договору о сотрудничестве и выход из Договора, изменение статуса пароходств – участников Договора.
6. Сотрудничество пароходств с международными и национальными организациями и предприятиями в интересах Дунайского судоходства.
7. Организационные вопросы проведения Конференций директоров и Совещаний экспертов.

### **Группа II. Коммерческие условия сотрудничества дунайских пароходств.**

1. Соглашение об общих условиях перевозки грузов.
  - 1.1. Нормы погрузки и выгрузки в дунайских портах. Ответственность за обработку флота.
  - 1.2. Организация тальманского счета грузов.
  - 1.3. Проформа документов.

- 1.4. Дунайские правила по общей аварии 1990 года.
2. Соглашение об основных принципах тарифной (фрахтовой) политики и сотрудничества при перевозках грузов по Дунаю.
3. Соглашение о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях.
  - 3.1. Текстовая часть.
  - 3.2. Стоимость килата.
  - 3.3. Участковые коэффициенты, коэффициенты перевода тяговой работы буксиров в килаты, нормы среднесуточной скорости буксиров.
  - 3.4. Проформы документов.
4. Соглашение о взаимном агентировании судов в дунайских портах.
  - 4.1. Тестовая часть.
  - 4.2. Ставки агентского вознаграждения.
5. Соглашение о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по р. Дунай.
6. Проформа Соглашения о приеме, сдаче, обслуживании и охране безэкипажных судов в портах погрузки и выгрузки.
  - 6.1. Текстовая часть.
  - 6.2. Документы.
7. Сборы и платы в дунайских портах.
  - 7.1. Обязательные судовые сборы.
  - 7.2. Платы за услуги.
  - 7.3. Унификация сборов и услуг.

### **Группа III. Организация перевозок и работы флота.**

1. Прогрессивные формы организации перевозок и работы флота.
2. Формы сотрудничества пароходств в международном судоходстве.
3. Взаимная бункеровка судов.
4. Особые правила перевозки грузов (ВОПОГ) и др.).

### **Группа IV. Техническая эксплуатация флота и судоремонт.**

1. Обмеры и весовые эквиваленты судов.
2. Стандартизация флота. Переоборудование судов, испытания судовых систем и устройств и др.
3. Соглашение о взаимном проведении ремонта судов дунайских пароходств.

### **Группа V. Издание материалов КДЦП.**

1. Братиславские соглашения.
2. Дунайские порты.
3. Сборник главных размерений носовых и кормовых образований барж-секций и толкачей дунайских пароходств.
4. Справочник дунайского капитана.

### **Группа VI. Информация.**

1. Информация международных организаций, предприятий и национальных ведомств.
  - 1.1. Дунайская комиссия.
  - 1.2. МСП «Интерлихтер».
  - 1.3. Национальные ведомства и судоходные предприятия.



2. Информация о соединительных каналах и судоходстве на европейских реках.

2.1. Соединительные каналы р. Дунай.

2.2. Судоходство на европейских реках.

## **ПОЛОЖЕНИЕ О РЕШЕНИИ СПОРНЫХ ВОПРОСОВ МЕЖДУ ДУНАЙСКИМИ ПАРОХОДСТВАМИ – УЧАСТНИКАМИ БРАТИСЛАВСКИХ СОГЛАШЕНИЙ**

### **Статья 1. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ**

1. Настоящее Положение распространяется на споры, возникающие между пароходствами – участниками:
  - 1.1. Договора о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений;
  - 1.2. самих Братиславских соглашений.
2. Споры, связанные с выполнением упомянутых в п.1 настоящей статьи нормативных документов.

### **Статья 2. ОБРАЗОВАНИЕ И МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ ТРЕТЕЙСКОГО СУДА**

1. Третейский суд образуется для решения спорных вопросов, указанных в статье 1 настоящего Положения.
2. Принципы образования третейского суда:
  - 2.1. Каждое пароходство – участник Договора о сотрудничестве делегирует в состав третейского суда одного своего представителя, обладающего достаточной квалификацией для решения вопросов, входящих в компетенцию третейского суда.
  - 2.2. В том случае, если отдельные пароходства не делегируют своих представителей в состав третейского суда, заседание последнего может состояться только при условии участия в нем минимального количества судей, определяемого в п.5 статьи 4 настоящего Положения.

2.3. Третейские судьи назначаются каждым пароходством на 3-летний период с правом их назначения на повторный срок.

2.4. В случае отказа третейского судьи от исполнения своих обязанностей или невозможности их исполнения по каким-либо объективным, не зависящим от третейского судьи причинам, либо в случае отзыва судьи делегировавшим его пароходством, данное пароходство должно делегировать в состав третейского суда другого представителя, который должен соответствовать условиям п.21 настоящей статьи.

2.5. Третейский суд является периодически действующим органом.

3. Заседания третейского суда проходят в г. Будапеште.

### **Статья 3. СОЗЫВ ТРЕТЕЙСКОГО СУДА**

1. При каждом возникновении спора пароходства принимают меры для мирного решения возникающих между ними разногласий путем переписки или прямых переговоров.

2. В случае если попытка мирного решения спора не дает положительного результата, пароходство, выступающее в качестве истца, письменно сообщает секретарю Конференции директоров и в копии пароходству – ответчику о возникновении спора и просит секретаря Конференции созвать третейский суд.

В письменном сообщении указывается пароходство – ответчик, суть возникшего спора, величина нанесенного истцу ущерба, размер предъявляемого иска, а также другие обстоятельства, которые по мнению истца, могут повлиять на принятие решения третейским судом.

3. К заявлению пароходства – истца прикладывается банковское поручение на перевод в адрес пароходства МАХАРТ ДУНА-КАРГО 2% от исковой суммы, но не менее 16 тысяч евро.

4. Началом третейского разбирательства является дата получения ответчиком искового заявления.

5. Организацию заседаний третейского суда берет на себя пароходство МАХАРТ ДУНА-КАРГО. На время проведения третейского суда МАХАРТ ДУНА-КАРГО предоставляет помещение для его заседаний, нанимает секретаря-машинистку, обеспечивает суд средствами связи, множительной техникой, канцелярскими принадлежностями.

6. Секретарь Конференции директоров в течение 10 дней с момента получения искового заявления согласовывает с пароходством МАХАРТ ДУНА-КАРГО дату созыва третейского суда.
7. Не позднее, чем через 10 дней после согласования даты судебного разбирательства секретарь Конференции директоров извещает факсом, (телексом), всех третейских судей о дате созыва третейского суда и направляет им копии искового заявления.
8. В работе суда не принимают участие третейские судьи, представляющие истца и ответчика, а также другие пароходства стран, к которым принадлежат истец и ответчик.
9. До начала судебного разбирательства кандидатура третейского судьи может быть отклонена одной из спорящих сторон, если этот судья (или пароходство, которое он представляет) в какой-либо форме участвовал в нарушении либо способствовал нарушению, ставшему предметом судебного разбирательства.

#### **Статья 4. ПРОЦЕСС СУДЕБНОГО РАЗБИРАТЕЛЬСТВА**

1. Ход судебного разбирательства третейский суд определяет по своему усмотрению.

На судебное заседание приглашаются представители спорящих сторон.

На первом судебном заседании третейские судьи выбирают из своего состава председателя суда.

2. В дополнение к материалам, направленным сторонами судебного разбирательства, третейский суд может потребовать от истца и/или ответчика необходимые документы, имеющие отношение к спору. Кроме того, третейский суд, как правило, заслушивает объяснения сторон судебного разбирательства.

3. Если одна из сторон не явится на судебное разбирательство, либо откажется представить необходимые документы, либо удалится во время процесса заседания, то судебное разбирательство будет вестись в отсутствие этой стороны, а решение будет приниматься третейским судом на основании представленных ему доказательств.

4. В случае неявки обеих сторон на судебное разбирательство, слушание дела прекращается, а все связанные с созывом третейского суда расходы относятся на истца.

5. Суд может состояться, если в судебном разбирательстве участвуют не менее трех судей. Третейские судьи не имеют права отказываться от голосования.

Решение суда принимается простым большинством голосов. В случае равенства голосов, решающим является голос председателя суда. В решении суда отражаются результаты голосования.

6. Решения третейского суда, оформленное в письменном виде и подписанное председателем и судьям, передается участвовавшим в судебном разбирательстве сторонам, либо в течение двух дней направляется им факсом (телексом) и в копии секретарю Конференции. В решении суда указывается срок его исполнения.

7. Решение третейского суда является обязательным для всех сторон и обжалованию не подлежит.

## **Статья 5. ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ ПО СУДЕБНОМУ РАЗБИРАТЕЛЬСТВУ**

1. Одновременно с решением по существу судебного разбирательства третейский суд объявляет о понесенных расходах на проведение судебного разбирательства и о распределении этих расходов между истцом и ответчиком, в зависимости от степени виновности каждой стороны.

2. Расходы на судебное разбирательство включают:

2.1. фактические расходы на подготовку и организацию судебного процесса паромством МАХАРТ ДУНА-КАРГО;

2.2. гонорары каждому третейскому судье определяются по следующей шкале ставок:

при иске до 96.200 евро гонорар составляет 2% от исковой суммы, но не менее 650 евро;

при иске от 192.350 до 385.000 евро гонорар составляет 2.900 евро плюс 1% от исковой суммы, превышающей 192.350 евро;

при иске от 385.000 до 769.400 евро гонорар составляет 4.810 евро плюс 1% от исковой суммы, превышающей 385.000 евро;

при иске свыше 769.400 евро гонорар составляет 8.660 евро плюс 0,5% от исковой суммы, превышающей 769.400 евро.

2.3. гонорары приглашенным экспертам, оплачиваемые заинтересованной стороной и возмещаемые ей впоследствии по решению третейского суда;

2.4. выплаты суточных, квартирных и транспортных расходов председателю и членам третейского суда, экспертам, свидетелям и представителям спорящих сторон по решению суда;

2.5. другие затраты, связанные с процессом судебного разбирательства, если такие затраты имеются.

## **Статья 6. САНКЦИИ**

1. За неисполнение решения третейского суда в установленный срок виновная сторона за каждый день просрочки уплачивает пеню в размере 0,05% от неуплаченной в срок суммы по день оплаты. Это же условие распространяется на платежи, связанные с решением суда и арбитража.

2. При неисполнении решения третейского суда сторона, имеющая право на получение возмещения, может принять необходимые меры в судебном порядке.

## **Статья 7. ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ КОНФЕРЕНЦИИ ДИРЕКТОРОВ**

1. Секретарь Конференции директоров информирует очередную Конференцию по существу происходившего судебного разбирательства и о вынесенном по нему решении третейского суда.

2. Конференция директоров отражает существо вопроса в протоколе Конференции.

3. В зависимости от решения третейского суда Конференция может применить дополнительные санкции к пароходству, систематически нарушающему Братиславские соглашения. Этими санкциями могут быть:

3.1. исключение из числа участников всех, либо отдельных Братиславских соглашений;

3.2. отказ от буксировки барж данного пароходства тягой других пароходств;

- 3.3. ограничение услуг, предоставляемых судам данного пароходства в дунайских портах;
- 3.4. другие санкции, применяемые по решению Конференции директоров.

## Раздел II

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

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

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АО (АД БРП)  
«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)  
АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)  
НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)  
ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)  
ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)  
АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОВОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)  
ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО» (ОАО УДП)  
АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)  
ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)  
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)  
РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

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



## **Статья 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

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

**ФРАХТОВАТЕЛЬ** - лицо, действующее от своего имени или от имени которого заключен с перевозчиком договор перевозки груза.

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

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

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

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

## **Статья 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Не принимаются к перевозке грузы:
  - 1.1. подлежащие обязательной доставке по почте;
  - 1.2. перевозка которых запрещена предписаниями таможенных и других властей (санитарных, ветеринарных и т.д.);
  - 1.3. являющихся источником инфекционного заражения;
  - 1.4. оружие (кроме спортивного и охотничьего).
2. Взрывчатые, ядовитые и едкие вещества, легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся и другие опасные грузы, а также животные принимаются к перевозке только по договоренности между фрахтователем и перевозчиком.

## **Статья 3. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ**

1. Условия настоящего соглашения распространяются на перевозку грузов в международном сообщении между дунайскими портами погрузки и выгрузки.

2. Грузы в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта перевозятся на условиях действующего соглашения о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по р. Дунай между дунайскими портами погрузки и выгрузки.

#### **Статья 4. ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ**

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

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

В исключительных случаях по соглашению между грузоотправителем (фрахтователем) и перевозчиком заявка может быть подана в более короткие сроки.

2. В заявке указываются:

- 2.1. наименование и адрес грузоотправителя;
- 2.2. наименование и адрес грузополучателя;
- 2.3. наименование груза и количество мест, масса, кубатура груза, род упаковки, а также габариты мест, если необходимы;
- 2.4. срок подачи тоннажа под погрузку;
- 2.5. порты (пункты) погрузки и выгрузки;
- 2.6. особые пожелания фрахтователя (грузоотправителя), если они имеются.

Кроме того, в заявке указывается адрес агента грузоотправителя, которого надлежит известить о готовности судна к погрузке.

3. Перевозчик должен в течение 3-х дней со дня получения заявки грузоотправителя (фрахтователя) подтвердить принятие заявки, либо отклонить её. Если перевозчик не подтвердил принятие заявки в указанный срок, это означает её отклонение.

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

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

### **Статья 5. ПОДГОТОВКА СУДНА И ПОДАЧА ТОННАЖА**

1. Перевозчик обязан до начала погрузки обеспечить техническую годность судна для надлежащего приема и сохранной перевозки груза.
2. Перевозчик имеет право подать судно под погрузку груза с опозданием до 2 суток от срока, согласованного при приеме заявки.

### **Статья 6. ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

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

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

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

3. По требованию грузоотправителя (фрахтователя) ему выдается необходимое количество экземпляров копии накладной.
4. Перевозчик имеет право включать в накладную оговорки о состоянии груза.
5. Перевозчик или судовой агент, заполняющий накладную по поручению грузоотправителя, рассматривается как уполномоченный грузоотправителя.

## Статья 7. ПРИЕМ И ВЫДАЧА ГРУЗА

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

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

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

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

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

5. В случаях, предусмотренных пунктами 3. и 4. настоящей статьи, груз считается принятым по заявлению грузоотправителя, даже если в накладную не внесена соответствующая оговорка. При этом перевозчик имеет право установить удобным для него способом действительный вид, количество мест массу и состояние такого груза.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Прием и выдача тарно-штучных грузов перевозчиком производится по счету количества грузовых мест. Масса груза заявляется грузоотправителем в погрузочном ордере. Для расчета провозных плат перевозчик имеет право проверить массу, заявленную грузоотправителем, любым удобным для него способом в порту погрузки или выгрузки.

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

Тальманский счет может также выполняться на основе разовых заявок судовладельцев.

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

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

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

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

12.1. по массе, заявленной грузоотправителем в погрузочном ордере;

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

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

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

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

13.1. по массе, заявленной грузоотправителем в погрузочном ордере;

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Статья 8. ПОГРУЗКА И РАЗГРУЗКА СУДНА**

1. Погрузка принятых к перевозке грузов на суда и выгрузка грузов из Погрузка/разгрузка судов производится по нормам, установленным договором перевозки, и в порядке очередности их прибытия, если не согласовано иное (грузополучателя), либо силами и средствами перевозчика или его агента за счет грузоотправителя (грузополучателя).

2. В порты и из портов, где погрузочно-разгрузочные работы не производятся перевозчиком или его агентом, грузы принимаются к перевозке на условиях погрузки-выгрузки судов силами, средствами портов за счет

грузоотправителя (грузополучателя), либо средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя) с его ответственностью за сроки погрузки и разгрузки судов.

3. Погрузка/разгрузка судов производится по нормам, установленным договором перевозки, и в порядке очередности их прибытия, если не согласовано иное.

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

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

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

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

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

8. Грузоотправитель, грузополучатель (или иная организация по указанию грузоотправителя, грузополучателя) обязаны производить погрузку (выгрузку) круглосуточно и ежедневно, включая воскресные и праздничные дни, если действующими в стране законоположениями или обычаями порта не предусмотрено иное.

Груз, а также сопутствующие ему упаковочные, сепарационные и крепежные материалы должны выгружаться из судна без остатка.

9. Время нахождения судна в порту фиксируется в акте стояночного времени по форме, принятой в данном порту либо в документе, его заменяющем. В акте фиксируется стояночное время с указанием продолжительности и причин имевших место перерывов и простоев в погрузке/выгрузке судна.



Акт учета стояночного времени подписывается перевозчиком и грузоотправителем/грузополучателем (или иной организацией по указанию грузоотправителя/грузополучателя). Погрузка считается законченной после вручения грузоотправителем перевозчику всех необходимых документов и подписания акта учета стояночного времени.

Разгрузка считается законченной после подписания грузополучателем всех документов о приеме и подписании акта учета стояночного времени.

В случае отказа от оформления документа и/или акта учета стояночного времени, каждая сторона может доверить их составление нейтральным сюрвейерам.

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

для судна грузоподъемностью до 1300 т – 350 евро;

для судна грузоподъемностью свыше 1300 т – 430 евро в сутки или соответственно за часть суток.

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

12. За досрочную погрузку или разгрузку судна перевозчик платит соответственно грузоотправителю (фрахтователю) или грузополучателю (фрахтователю) премию (диспач) в размере 50% ставок п. 10 настоящей статьи.

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

## **Статья 9. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ/ФРАХТОВАТЕЛЯ**

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

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

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

3. При невозможности выполнить распоряжение грузоотправителя/фрахователя об изменении первоначально согласованного порта погрузки к грузоотправителю/фрахователю при неподаче им груза в первоначально согласованный порт применяются санкции за не предъявление груза, предусмотренные п. Статьи 11.

## **Статья 10. ПОРЯДОК РАСЧЕТА ЗА ПЕРЕВОЗКУ**

1. Пароходства самостоятельно устанавливают тарифы на перевозку грузов в соответствии с условиями Соглашения об основных принципах тарифной (фраховой) политики и сотрудничестве при перевозках грузов по Дунаю .

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

Перебор перевозчиком платежей возвращается им грузоотправителю/фрахователю не позднее, чем 48 часов после получения соответствующего требования фрахователя.

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

4. Провозная плата, дополнительные сборы и пеня оплачиваются в евро, если между перевозчиком и грузоотправителем/фрахователем не будет согласовано иное.

Эти платежи осуществляются независимо от всяких других платежей между перевозчиком и грузоотправителем/фрахователем, если такие имеются.

## **Статья 11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА ПОДАЧУ ТОННАЖА И ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ГРУЗА**

1. Если перевозчик подаст судно под перевозку груза с опозданием не более чем за 8 суток, он возмещает грузоотправителю/фрахтователю фактические расходы по хранению груза за период опоздания (исключая 2 суток), но не более 1% от провозной платы в расчете на одни сутки. По истечении 8 суток после согласованного срока подачи судна грузоотправитель/фрахтователь имеет право отказаться от использования судна под перевозку.

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

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

3. Если грузоотправитель/фрахтователь предъявит груз к перевозке с опозданием, он платит штраф (демередж) за простой судна с момента фактического прихода судна в порт, но не ранее согласованного срока, по ставкам, указанным в п.10 статьи 8.

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

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

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

одну треть в тех случаях, когда грузоотправитель/фрахтователь предупредит перевозчика о не предъявлении груза не менее чем за 10 суток до согласованного срока.

5. В случае не предъявления груза или не предоставления тоннажа для выполнения согласованных между грузоотправителем/фрахтователем и перевозчиком объемов перевозок на определенный период времени (месяц, квартал или другой период), грузоотправитель/фрахтователь и перевозчик несут взаимную материальную ответственность в размере, указанном в п.п. 3, 4 настоящей статьи.

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

6.1. первоначально заявленный груз будет заменен грузоотправителем/фрахтователем в этом же порту в предусмотренный заявкой срок другим грузом, обеспечивающим получение перевозчиком провозной платы в сумме не менее первоначально согласованной и при условии, что намечавшееся к подаче судно является пригодным для перевозки нового груза и не вызывает дополнительных расходов перевозчика;

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

7. Стороны освобождаются от ответственности по данной статье при возникновении обстоятельств, указанных в п.п. 6.1. – 6.4. статьи 12.

## **Статья 12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА СВОЕВРЕМЕННУЮ ДОСТАВКУ И СОХРАННУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА**

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

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

3. Ответственность перевозчика за груз, принятый или выданный им на условиях п. 2 статьи 7 начинается с момента приема груза на склад и заканчивается моментом выдачи груза со склада, что также подтверждается выдачей соответствующих документов.
4. Срок доставки груза, установленный в приложении № 3, начинает исчисляться с 0 часов суток, следующих за днем окончания всех грузовых операций, а также всех необходимых формальностей и заканчивается в день вручения грузополучателю нотиса о готовности судна к выгрузке. В зимний период с 1 декабря по 28 (29) февраля срок доставки грузов не регламентируется.
5. За утрату или недостачу груза перевозчик несет ответственность в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза.

За повреждение груза перевозчик несет ответственность в сумме, на которую понизилась стоимость груза, определенная на день его приема перевозчиком. Если стоимость груза не включена в накладную, возмещение за утраченный или поврежденный груз производится в размере его действительной стоимости, но не может превышать 320 евро за одно грузовое место для тарно-штучных грузов и 96 евро за одну тонну (1000 кг.) навалочных, насыпных или наливных грузов.

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

6. Перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза, если они произошли вследствие не зависящих от перевозчика причин или событий, в частности:

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

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

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

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

6.5. нарушения грузоотправителем условий п. 2 статьи 2 о недопущении к перевозке определенных категорий грузов, п. 3 статьи 2, касающегося перевозки опасных грузов, а также иных действий или упущений

грузоотправителя/фрагтователя или грузополучателя, противоречащих действиям настоящего Соглашения (недостаточность или дефекты тары и упаковки, перевозка в неупакованном виде груза, требующего упаковки и т.д.);

6.6. скрытых дефектов груза;

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

6.8. естественной убыли груза в пределах норм, указанных в приложении № 4 к Соглашению;

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

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

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

7.1. груз прибыл в порт выгрузки в исправных грузовых помещениях судна за исправными пломбами грузоотправителя/грузополучателя, или другой организации, уполномоченной перевозчиком, или нейтральной компетентной организации, уполномоченной перевозчиком, или таможни страны отправления груза, или таможенных/пограничных органов в случае нарушения первоначально наложенных пломб, произведенного по требованию властей в пути следования судна.

Во всех указанных случаях пломбы налагаются в соответствии с условиями второго абзаца п.4 статьи 7. настоящего Соглашения.

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

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

8. Если грузоотправитель не сообщил перевозчику об опасном характере груза, либо груз был сдан под неправильным наименованием и при его приеме перевозчик не мог путем наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз в случае возникновения фактической опасности для

судна, другого груза или находящихся на судне людей может быть в любое время выгружен перевозчиком либо уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, с отнесением всех расходов на грузоотправителя.

Если опасные свойства груза будут выявлены до начала погрузки судна, то перевозчик имеет право отказаться от приема груза и потребовать уплаты 50% от суммы фрахта. При обнаружении опасных свойств груза в пути и его выгрузки, уничтожении или обезвреживании грузоотправитель/фрахователь оплачивает провозную плату в полном размере, а также компенсирует перевозчику расходы по выгрузке, уничтожению или обезвреживанию груза.

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

9. За несоблюдение предусмотренного п. 4 настоящей статьи срока доставки груза перевозчик уплачивает фрахователю штраф в размере 0,3% от суммы провозной платы за каждые сутки задержки, но не более 25% от провозной платы.

Перевозчик освобождается от уплаты штрафа, если требование об этом не было предъявлено в течение 30 дней со дня прихода судна в порт выгрузки.

10. Перевозчик не несет ответственности за просрочку в доставке груза при возникновении обстоятельств, указанных в п.п. 6.1. – 6.5. и 8 настоящей статьи.

### **Статья 13. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ ПЕРЕВОЗКЕ И ВЫДАЧЕ ГРУЗА**

1. Если вследствие возникновения обстоятельств, указанных в п.п. 6.1. – 6.4. статьи 12, судоходство будет закрыто, приостановлено или ограничено и груз не сможет быть доставлен водным путем в порт назначения, перевозчик должен немедленно обратиться за распоряжением к грузоотправителю/фрахователю.

2. Если в течение 48 часов после получения сообщения о возникновении препятствующих перевозке обстоятельств грузоотправитель/фрахователь не сделает никакого касающегося груза распоряжения, или, если это распоряжение окажется невозможным выполнить по независящим от перевозчика обстоятельствам, то перевозчик по своему усмотрению и за счет и на риск грузоотправителя может:

- 2.1. ожидать устранения препятствий или возобновления судоходства, либо до наступления этого момента передать на хранение груз в другом порту;
- 2.2. вернуть груз в порт отправления;
- 2.3. доставить груз в пункт назначения другим, даже более дорогим транспортным путем.
3. Если в порту назначения груз не может быть выгружен, перевозчик вправе произвести его распазку и/или выгрузить по своему усмотрению в другом, даже более отдаленном пункте. В этом случае перевозчик имеет право на надбавку к провозной плате.
4. О принятых перевозчиком мерах при возникновении препятствий перевозке перевозчик информирует грузоотправителя/фрагтователя. Грузоотправитель/фрагтователь обязан уплатить провозную плату пропорционально фактической дальности перевозки до её прекращения, если сторонами не согласовано иное.
5. В случае наступления обстоятельств, препятствующих выдаче груза (невозможность установления получателя, не предъявление получателем накладной, отказ от уплаты причитающихся перевозчику плат и т.д.), перевозчик обязан незамедлительно проинформировать грузоотправителя/фрагтователя о наличии препятствий выдаче груза и запросить соответствующих распоряжений.
6. Если в течение 48 часов после получения сообщения перевозчика об обстоятельствах, препятствующих выдаче груза, грузоотправитель/фрагтователь не сделает соответствующих распоряжений, или если эти распоряжения окажутся невозможным выполнить по независящим от перевозчика обстоятельствам, то груз может быть оставлен на судне в соответствии с условиями п. 10 статьи 8, либо сдан перевозчиком на склад за счет и на риск грузоотправителя/фрагтователя, либо вернуть груз в порт отправления за счет и на риск грузоотправителя/фрагтователя.
7. Все расходы перевозчика, связанные с ожиданием и выполнением распоряжения грузоотправителя/фрагтователя и иными его действиями, вызванными препятствующими перевозке, выгрузке и выдаче обстоятельствам (п.п. 1 -6 настоящей статьи), относятся на счет грузоотправителя/фрагтователя.
8. Грузы, которые невозможно выдать, перевозчик может продать без какого либо специального согласования в следующих случаях:



- 8.1. если это скоропортящиеся грузы;
- 8.2. если из-за длительного складирования стоимость груза может значительно уменьшиться;
- 8.3. если стоимость складирования может значительно превысить стоимость груза;
- 8.4. если грузоотправитель/фрахователь не распорядится грузом в течение срока, указанного перевозчиком.

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

9. Сумма, вырученная от продажи груза в случаях, указанных в п. 8 настоящей статьи, после удержания всех неоплаченных грузоотправителем/фрахователем расходов, связанных с перевозкой и продажей, передается в распоряжение грузоотправителя/фрахователя. Если вырученная от продажи сумма будет недостаточной, грузоотправитель/фрахователь обязан доплатить недостающую часть.

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

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

12. Если грузополучателю будет передана накладная (оригинал), и если груз не будет им получен в течение предоставленного времени или не сможет быть выдан по другим причинам, то такой груз сдается на склад за счет и на риск грузополучателя, о чем он должен быть проинформирован. Складирование таких грузов, их сдача на склад, а также продажа осуществляются на основе положений п.п. 6, 8, 10 и 11 настоящей статьи применительно к грузополучателю.

Грузополучатель/фрахователь несет перед перевозчиком ответственность за простой судна, вызванный несвоевременным получением груза в соответствии с условиями п. 10 ст. 8.

## **Статья 14. ОТКРЫТИЕ И ЗАКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ**

1. При возникновении обстоятельств, указанных в п.п. 6.1. – 6.4. статьи 12, каждое из пароходств – участников настоящего Соглашения может закрывать навигацию, приостанавливать или ограничивать перевозки полностью или частично на отдельных участках р. Дунай.
2. О датах закрытия и открытия навигации, приостановления, ограничения или возобновления перевозок перевозчик объявляет соответствующим распоряжением по пароходству, о чем он информирует остальные пароходства, фрахтователей, организации смежных видов транспорта и других по своему усмотрению.
3. В случае постановки судна на зимовку при возникновении ледохода/ледостава грузоотправитель/фрахтователь освобождается от оплаты всех расходов по хранению груза на борту судна в период зимовки, если груз был принят к перевозке до 1 ноября.

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

## **Статья 15. ОТКАЗ ОТ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ**

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

Все расходы по выгрузке груза несет грузоотправитель/фрахтователь.

## **Статья 16. ПРЕТЕНЗИИ, ИСКИ, АРБИТРАЖ**

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

В случаях, предусмотренных п.п. 12.1 -13.2 статьи 7, все претензии по количеству доставленного груза заявляются грузоотправителю.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Срок исковой давности прерывается во время рассмотрения претензии.

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

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

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

## **Статья 17. ОБЩАЯ АВАРИЯ**

1. Под общей аварией подразумеваются чрезвычайные расходы и пожертвования, произведенные намеренно и разумно в целях предохранения

и/или спасения имущества-судна, груза и фрахта от общей для всех опасности.

2. Диспаша по общей аварии оформляется на основе «Дунайских правил по общей аварии 1990 года» (Приложение № 5), кроме случаев, когда иное установлено соглашением участников общей аварии.

## **Статья 18. ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО**

1. Перевозчик располагает залоговым правом на груз в обеспечение причитающихся ему по условиям настоящего соглашения платежей по фрахту, демереджу, общей аварии, дополнительным сборам, штрафам и др. в соответствии с пунктами 2-7 данной статьи.
2. Перевозчик может использовать свое право на залог, включая продажу груза, по истечении срока оплаты причитающихся перевозчику платежей, предусмотренного договором перевозки, если иное не регулируется действующим законодательством страны исполнения залогового права.
3. Сумма, вырученная от реализации груза после возмещения всех причитающихся перевозчику платежей по п. 1 настоящей статьи и всех расходов, связанных с реализацией груза, передается получателю либо, при отсутствии такой возможности, отправителю/фрахтователю.
4. Если вырученная от реализации груза сумма не покрывает всех причитающихся перевозчику платежей и расходов, связанных с реализацией груза, либо если груз не может быть продан, либо если груз конфискован по распоряжению властей, перевозчик не лишается права на получение причитающихся ему сумм.
5. Перевозчик обладает преимущественным правом на возмещение причитающихся ему сумм по отношению к возможным претензиям третьих лиц по грузу, на который распространяется залоговое право.
6. Перевозчик может применить залоговое право и в отношении плательщика, который не произвел все причитающиеся перевозчику платежи по ранее выполненным перевозкам.
7. При наличии соответствующего договора между участниками сквозной перевозки одной партии груза несколькими перевозчиками, дунайский перевозчик может применить залоговое право по задолженностям в отношении остальных участников транспортного процесса.

8. Положения настоящей статьи применяются в той мере, насколько это не противоречит условиям законодательства, действующего в стране исполнения залогового права.

### **Статья 19. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ**

Изменения и дополнения к настоящему соглашению рассматриваются и утверждаются Конференцией директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений.

### **Статья 20. СРОК ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ**

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

С заключением настоящего соглашения теряет силу Соглашение об общих условиях перевозки грузов по р. Дунай 1995 г.

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

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

### **Статья 21. ДЕПОЗИТАРИЙ**

Настоящее соглашение подписано в г. Шиофок (ВР) 23-го сентября 1989 г. в одном экземпляре на русском языке и сдано на хранение АО Словацкое пароходство и порты (СПаП).

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

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

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

Наименование пароходства

**АКТ ЗАМЕРА ОСАДКИ СУДНА**

Судно

Порт погрузки/выгрузки

Дата

Осадка в порту погрузки, см  
Нос      середина      корма

Правый борт

Левый борт

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

Примечания

Перевозчик \_\_\_\_\_

Грузоотправитель \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_

Осадка в порту выгрузки, см  
нос      середина      корма

Правый борт

Левый борт

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

Примечания

Перевозчик \_\_\_\_\_

Грузоотправитель \_\_\_\_\_

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3  
к Соглашению об общих условиях  
перевозки грузов  
в международном сообщении по р. Дунай

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

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



## НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ ГРУЗОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ

Наименование груза	Норма убыли, % от массы груза
Руда марганцевая	2,0
Магnezия и прочее химическое сырье навалом	2,0
Целлюлоза	2,0
Соль поваренная	2,0
Овощи и фрукты свежие	2,0
Мясо свежее	2,0
Кожи выделанные и шкуры мокросольные	2,0
Табак	2,0
Руда железная	1,5
Цинковый концентрат	1,5
Дрова, лесоматериалы, уголь древесный	1,5
Стройматериалы минерального происхождения	1,5
Удобрения:	
в таре	1,5
насыпью	2,0
Цемент	1,5
Продукты растительного происхождения	1,5
Жиры	1,5
Рыба соленая	1,5
Хмель	1,0
Кора деревьев, коренья	1,0
Шерсть немытая	1,0
Мясо мороженое	1,0
Прочие сухие грузы, подверженные естественной убыли в процессе перевозки	0,5
Наливные грузы с удельной массой:	
до 0,8 т/куб.м	2,0
более 0,8 т/куб.м	1,5

### ПРИМЕЧАНИЯ:

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

## **ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА**

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

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АО (АД БРП)  
«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)  
АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)  
НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)  
ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)  
ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)  
АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОВОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)  
ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО» (ОАО УДП)  
АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)  
ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)  
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)  
РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

договорились о следующих правилах при распределении общей аварии.

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

## **Правило 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

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

## **Правило 2. КОМПЕНСАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ**

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

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

## **Правило 3. ИСКЛЮЧЕНИЕ КОСВЕННЫХ УБЫТКОВ**

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

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

## **Правило 4. ВИНА В АВАРИИ**

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

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

## **Правило 5. БРЕМЯ ДОКАЗЫВАНИЯ**

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

## **Правило 6. ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ ПО СПАСЕНИЮ**

6.1. Суда пароходств – участников Братиславских соглашений, оказывающим помощь друг другу при наличии общей аварии возмещаются расходы по условиям и ставкам Соглашения о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях с применением коэффициента 3,0 к часовой ставке за работу буксира.

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

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

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

## **Правило 7. ПАУЗКА СУДНА**

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

1. Затраты по выгрузке груза из судна, его хранению и обратной погрузке снятых с судна грузов.
2. Расходы по аренде судна, производящего паузку.
3. Потери и затраты на ремонт повреждений, которые понесло судно, производящее паузку, а также потери, связанные с выводом его из эксплуатации.
4. Повреждения, возникшие на потерпевшем аварию судне во время паузки.

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

6. Премии, выплаченные страховщикам за дополнительное страхование.

### **Правило 8. ПОРТ-УБЕЖИЩЕ**

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

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

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

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

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

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

### **Правило 9. ПОВРЕЖДЕНИЕ МАШИН**

По общей аварии возмещаются повреждения, возникшие на аварийном судне в результате форсированной работы машин, а также повреждения рулевого,

движительного, буксирного, других устройств и механизмов, которые возникли при стремлении судна сняться с мели.

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

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

### **Правило 11. ПОЖАР НА СУДНЕ**

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

### **Правило 12. ПОДЪЕМ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА**

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

### **Правило 13. КАРАВАН СУДОВ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вычет осуществляется:

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

1/4 – от 6 до 10 лет включительно;

1/3 – 11 лет и старше.

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

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

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

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

### **Правило 15. ГРУЗ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ**

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

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

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

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

### **Правило 16. ФРАХТ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ**

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

### **Правило 17. ПРОЦЕНТЫ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ**

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



## **Правило 18. ЗАТРАТЫ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ УБЫТКОВ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ**

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

## **Правило 19. КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ**

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

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

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

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

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

## **Правило 20. ДЕНЕЖНЫЕ ДЕПОЗИТЫ**

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

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

предварительные платежи и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.

## **Правило 21. ОФОРМЛЕНИЕ И ОСПАРИВАНИЕ ДИСПАШИ**

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

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

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

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

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

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

### Раздел III

## СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПАХ ТАРИФНОЙ (ФРАХТОВОЙ) ПОЛИТИКИ И СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ПО ДУНАЮ.

Исходя из целей Договора о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений и стремления обеспечить согласованные действия в области тарифной политики международного дунайского судоходства, пароходства

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АО (АД БРП)  
«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)  
АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)  
НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)  
ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)  
ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ - НАВ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)  
АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОХОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)  
ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО» (ОАО УДП)  
АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)  
ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)  
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)  
РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

договорились о следующих стандартных условиях, применяемых при перевозке грузов в международном сообщении по реке Дунай:

## **Статья 1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ**

Настоящее Соглашение распространяется на перевозки грузов в международном сообщении между портами (пунктами) погрузки и выгрузки, расположенными на реке Дунай и его рукавах и притоках от устья до порта Кельхайм.

Перечень портов и пунктов погрузки – выгрузки в их географической последовательности и в алфавитном порядке приведен в Приложении 1 к настоящему Соглашению.

## **Статья 2. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ**

При организации перевозок грузов пароходства – участники Братиславских соглашений осуществляют взаимное сотрудничество на основе соблюдения общепризнанных принципов добросовестной конкуренции, а также соответствующих им норм международного права, действующего национального законодательства придунайских стран и условий настоящего Соглашения.

## **Статья 3. УЧАСТИЕ В ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ**

1. Пароходства – участники Братиславских соглашений самостоятельно осуществляют свою фрахтовую политику и заключают договоры на перевозку грузов в рамках действующих международно-правовых режимов торгового судоходства, национального законодательства соответствующих стран и принятых договорных обязательств.

2. Для выполнения договорных обязательств по перевозкам грузов пароходства – участники Братиславских соглашений могут привлекать флот других пароходств. В этом случае выполнение перевозок должно предлагаться:

2.1. В первую очередь – пароходствам стран портов отправления и назначения грузов, которые являются участниками Братиславских соглашений;

2.2. Во вторую очередь – остальным пароходствам – участникам Братиславских соглашений;

2.3. Далее – прочим дунайским перевозчикам, не являющимся участниками Братиславских соглашений.

3. Пароходства – участники Братиславских соглашений обмениваются взаимной информацией об отклоненных ими предложениях

грузоотправителей/фрахтователей и оказывают содействие друг другу в привлечении таких грузов к перевозке.

Остальные условия, не регулируемые настоящим Соглашением, определяются соответствующими положениями «Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай» 1989 года, со всеми изменениями и дополнениями к нему.

#### **Статья 4. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ТАРИФНОЙ (ФРАХТОВОЙ) ПОЛИТИКИ**

1. Пароходства – участники Братиславских соглашений самостоятельно устанавливают тарифы на перевозку грузов на основе договоров с грузоотправителями/фрахтователями с учетом конъюнктуры фрахтового рынка.

2. Тарифные (фрахтовые) ставки на перевозку грузов, применяемые пароходствами – участниками Братиславских соглашений, должны соответствовать нормальной для данного направления и номенклатуры грузов себестоимости перевозки и обеспечить перевозчику разумный уровень прибыли.

3. В любом случае, применяемые тарифные (фрахтовые) ставки не могут быть ниже общепризнанного уровня затрат, связанных с осуществлением данной перевозки и соответствующих ее нормальной себестоимости.

#### **Статья 5. ТАРИФНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ**

Заинтересованные пароходства – участники Братиславских соглашений, являющиеся участниками настоящего соглашения, могут заключать на двусторонней и многосторонней основе отдельные соглашения, устанавливающие минимальные уровни тарифных (фрахтовых) ставок, соответствующие нормальной для данного направления и номенклатуры себестоимости перевозок.

#### **Статья 6. НАДБАВКИ К ТАРИФНЫМ (ФРАХТОВЫМ) СТАВКАМ**

Пароходства – участники Братиславских соглашений могут применять к тарифным (фрахтовым) ставкам следующие надбавки:

1. Надбавка за тяжеловесность, длинномерность и кубатурность:

- 1.1. Для грузов массой одного места свыше 10 тонн:
  - до 15,0 т включительно – 20%
  - свыше 15,0 до 20,0 т – 25%
- 1.2. Для грузов длиной одного места свыше 12,0 м до 15,0 м включительно – в размере 20%.
- 1.3. Для грузов с удельным погрузочным объемом свыше 2,0 м<sup>3</sup>/т до 3м<sup>3</sup>/т включительно – в размере 30%.
- 1.4. Если грузовое место является одновременно тяжеловесным и длинномерным, то применяется одна надбавка, по которой рассчитывается более высокая провозная плата.
- 1.5. Грузы массой свыше 20,0 тонн и/или длиной свыше 15,0 м и/или с удельным погрузочным объемом свыше 3,0 м<sup>3</sup>/т перевозятся по ставкам, согласованным в каждом конкретном случае между перевозчиком и фрахтователем.
2. Надбавка, применяемая за неполное использование грузоподъемности судов, связанная с мелководьем:
  - 2.1. В периоды мелководья, когда уровень воды по показателям водопостов для соответствующего участка Дуная препятствует плаванию по Дунаю судов с осадкой более 200 см, перевозчик имеет право применять к установленным договорным ставкам надбавки, составляющие:
    - при осадке от 190 до 200 см включительно – 10%
    - при осадке от 180 до 190 см включительно – 20%
    - при осадке до 180 см – 25%;
  - 2.2. В тех случаях, когда уровень воды препятствует плаванию судов по Дунаю с осадкой более 160 см, перевозчик имеет право отказаться от договора перевозки.
3. Бункерная надбавка.  
Вводится в случае увеличения цен на бункер более чем на 10%.
4. Надбавка за скопление судов в портах.  
Вводится в случае значительного увеличения валового времени обработки и длительного простоя судов в портах.
5. Навигационная надбавка.  
Вводится за простой судов в ожидании прохода мостов, шлюзования, осуществления проводки через лимитирующие участки, связанные с неблагоприятной навигационной обстановкой и форс-мажорными обстоятельствами.
6. Валютная надбавка.  
Вводится в случае резкого изменения курса валюты, в которой производятся расчеты за перевозку.

## **Статья 7. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

1. По инициативе одного или нескольких пароходств – участников Братиславских соглашений на Конференцию директоров дунайских пароходств может выноситься вопрос о недобросовестной конкуренции и о нарушении условий данного Соглашения пароходством – участником.
2. Конференция директоров дунайских пароходств может поручить Секретарю Конференции при участии заинтересованных пароходств – участников настоящего Соглашения провести расследование соответствующих фактов нарушения данного Соглашения.
3. Секретарь очередной Конференции организует ознакомление всех участников с результатами расследования и выносит вопрос на обсуждение Конференции.
4. Конференция директоров может принять решение о применении санкций, предусмотренных статьей 6 п. 4 Договора о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений, к соответствующему пароходству за систематическое и преднамеренное нарушение условий настоящего Соглашения.

## **Статья 8. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Изменения и дополнения к настоящему Соглашению рассматриваются и утверждаются Конференцией директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений.
  2. Настоящее Соглашение вступает в силу с 1 января 2004 г. и заключается на неопределенный срок.
- С заключением настоящего Соглашения теряет силу Соглашение о Международных грузовых дунайских тарифах от 28 сентября 1997 года.
3. Каждое из пароходств – участников настоящего Соглашения может отказаться от участия в нем по истечении 6 месяцев со дня письменного уведомления об этом других пароходств.

Выход из Соглашения не освобождает участников от ответственности в отношении обязательств, возникших во время его участия в Соглашении.

## **Статья 9. ДЕПОЗИТАРИЙ**

Настоящее Соглашение подписано в г. Моймировце, Словацкая Республика, 12 сентября 2003 г., в одном экземпляре на русском языке и сдано на хранение пароходству АО «Словацкое пароходство и порты».



Таблица 1

**Порты и пункты погрузки-выгрузки на р. Дунай в их географической  
последовательности**

Порт, пункт	Берег Дуная	Страна	Расстояние от Сулины, км	Дополнительное расстояние от основного русла
Кельхайм	левый	ФРГ	2415	-
Регенсбург	правый	ФРГ	2379	-
Штраубинг	правый	ФРГ	2321	-
Деггендорф	левый	ФРГ	2285	-
Хофкирхен	левый	ФРГ	2257	-
Фильхофен	правый	ФРГ	2249	-
Шальдинг	правый	ФРГ	2234	-
Хайнинг	правый	ФРГ	2232	-
Пассау	правый	ФРГ	2226	-
Энгелхартсцелль	правый	Австрия	2201	-
Обермюль	левый	Австрия	2178	-
Ашах	правый	Австрия	2135	-
Линц	правый	Австрия	2135	-
Фест(Линц)	правый	Австрия	2127	-
Энс	правый	Австрия	2112	-
Грайн	левый	Австрия	2079	-
Ибс	правый	Австрия	2059	-
Пехларн	правый	Австрия	2042	-
Кремс	левый	Австрия	1998	-
Пишельсдорф	правый	Австрия	1972	-
Тульн	правый	Австрия	1963	-
Корнойбург	левый	Австрия	1942	-
Вена	правый	Австрия	1929	-
Фрейденау (Вена)	правый	Австрия	1920	-
Альберн (Вена)	правый	Австрия	1919	-
Лобау (Вена)	левый	Австрия	1916	-
Братислава	левый	Словакия	1868	-
Дьер	правый	Венгрия	1794	15
Генью	правый	Венгрия	1791	-
Комаром	правый	Венгрия	1768	-
Комарно	левый	Словакия	1767	-
Сень	правый	Венгрия	1762	-
Лабатлан	правый	Венгрия	1738	-
Эстергом	правый	Венгрия	1719	-
Штурово	левый	Словакия	1719	-

Соб	левый	Венгрия	1707	-
Будапешт	левый	Венгрия	1647	-
Чепель (Будапешт)	левый	Венгрия	1647	-
Сазхаломбатта	правый	Венгрия	1624	-
Адонь	правый	Венгрия	1598	-
Дунайварош	правый	Венгрия	1580	-
Дунафельдвар	правый	Венгрия	1561	-
Шольт	левый	Венгрия	1558	-
Харта	левый	Венгрия	1547	-
Пакш	правый	Венгрия	1529	-
Байа	левый	Венгрия	1479	-
Мохач	правый	Венгрия	1447	-
Бездан	левый	СиЧ	1425	-
Апатин	левый	СиЧ	1401	-
Осиек	правый	Хорватия	1382	13
Богоево	левый	СиЧ	1367	-
Вуковар	правый	Хорватия	1335	-
Опатовац	правый	Хорватия	1315	-
Бачка-Паланка	левый	СиЧ	1299	-
Беочин	правый	СиЧ	1269	-
Нови-Сад	левый	СиЧ	1254	-
Белград-Сава	правый	СиЧ	1170	-
Белград	правый	СиЧ	1167	-
Панчево	левый	СиЧ	1152	-
Смедерево	правый	СиЧ	1116	-
Базиаш	левый	Румыния	1073	-
Велико-Градиште	правый	СиЧ	1059	-
Молдова Веке	левый	Румыния	1048	-
Дренкова	левый	Румыния	1016	-
Дони-Милановац	правый	СиЧ	991	-
Люботина	левый	Румыния	980	-
Оршова	левый	Румыния	954	-
Гура-Вэий	левый	Румыния	941	-
Кладово	правый	СиЧ	934	-
Турну-Северин	левый	Румыния	931	-
Кривина	левый	Румыния	895	-
Прахово	правый	СиЧ	861	-
Груя	левый	Румыния	851	-
Четате	левый	Румыния	811	-
Калафат	левый	Румыния	795	-
Видин	правый	Болгария	790	-
Лом	правый	Болгария	743	-
Козлодуй	правый	Болгария	699	-
Бекет	левый	Румыния	679	-
Оряхово	правый	Болгария	678	-
Корабия	левый	Румыния	630	-
Сомовит	правый	Болгария	608	-
Турну-Мэгуреле	левый	Румыния	597	-
Кэтина	левый	Румыния	594	-
Свиштов	правый	Болгария	554	-
Зимнича	левый	Румыния	544	-
Русе	правый	Болгария	495	-

Джурджу	левый	Румыния	493	-
Тутракан	правый	Болгария	433	-
Олтеница	левый	Румыния	430	-
Силистра	правый	Болгария	376	-
Кичу	левый	Румыния	375	-
Кэлэраши	левый	Румыния	370	6
Олтина	правый	Румыния	336	-
Чернаводэ	правый	Румыния	300	-
Хыршова	правый	Румыния	253	-
Джурджени	левый	Румыния	239	-
Кискани	левый	Румыния	183	-
Брэила	левый	Румыния	170	-
Галац	левый	Румыния	150	-
Рени	левый	Украина	128	-
Исакча	правый	Румыния	103	-
Измаил	левый	Украина	80	23
Килия	левый	Украина	80	69
Вилково	левый	Украина	80	98
Усть-Дунайск	левый	Украина	80	114
Тульчеа	правый	Румыния	71	-
Малюк	левый	Румыния	44	-
Горгова	правый	Румыния	40	-
Кришан	правый	Румыния	21	-
Сулина	правый	Румыния	0	-

Таблица 2

### **Порты и пункты погрузки-выгрузки на р. Дунай в алфавитном порядке**

Адонь	правый	Венгрия	1598	-
Альберн (Вена)	правый	Австрия	1919	-
Альмашфюзите	правый	Венгрия	1758	-
Апатин	левый	СиЧ	1401	-
Ашах	правый	Австрия	2160	-
Базиаш	левый	Румыния	1073	-
Байя	левый	Венгрия	1479	-
Бачка-Паланка	левый	СиЧ	1299	-
Бекет	левый	Румыния	679	-
Белград	правый	СиЧ	1170	-
Белград	правый	СиЧ	1167	-
Беочин	правый	СиЧ	1269	-
Богоево	левый	СиЧ	1367	-
Братислава	левый	Словакия	1868	-
Брэила	левый	Румыния	170	-
Будапешт	левый	Венгрия	1647	-
Вац	левый	Венгрия	1680	-
Велико-Градиште	правый	СиЧ	1059	-
Вена	правый	Австрия	1929	-
Видин	правый	Болгария	790	-

Вилково	левый	Украина	80	98
Вуковар	правый	Хорватия	1335	-
Галац	левый	Румыния	150	-
Генью	правый	Венгрия	1791	-
Горгова	правый	Румыния	40	-
Грайн	левый	Австрия	2079	-
Груя	левый	Румыния	851	-
Гура-Вэйи	левый	Румыния	941	-
Деггендорф	левый	ФРГ	2285	-
Джурджени	левый	Румыния	239	-
Джурджу	левый	Румыния	493	-
Дони-Милановац	правый	СиЧ	991	-
Дренкова	левый	Румыния	1016	-
Дунайварош	правый	Венгрия	1580	-
Дунафельдвар	правый	Венгрия	1561	-
Дьер	правый	Венгрия	1794	15
Зимнича	левый	Румыния	544	-
Ибс	правый	Австрия	2059	-
Измаил	левый	Украина	80	23
Исакча	правый	Румыния	103	-
Калафат	левый	Румыния	795	-
Кельхайм	левый	ФРГ	2415	-
Килия	левый	Украина	80	69
Кискани	левый	Румыния	183	-
Кичу	левый	Румыния	375	-
Кладово	правый	СиЧ	934	-
Козлодуй	правый	Болгария	699	-
Комарно	левый	Словакия	1767	-
Комаром	правый	Венгрия	1768	-
Корабия	левый	Румыния	630	-
Корнойбург	левый	Австрия	1942	-
Кремс	левый	Австрия	1998	-
Кривина	левый	Румыния	895	-
Кришан	правый	Румыния	21	-
Кэлэраши	левый	Румыния	370	6
Кэтина	левый	Румыния	594	-
Лабатлан	правый	Венгрия	1738	-
Линц	правый	Австрия	2135	-
Лобау (Вена)	левый	Австрия	1916	-
Лом	правый	Болгария	743	-
Люботина	левый	Румыния	980	-
Малюк	правый	Румыния	44	-
Молдова-Веке	левый	Румыния	1048	-
Мохач	правый	Венгрия	1447	-
Нови-Сад	левый	СиЧ	1254	-
Обермюль	левый	Австрия	2178	-
Олтеница	левый	Румыния	430	-
Олтина	правый	Румыния	336	-
Опатовац	правый	Хорватия	1315	-
Оршова	левый	Румыния	954	-
Оряхово	правый	Болгария	678	-
Осиек	правый	Хорватия	1382	13

Пакш	правый	Венгрия	1529	-
Панчево	левый	СиЧ	1152	-
Пассау	правый	ФРГ	2226	-
Пехларн	правый	Австрия	2044	-
Пишельсдорф	правый	Австрия	1972	-
Прахово	правый	СиЧ	861	-
Регенсбург	правый	ФРГ	2379	-
Рени	левый	Украина	128	-
Русе	правый	Болгария	495	-
Сазхаломбатта	правый	Венгрия	1624	-
Свиштов	правый	Болгария	554	-
Сень	правый	Венгрия	1762	-
Силистра	правый	Болгария	376	-
Смедерево	правый	СиЧ	1116	-
Соб	левый	Венгрия	1707	-
Сомовит	правый	Болгария	608	-
Сулина	правый	Румыния	0	-
Тульчеа	правый	Румыния	71	-
Тульн	правый	Австрия	1963	-
Турну-Мэгуреле	левый	Румыния	597	-
Турну-Северин	левый	Румыния	931	-
Тутракан	правый	Болгария	433	-
Усть-Дунайск	левый	Украина	80	114
Фест (Линц)	правый	Австрия	2127	-
Фильхофен	правый	ФРГ	2249	-
Фрейденау (Вена)	правый	Австрия	1920	-
Хайнинг	правый	ФРГ	2232	-
Харта	левый	Венгрия	1547	-
Хофкирхен	левый	ФРГ	2257	-
Хыршова	правый	Румыния	253	-
Чернаводэ	правый	Румыния	300	-
Четате	левый	Румыния	811	-
Шальдинг	правый	ФРГ	2234	-
Шольт	левый	Венгрия	1558	-
Штраубинг	правый	ФРГ	2321	-
Штурово	левый	Словакия	1719	-
Энгелхартсцелль	правый	Австрия	2201	-
Энс	правый	Австрия	2112	-
Эстергом	правый	Венгрия	1719	-

## Раздел IV

### СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОЙ БУКСИРОВКЕ И ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ СУДАМ ПРИ АВАРИЯХ

В целях дальнейшего развития и совершенствования сотрудничества в международном дунайском судоходстве и установления единых условий буксировки и оказания помощи судам при авариях пароходства:

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АО (АД БРП)  
«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)  
АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)  
НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)  
ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)  
ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)  
АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОХОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)  
ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО» (ОАО УДП)  
АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)  
ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)  
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)  
РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

договорились о нижеследующем:

## **Статья 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. В настоящем Соглашении приняты следующие определения:

**БУКСИР** - моторное судно, используемое для вождения несамоходных судов и других плавучих объектов (далее – «судно», если не указано иное) вне зависимости от метода их вождения тягой или толканием.

**АКТ О БУКСИРОВКЕ** - документ, подтверждающий наличие и содержание договора буксировки судна. Договор буксировки судна может быть оформлен и другим документом, который также подтверждает наличие и содержание договора перевозки.

**КИЛАТ** - единица измерения работы буксира, составляющая 1000 приведенных к определенным условиям (виртуальных) тонно-километров.

**АВАРИЯ** - происшествие, повлекшее за собой повреждение судна или создавшее ситуацию, при которых невозможно дальнейшее безопасное движение судна без оказания ему помощи со стороны.

2. Приложения 1 – 8 к настоящему Соглашению являются его неотъемлемой частью.

3. Конкретные договоры, заключенные на основании настоящего Соглашения, должны выполняться добросовестно в соответствии с хорошей речной практикой.

### **ЧАСТЬ А. ВЗАИМНАЯ БУКСИРОВКА**

## **Статья 2. СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

1. Положения части «А» настоящего Соглашения распространяются на линейную буксировку и на выполняемые с помощью буксира портовые работы и применяются как к собственному, так и к арендованному и привлеченному флоту.

2. Линейная буксировка осуществляется за пределами акваторий портовых районов или транзитом через эти акватории, исключая выполнение работ, указанных в п.3 настоящей статьи.

3. Портовыми работами являются перемена места стоянки судов, перешвартовка, маневры, формирование или расформирование вожа и другие

работы, выполняемые в пределах акватории порта (Приложение 1) либо по месту формирования (расформирования) воза.

Настоящее положение не распространяется на порты, где действуют иные условия, предусмотренные предписаниями местных властей.

### **Статья 3. ЗАЯВКА НА БУКСИРОВКУ**

1. Буксировка осуществляется на основании заявки, поданной представителем парходства, которому принадлежит буксируемое судно.

Заявка подается письменно по форме Приложения 2 телеграммой, телексом или факсом не менее, чем за 48 часов до начала линейной буксировки и за 2 часа до начала портовых работ по радио или по телефону.

2. В экстренных, в том числе связанных с аварией случаях, указанная в п. 1 настоящей статьи заявка может подаваться непосредственно капитаном (шкипером) судна капитану проходящего мимо буксира в любой удобной форме.

3. Парходство, которому принадлежит буксир, должно при линейной буксировке в течение 24 часов после получения заявки в любой удобной для него форме подтвердить принятие заявки либо отклонить её. Неподтверждение заявки в указанный срок означает её отклонение.

### **Статья 4. ПОДГОТОВКА И ПОДАЧА БУКСИРА**

1. Представляемые буксиры и буксируемые суда должны быть в исправном техническом состоянии, укомплектованы командой (исключая безэкипажные суда), снабжены топливом и необходимыми материалами, иметь судовое удостоверение и другие силовые документы в соответствии с Основными положениями о плавании по р. Дунаю.

2. Владелец буксира имеет право подать буксир под линейную буксировку с задержкой не более, чем на 6 часов после согласованного срока начала буксировки. В экстренных случаях буксир подается возможно быстрее с учетом реальных обстоятельств.



## **Статья 5. ДОГОВОР БУКСИРОВКИ**

1. Буксировка осуществляется по акту о буксировке (по форме Приложения 3) либо по другому документу, составляемому на каждое буксируемое судно.
2. Акт о буксировке составляется представителем парходства, которому принадлежит буксир.
3. Время начала и окончания линейной буксировки подтверждается в акте о буксировке капитаном (шкипером) буксируемого судна.

При буксировке безэкипажных судов факт начала и окончания буксировки подтверждается актами сдачи-приема буксируемого судна в портах отправления и назначения. В портах, где подменный экипаж отсутствует, факт буксировки отмечается в акте о буксировке или выпиской из судового журнала.

## **Статья 6. ЛИНЕЙНАЯ БУКСИРОВКА**

1. Определение возможного числа и водоизмещения принимаемых к линейной буксировке судов, а также схемы каравана (состава) лежит на обязанности капитана буксира, который при этом исходит из условий обеспечения безопасности продвижения состава на всем пути его следования.
2. Линейная буксировка судов производится со среднесуточной скоростью, указанной в Приложении 4, кроме случаев, когда между парходствами-владельцами буксира и судна согласовано иное, или если технические характеристики буксируемых объектов (доков, землечерпалок и т.д.) не позволяет обеспечить предусмотренные Приложением 4 нормы среднесуточной скорости буксировки. В последнем случае продолжительность буксировки признается по фактически затраченному времени.
3. При необходимости осуществления перегрузочных работ буксируемого судна, вызванных навигационными ограничениями на р. Дунай, капитан буксира должен сообщить об этом возможно скорее владельцу судна. Выполнение перегрузочных работ и предоставление лихтеров под погрузку лежит на обязанности парходства – владельца судна. В акте буксировки делается соответствующая отметка. Буксир может ждать окончания лихтеровки при соответствующей договоренности сторон.

4. Капитан буксира или пароходство – владелец буксира сообщает пароходству - владельцу буксируемого судна о месте нахождения каравана (состава) не менее одного раза в сутки.

## **Статья 7. ПОРТОВЫЕ РАБОТЫ**

1. Время использования буксира на портовых работах с грузовыми судами исчисляется:

1.1. при погрузке и выгрузке судов – в 3 ходовых часа;

1.2. только при погрузке или выгрузке – в 2 ходовых часа.

Указанное время включает буксировку судна от места его стоянки до места производства грузовых операций и возвращение судна к месту его предыдущей стоянки, либо к новому месту стоянки в пределах акватории данного порта, либо к каравану судов, а также одну перешвартовку судна в период выполнения грузовых операций.

2. Время фактического использования буксира в портовых работах, не указанных в п. 1 настоящей статьи, а также время дополнительной перешвартовки, выполняемой по заявке судовладельца, исчисляется с момента отхода буксира от места его последней стоянки до момента возвращения к этому же месту или к месту постоянного нахождения буксира в данном порту, если только начало и окончание портовых работ не были задержаны по причинам, связанным непосредственно с этими работами. При этом часть часа считается за целый час.

3. При портовых работах расчет объема выполненных буксирами работ должен производиться во всех портах, исходя из соответствия одного ходового часа 24,5 килогам. Исключением являются:

3.1. порты Братислава и Вена – 1 ходовой час составляет 38,5 килогам;

3.2. порт Линц – 1 ходовой час составляет 31,5 килогам.

## **Статья 8. ПОМОЩЬ БУКСИРУЕМОМУ СУДНУ ПРИ АВАРИЯХ**

1. В случаях аварии буксируемого судна капитан буксира обязан предоставить буксируемому судну спасательные средства и оказывать ему необходимую помощь до тех пор, пока судно не сможет обойтись без спасателя.

Оплата оказанной буксиром помощи включает связанные с этим фактические расходы буксира и возмещение затраченного им времени в соответствии с условиями п. 5 статьи 9 Соглашения, если только в процессе расследования не определится виновность буксира в произошедшей аварии.

2. Капитан буксира обязан немедленно сообщить о произошедшей аварии пароходству, которому принадлежит буксируемое судно, или в ближайшее агентство пароходства.

3. Обстоятельства произошедшей аварии отражаются в акте, подписываемом капитаном (шкипером) буксируемого судна или агентом пароходства, которому это судно принадлежит.

Расследование причин аварии производится в порядке, установленном главой V Правил речного надзора на Дунае и национальным законодательством, действующим в месте проведения расследования.

## **Статья 9. ОПЛАТА БУКСИРОВКИ**

1. Единицами измерения работы буксировки являются:

1.1. при линейной буксировке – килат;

1.2. при портовых работах – час, переводимых в килаты.

2. Расчет количества килатов производится согласно Приложению 5. При этом к расчетному эквиваленту массы судна (формула 2 Приложения 5) применяются следующие коэффициенты в зависимости от типа буксируемого судна:

2.1. для колесных пароходов со снятыми плицами и винтовых судов с закрепленным винтом – 1,30;

2.2. для винтовых пароходств и моторных судов со свободно вращающимся винтом – 1,20;

2.3. для землечерпательных снарядов без ковшей, элеваторов и колесных пароходов 1,60;

2.4. Для землечерпательных снарядов с ковшами и плавучих кранов – 1,75;

2.5. для плавучих копров – 2,25.

3. Базисная стоимость 1 килата составляет 1,86 евро. Фактическая стоимость 1 килата определяется как сумма базисной стоимости и специальной надбавки, которая учитывает изменение цены на бункерное топливо и рассчитывается в соответствии с Приложением № 9 к данному Соглашению.

Фактическая стоимость 1 килата является минимальной ставкой при оказании услуг буксировки сторонам, не являющимся участниками Братиславских Соглашений

4. Оплата по линейной буксировке производится со следующими надбавками по месяцам: март – 1-%, ноябрь и февраль – 15%, декабрь и январь – 25%.

5. Для оплаты портовых работ в соответствии с п. 2 статьи 7 время занятости буксира переводится в килаты по Приложению 6.

6. Пароходства ведут ежемесячный оперативный учет взаимно выполняемых работ, измеряемых в килатах, и, при необходимости, сообщают друг другу сведения об объемах этих работ.

7. Если у пароходства, имеющего задолженность по килатам, не возникнет никаких возражений против расчетов, представленных вторым пароходством, оно погашает свою задолженность в свободно конвертируемой валюте по соглашению сторон в течение 20 дней после получения расчетов второго пароходства.

О возможных возражениях по полученным расчетам каждое пароходство сообщает второму пароходству в течение 10 дней после получения от него расчетов по килатам за определенный месяц.

8. Портовые и другие сборы, относящиеся на буксируемое судно, оплачиваются пароходством, которому это судно принадлежит.

9. Все необходимые расходы, проведенные в процессе буксировки одним пароходством за счет другого пароходства, должны быть оплачены последним в свободно конвертируемой валюте по соглашению сторон.

10. Расчеты по буксировке производятся договаривающимися пароходствами отдельно и независимо от всякого рода других расчетов, вытекающих из настоящего и других соглашений, заключенных пароходствами между собой, а также с третьими лицами.

## Статья 10. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

1. Пароходство, подавшее заявку на буксировку, в соответствии с п. 1 статьи 3 Соглашения несет материальную ответственность за последствия, возникшие вследствие неправильности или неполноты приведенных в заявке сведений, либо непригодности буксируемого судна к буксировке.
2. Пароходство, которому принадлежит буксир, обязано обеспечить сохранную и своевременную доставку буксируемого судна из начального в конечный пункт буксировки за плату, предусмотренную статьей 9, если только этому не препятствуют обстоятельства, указанные в п. 3 настоящей статьи.
3. Пароходство, которому принадлежит буксир, не несет ответственность за прекращение или задержку буксировки вследствие возникновения во время буксировки следующих обстоятельств:
  - 3.1. изменения пароходством – владельцем судна указанного в заявке порта назначения, если такое изменение будет признано пароходством – владельцем буксира неприемлемым для него;
  - 3.2. обнаружения непригодность буксируемого судна к буксировке;
  - 3.3. действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и др.);
  - 3.4. военных действий и иных насильственных актов (диверсии, мятежи и др.);
  - 3.5. организованных действий рабочих и служащих (забастовки, пассивное сопротивление и др.);
  - 3.6. закрытие навигации на р. Дунай в соответствии со статьей 14 Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай и иных обстоятельств, вызвавших приостановление или ограничение буксировок полностью или частично.
4. В случае прекращения буксировки вследствие указанных в п. 3 настоящей статьи обстоятельств пароходство, которому принадлежит буксируемое судно, обязано оплатить фактически выполненные работы до момента прекращения буксировки.
5. За несоблюдение среднесуточной скорости линейной буксировки установленной п. 2 статьи 6 Соглашения, пароходство, которому принадлежит буксир, уплачивает пароходству – владельцу судна штраф в

размере 130 евро (или соответственно в другой валюте по соглашению сторон) за каждую тысячу тоннаже-суток задержки судна.

Общее время задержки судна за рейс устанавливается по завершении рейса.

6. При возникновении обстоятельств, указанных в п. 3 настоящей статьи, буксируемое судно ставится по усмотрению капитана буксира в безопасное место.

Пароходство, осуществляющее буксировку, не несет ответственности за возможные убытки по судну или грузу, непосредственно вызванные этими обстоятельствами, и, в частности – за убытки, которые могут возникнуть в связи с постановкой судна на зимовку и охраной судна и груза в период зимовки.

Пароходство – владелец судна оплачивает дополнительные услуги буксира, возникшие в процессе вынужденной стоянки и относимые на него. Дополнительные услуги оплачиваются, исходя из их фактической стоимости. Во всех случаях капитан буксира уведомляет владельца судна о задержках, произошедших в процессе буксировки.

7. Пароходство, которому принадлежит буксир, несет ответственность за убытки, нанесенные буксируемому судну и грузу в случае нарушения буксиром Основных положений о плавании по Дунаю и других предписаний компетентных органов или проявлением по отношению к буксируемому судну небрежности со стороны экипажа буксира.

8. Пароходство, которому принадлежит буксир, несет ответственность за убытки, понесенные буксируемым судном в результате действий третьих лиц, чьи суда не включены в караван (состав), однако на обязанности этого пароходства лежит надлежащее оформление и передача связанных с этим документов (включая аварийные) пострадавшему владельцу буксируемого судна для предъявления им претензии о возмещении понесенных убытков.

В случае нарушения положений настоящего пункта пароходством, которому принадлежит буксир, оно несет материальную ответственность за убытки, нанесенные буксируемому судну.

9. Пароходство которому принадлежит буксир, несет ответственность за ущерб, нанесенный судам или имуществу третьих лиц, чьи суда не включены в караван (состав), если будет доказано, что этот ущерб нанесен по вине буксира.

Если будет доказано, что указанный ущерб нанесен по вине буксируемого судна, то ответственность за ущерб несет пароходство, которому это судно принадлежит.

10. Ответственность за буксируемое судно пароходства, которому принадлежит буксир, начинается с момента фактической забуксировки судна для включения в караван (состав) и заканчивается в момент постановки судна на швартовы или на якорь в конечном пункте буксировки.

## ЧАСТЬ Б.

### ВЗАИМНОЕ ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ СУДАМ ПРИ АВАРИЯХ

#### Статья 11. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

1. Взаимная помощь пароходств при авариях самоходных и несамоходных судов и других плавучих объектов (далее «судно», если не указано иное) будет оказываться ими на всем протяжении судоходной части р. Дунай.
2. Положения части «Б» настоящего Соглашения распространяются на следующие случаи:
  - 2.1. посадка судна на мель;
  - 2.2. столкновение судов;
  - 2.3. потеря судном способности маневрирования;
  - 2.4. потеря самоходным судном способности самостоятельного передвижения;
  - 2.5. пожар на судне;
  - 2.6. появление на судне значительной водотечности;
  - 2.7. непредвиденная постановка судна на зимовку;
  - 2.8. другие случаи, представляющие опасность для судна, находящегося на нем людей, грузов и иных предметов.

## **Статья 12. ПОРЯДОК ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ**

1. Помощь при аварии оказывается по просьбе капитана (скипера) потерпевшего судна либо пароходства, которому это судно принадлежит.

Порядок и способ оказания помощи устанавливается по договоренности между капитанами/скиперами судов нуждающегося в помощи и оказывающего её.

Капитан (скипер) потерпевшего судна может в любой момент отказаться от помощи.

2. Если в процессе оказания помощи определится необходимость применения более мощных средств или помощи других судов, которые смогут прибыть к потерпевшему аварии судну позже, чем через 12 часов, то судно, оказывающее помощь, может с согласия капитана (скипера) потерпевшего судна оставить его.

3. В тех случаях, когда потерпевшее судно является безэкипажным и находится в буксируемом караване (составе) функции капитана (скипера) потерпевшего судна по смыслу п.п. 1 и 2 настоящей статьи выполняет капитан буксира, если только оказываемая буксиром помощи не попадает под действие статьи 8 Соглашения.

## **Статья 13. ОФОРМЛЕНИЕ АВАРИИ**

1. Факт оказания помощи при аварии оформляется актом по форме Приложения 8.

2. Акт об оказании помощи составляется в 4-х экземплярах капитаном (скипером) судна, оказавшего помощь, и заверяется штемпелем, датой и подписью капитанов (скиперов) потерпевшего судна и судна, оказавшего помощь. Пароходства, запросившее и оказавшее помощь при авариях, получают по 2 экземпляра акта.

Лица, подписывающие акт, имеют право сделать в нем необходимые оговорки.

3. В акте делаются отметки об имуществе, уничтоженном и поврежденном во время оказания помощи, с указанием степени его повреждения и процента годности согласно данным инвентарной книги судна.



Должным образом оформленный акт является основанием для расчетов за оказанную помощь.

#### **Статья 14. ОПЛАТА РАСХОДОВ ПО АВАРИИ**

1. За помощь, оказанную при аварии, оплачиваются:
  - 1.1. все фактические понесенные расходы при оказании помощи, причем работа буксиров оплачивается по тарифным ставкам ходового и стояночного времени Приложения б с применением к этим ставкам коэффициента 3,0;
  - 1.2. убытки, вызванные повреждением судна, оказавшего помощь, или его инвентаря во время спасительных работ, исключая случаи, когда эти повреждения явились следствием нарушения правил эксплуатации экипажем этого судна и Основных положений о плавании по Дунаю.
2. Оплата, предусмотренная п. 1 настоящей статьи, производится и в этом случае, если судно оказавшее помощь, не сможет обеспечить её полезный результат по независящим от этого судна причинам.
3. Время оказания судном помощи для оплаты понесенных им расходов в соответствии с п. 1.1 настоящей статьи определяется следующим образом: началом оказания помощи считается время оставления каравана (состава) буксиром, оказывающим помощь, либо отхода буксира от места стоянки, а окончанием – время принятия каравана (состава) буксиром после окончания оказания помощи или получения отказа от помощи и возвращения буксира к месту его стоянки.
4. Пароходство, судно которого оказало помощь, выставляет за это счет. К счету прилагается расчет убытков и акт об оказании помощи. Расчеты производятся в свободно конвертируемой валюте по согласованию сторон.

Счет подлежит оплате в течение 20 дней после его получения.
5. Расчеты, связанные с оказанием взаимной помощи при авариях, производятся договаривающимися пароходствами отдельно и независимо от всякого рода других расчетов, вытекающих из настоящего и других соглашений, заключенных пароходствами между собой, а также третьими лицами.

## **Статья 15. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН**

1. В случае, если судно пароходства в процессе оказания им помощи потерпело аварию по вине судна другого пароходства, последнее обеспечивает за свой счет в согласованный сторонами срок исправление повреждений, полученных в результате аварии, если только потерпевшее пароходство не выразит желания получить соответствующую денежную компенсацию.
2. Судно, оказывающее помощь, не несет ответственности за повреждения, причиненные пострадавшему судну при оказании помощи, за исключением случаев нарушения Основных положений о плавании по Дунаю и других предписаний компетентных органов.
3. Во всех остальных случаях действуют положения статьи 10 части «А» настоящего Соглашения.

### **ЧАСТЬ В.**

### **ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

## **Статья 16. ПРЕТЕНЗИИ, ИСКИ, АРБИТРАЖ**

1. Любые претензии, вытекающие из договоров буксировки судов и оказания помощи судам при авариях, предъявляются заявителем в письменной форме с приложением необходимых документов, подтверждающих право на претензию.
2. Вторая сторона обязана в течение 3-х месяцев со дня получения претензии рассмотреть её и уведомить письменно заявителя об удовлетворении или отклонении претензии.

Если вторая сторона отклонила претензию, либо удовлетворила её только частично или не рассмотрела претензию в установленный срок, заявитель имеет право на предъявление иска.

3. Споры, возникающие из настоящего Соглашения между дунайскими пароходствами – участниками Договора, подлежат рассмотрению в соответствии с Положением о решении спорных вопросов между дунайскими пароходствами – участниками Братиславских соглашений.

4. Срок исковой давности по всем претензиям участников буксировки и оказания помощи при авариях и третьих лиц устанавливается в один год, исчисляемый со дня возникновения права на иск.

5. Срок давности продлевается до момента получения ответа на претензию, но не более, чем на 3 месяца, если иное не предусмотрено национальным законодательством страны рассмотрения иска. При отсутствии ответа на претензию срок исковой давности составляет 1 год 3 месяца.

6. Все платежи, вытекающие из настоящего Соглашения, должны производиться в течение 20 дней по получении счета в свободно конвертируемой валюте. За каждый день просрочки платежа задолжавшая сторона уплачивает пеню в размере 0,05% от неуплаченной в срок суммы на день оплаты.

### **Статья 17. ОБЩАЯ АВАРИЯ**

Расходы, попадающие под распределение между судном, грузом и фрахтом, определяются Дунайскими правилами по общей аварии 1990 года.

### **Статья 18. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ**

Изменения и дополнения к настоящему Соглашению рассматриваются и утверждаются Конференцией директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений.

### **Статья 19. СРОК ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ**

1. Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок и вступает в силу с 1 января 1992 года.

С заключением этого Соглашения теряют силу разделы первый и второй Соглашения о буксировке, оказании помощи судам при авариях и агентировании 1955 года.

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

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

## **Статья 20. ДЕПОЗИТАРИЙ**

Настоящее Соглашение подписано в г. Измаиле 26 сентября 1991 г. в одном экземпляре на русском языке и сдано на хранение АО «Словацкое пароходство и порты».

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*  
к Соглашению о взаимной  
буксировке и оказании помощи  
судам при авариях

**ГРАНИЦЫ АКВАТОРИЙ ПОРТОВ**

<b>ПОРТ</b>	<b>ГРАНИЦЫ, км</b>
Регенсбург	2379 – 2372
Деггендорф	2287 - 2282
Пассау	2234 - 2222
Раннинг	
Ашах	2162 – 2159
Линц	2139 - 2130
Буксир	2144 – 2126
ФЕСТ	2129 – 2116
Кремс, порт	1998
Пишельсдорф	1972
Корнойбург	1944 – 1941
Вена	1933,8 – 1919,4
Буксир	1944 – 1916
Альберн, порт	1918
Лобау, порт	1916
Братислава	1871,5 – 1860,0
Дьер, канал, устье, зимовник	1793 – 1785
Дьер, порт	1793,15 – 1785,11
Комарно	1770 – 1764
Комаром	1770 - 1765
Сень	1765 – 1761
Будапешт	1654 - 1638
Дунайварош	1578 – 1582
Мохач	1451 – 1446
Бездан	1427 – 1422
Апатин	1405 – 1400
Вуковар	1338 – 1332
Нови Сад	1259 – 1250
Белград	1177 – 1165
Панчево	1155 – 1148
Смедерево	1118 – 1114
Молдова-Веке	1051 – 1048
Дренкова	1020 – 1016
Люботина	980
Оршова	958 – 953
Турну-Северин	935 – 929
Кладово	935 – 929
Прахово	863 – 856

Лом	747 – 737
Русе	503 – 486
Джурджу	498 – 483
Браила	175 – 168
Галац	154 – 146
Рени	131 – 121
Измаил (Килийский рукав)	96 – 82
Киля	54 – 42
Усть-Дунайск	22 -0

*Примечание:* Границы акваторий других дунайских портов определяются согласно действующим предписаниям местных властей.

### ЗАЯВКА НА БУКСИРОВКУ

Пароходству.....  
(пароходство-владелец буксира)

Прошу предоставить буксир для.....  
(вид работы: линейная буксировка, перешвартовка и т.д.)

..... судна.

1. Наименование (номер) судна .....
2. Судовладелец и его адрес.....
3. Основные размерения судна (м):
  - а) длина наибольшая .....
  - б) ширина .....
  - в) осадка с грузом .....
  - г) осадка порожнем .....
  - д) расстояние до фикс-пункта .....
4. Наименование груза (грузов) .....
5. Масса груза на судне (т) .....
6. Эквивалент массы судна (т) .....
7. Пункты (места) начала и окончания буксировки:  
от ..... до .....
8. Наименование и адрес агента судовладельца в ближайшем порту назначения  
(только для линейной буксировки) .....
9. Желаемый срок подачи буксира .....

(дата, время)

\_\_\_\_\_  
Дата, время подачи заявки

\_\_\_\_\_  
Должностное лицо и подпись

**АКТ О БУКСИРОВКЕ № \_\_\_\_\_**

**Наименование пароходства** \_\_\_\_\_

Буксировка производится на основании действующего Соглашения о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях.

1. Отправитель судна и его адрес .....
2. Порт отправления (км Дуная) .....
3. Получатель судна и его адрес .....
4. Порт назначения (км Дуная) .....
5. Наименование (номер) судна .....
6. Судовладелец и его адрес .....
7. Основные размерения судна (м):
  - а) длина наибольшая .....
  - б) ширина .....
  - в) осадка с грузом .....
  - г) осадка порожнем .....
  - д) расстояние до фикспункта .....
8. Наименование груза (грузов) .....
9. Масса груза на судне (т) .....
10. Эквивалент массы судна (т) .....
11. Отметки отправителя судна, не обязательные для пароходства:
  - а) приложенные документы .....
  - .....
  - .....
  - б) прочее .....
12. Дата и время начала буксировки: .....
- .....



ПОДПИСЬ КАПИТАНА  
(ШКИПЕРА) буксируемого  
судна или его представителя

ПОДПИСЬ КАПИТАНА  
буксира

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

13. Расчет стоимости буксировки:

- а) количество виртуальных км .....
- б) количество килат .....
- в) стоимость 1 килата ..... евро
- ИТОГО: ..... евро

14. Дата и время окончания буксировки .....

15. Расписка получателя .....

16. Отметка о зимовке

Даты:

начало..... подпись .....

окончание..... подпись .....

17. Лихтеровки

Порт (место) .....

Наименование (номер лихтера) .....

Количество груза .....

18. Для служебных отметок.

*Примечание:* При выполнении буксировочных работ составление акта о буксировке не является обязательным

*ПРИЛОЖЕНИЕ 4*  
*к Соглашению о взаимной*  
*буксировке и оказании помощи*  
*судам при авариях*

**НОРМЫ СРЕДНЕСУТОЧНОЙ СКОРОСТИ БУКСИРОВКИ СУДОВ  
ПО р. ДУНАЙ, КИЛОМЕТРЫ В СУТКИ**

Участок	Направление буксировки	Период	
		апрель - август	сентябрь - март
Регенсбург-Комарно	Вверх	100	80
	Вниз	148	113
Комарно - Прахово	Вверх	120	102
	Вниз	176	136
Прахово-Сулина/ Усть-Дунайск	Вверх	135	116
	Вниз	170	131

## РАСЧЕТ КОЛИЧЕСТВА КИЛАТОВ

1. Расчет количества килатов при линейной буксировке  $K$  производится по формуле:

$$K = \frac{(Q + D_{\text{экв}}) l_{\text{вирт}}}{1000} \quad (1)$$

где

$Q$  – масса груза на буксируемом судне, т  
 $D_{\text{экв}}$  – эквивалент массы буксируемого судна, т  
 $l_{\text{вирт}}$  – виртуальные километры

2. Эквивалент массы буксируемого судна определяется по формуле:

$$D_{\text{экв}} = 1,176 L (B + 2 T_o) \quad (2)$$

где

1,176	– коэффициент сопротивления
$L$	- наибольшая длина судна, м
$B$	- ширина судна, м
$T_o$	- осадка судна порожнем, м

3. Виртуальные километры  $l_{\text{вирт}}$  определяются по формуле:

$$l_{\text{вирт}} = \sum li_{\text{куч } i} \quad (3)$$

где

$li$  – дальность буксировки на  $i$ -ом участке (при условии, что общая дальность буксировки  $l = \sum li$ );

$К_{\text{уч } i}$  – участковый коэффициент, учитывающий сложность буксировки на  $i$ -ом участке (Приложение 7 к Соглашению).

*ПРИЛОЖЕНИЕ 6*  
к Соглашению о взаимной  
буксировке и оказании помощи  
судам при авариях

**ПЕРЕВОД В КИЛАТЫ И СТОИМОСТЬ  
1 ЧАСА ЗАНЯТОСТИ БУКСИРОВ ПРИ ПОРТОВЫХ РАБОТАХ И  
ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ СУДАМ ПРИ АВАРИЯХ**

Мощность буксира, кВт (л.с.)	1 час ходового времени		1 час стояночного времени	
	килат	ЕВРО	килат	ЕВРО
до 147 (200)	10,0	20,8	4,0	8,3
148-220 (201-300)	14,0	29,1	5,6	11,7
221-294 (301-400)	17,5	36,4	7,0	14,6
295-367 (401-500)	21,0	43,8	8,4	17,5
368-441 (501-600)	24,5	51,0	9,8	20,5
442-515 (601-700)	28,0	58,3	11,2	23,3
516-588 (701-800)	31,5	65,7	12,6	26,3
589-662 (801-900)	35,0	73,0	14,0	29,1
663-735 (901-1000)	38,5	80,2	15,4	32,1
736-882 (1001-1200)	42,0	87,5	16,8	35,0
883-1029 (1201-1400)	49,0	102,1	19,6	40,8
1030-1176 (1401-1600)	56,0	116,7	22,4	46,7
1177-1323 (1601-1800)	63,0	131,3	25,2	52,5
1324-1470 (1801-2000)	70,0	145,9	28,0	58,3
1471-1764 (2001-2400)	80,5	167,7	32,2	67,1
1765-2059 (2401-2800)	94,5	197,0	37,8	78,8
2060-2353 (2801-3200)	108,5	226,1	43,4	90,5
2354 (3201) и более	122,5	255,2	49,0	102,1

*Примечание:* При оказании помощи судам при авариях к стоимостным показателям применяется коэффициент 3,0.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 7  
к Соглашению о взаимной  
буксировке и оказании помощи  
судам при авариях*

**ТАБЛИЦА УЧАСТКОВЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ**

Участок	Направление буксировки	
	Вверх	Вниз
Кельхейм-Комарно (км 2414-1767)	3,45	1,63
Комарно-Прахово (км 1767-861)	1,15	0,61
Прахово-Сулина и Килийский рукав(км 861-0)	1,00	0,60
Драва	3,00	0,78
Тиса (по Сегедин, Km 0-170)	1,30	0,56
Бегей	3,00	1,29

**АКТ ОБ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ**

Составлен .....  
( место, дата, время )

Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что судно  
.....  
(наименование, тип-буксир, самоходное грузовое и т.д.)

мощностью ..... кВт (л.с.), принадлежащее парходству .....  
.....  
оказало помощь судну .....  
(наименование, тип)

грузоподъемностью ..... тонн,  
принадлежавшему парходству .....  
На борту судна, которому была оказана помощь, находились грузы .....  
.....  
(наименование грузов)  
в количестве ..... тонн.

Судно, оказавшее помощь, следовало с караваном (составом) из .....несамоходных судов.

Краткое описание произошедшей аварии: .....  
.....  
.....

Вид оказанной помощи: .....  
.....  
.....

Время оказания помощи:

Дата	Начало (часы, мин.)	Окончание (часы, мин.)	Причина прекращения помощи (ночное время, решение капитана потерпевшего судна и т.д.)
«___»	_____	_____	_____
«___»	_____	_____	_____
«___»	_____	_____	_____

За время оказания помощи судно, оказавшее её имело следующие повреждения и убытки:

по корпусу .....

по инвентарю .....

по грузу .....

.....

Особые замечания сторон:

.....

.....

Сторона, запросившая помощь

Сторона, оказавшая помощь

\_\_\_\_\_  
*Должностное лицо и подпись*

\_\_\_\_\_  
*Должностное лицо и подпись*

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_г.

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_г.

*Примечание:* При необходимости допускается заверенное подписями продолжение записи на оборотной стороне настоящего акта.

## **ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА НАДБАВКИ К БАЗИСНОЙ СТОИМОСТИ КИЛАТА**

1. При определении размера надбавки принимаются следующие исходные данные:

базисная стоимость 1 килата - 1,86 евро;

базисная цена дизтоплива – 159 евро;.

фактическая цена 1 тонны дизтоплива по Роттердамскому плацу на день начала буксировки;

необходимое среднее количество дизельного топлива на производство 1 килата - 3,7 кг

2. Размер надбавки к базисной стоимости килата определяется исходя из условия ее повышения на 0,038 евро за каждые 10 евро увеличения фактической цены топлива по сравнению с базисной по следующей формуле:

$$(C_f - 159) \times 0,038$$

-----, где  $C_f$  - фактическая цена 1 тонны дизтоплива по Роттердамскому плацу на день начала буксировки».



**МЕМОРАНДУМ**  
**об основных принципах сотрудничества пароходств по организации**  
**судоходства в условиях мелководья в районе переката Лута и на**  
**других лимитирующих участках Дуная**

Настоящие принципы призваны содействовать согласованным совместным действиям пароходств - участников Братиславских соглашений, направленным на осуществление мер, выполнение которых может обеспечить гарантированное движение караванов и одиночных судов в критических условиях мелководья, возникающих на лимитирующих участках реки Дунай.

1. Общие условия

- 1.1. Моментом начала применения мер, предусмотренных настоящими принципами, считается получение капитаном судна устной или письменной информации от ближайшей к указанному участку Дуная капитании или от других судов, указывающей на необходимость выполнения специальных проводок через сложный участок судна или каравана частями.
- 1.2. Считать необходимым выполнение операций по специальной проводке судна/каравана в случае, если судно либо хотя бы одна единица каравана имеют осадку, не гарантирующую по сравнению с фактическим уровнем воды на перекате запас в 10 см при движении вверх по течению и 20 см – при движении вниз по течению.
- 1.3. Специальной проводкой считается организация перемещения методом одновременного толкания и буксировки несамоходного секционного (или приспособленного под толкание) судна либо только буксировки самоходного судна, конструктивно предназначенными для этих операций судами.
- 1.4. Пароходства не будут осуществлять проводку при наступлении темного времени суток.

## 2. Взаимное информирование

- 2.1. При снижении уровней воды до критических показателей, требующих специальной проводки, пароходство, судно которого находится в районе переката, направляет в адрес других пароходств информацию о фактической навигационной обстановке и прогнозируемой тенденции на ближайшие дни.
- 2.2. Для организации согласованных действий пароходства взаимно информируют друг друга о:
  - зафиксированных минимальных уровнях воды на определенных участках Дуная;
  - названии и реквизитах обеспечивающего проводку судов своего пароходства буксира (при наличии такового), назначенного старшим на определенном лимитирующем участке;
  - планируемом времени подхода своих караванов судов к лимитирующему участку Дуная;
  - составе подходящих караванов и фактической осадке входящих в них судов;
  - наличии собственной (либо нанятой) буксирной тяги для оказания помощи при проводке своих караванов.

## 3. Взаимные действия

- 3.1. При отсутствии собственной (либо нанятой) буксирной тяги для оказания помощи при проводке своего каравана его судовладелец обращается к другим пароходствам, располагающим буксирной тягой, с заявкой об организации специальной проводки через лимитирующий участок на основании условий «Соглашения о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях», включая, при необходимости, использование одновременно двух буксиров.
- 3.2. Пароходства, располагающие собственной буксирной тягой в районе лимитирующего участка Дуная, при получении заявок на оказание помощи рассматривают возможность их выполнения, совместно с заказчиком определяют количество необходимых для этого буксиров и порядок выполнения работ. Работа по проводке через лимитирующий участок производится с учетом очередности подхода к нему караванов судов под руководством назначенного для этой операции капитана буксирующего судна.

3.3. После завершения проводки капитаны проведенного судна / каравана и буксировщика подписывают Акты выполненных работ в установленном Братиславскими соглашениями порядке.

#### 4. Организация проводок

4.1. Порядок и очередность проводки судов/караванов, принадлежащих пароходствам – участникам Братиславских соглашений, оперативно определяются радиообменом (совещанием) между капитанами судов, назначенными от имени судовладельцев старшими по проводке своего тоннажа. Формирование конвоев для прохождения вверх/вниз производится из готовых к проводке судов в зависимости от очередности их прибытия в район лимитирующего участка и объявления о полной готовности к проводке.

4.2. При определении очередности учитываются мощность обеспечивающих проводку буксиров/толкачей, наличие тоннажа определенной осадки, необходимой для «разработки» фарватера, в зависимости от реального уровня воды на лимитирующем участке и опыта капитана в осуществлении операций по проводке судов в сложных навигационных условиях.

4.3. Проводка проходных конвоев вверх/вниз по течению производится поочередно в зависимости от наличия тоннажа, готового для проводки в определенном направлении.

Составлено в г. Моймировце, Словацкая Республика 12 сентября 2003 г.

## Раздел V

### СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОМ АГЕНТИРОВАНИИ СУДОВ В ДУНАЙСКИХ ПОРТАХ

В целях установления единых условий взаимного агентирования судов в дунайских портах пароходства:

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АО (АД БРП)  
«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)  
АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)  
НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)  
ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)  
ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)  
АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОХОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)  
ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО» (ОАО УДП)  
АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)  
ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)  
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)  
РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

договорились о нижеследующем:

## **Статья 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Договаривающиеся пароходства обязуются осуществлять взаимное агентирование судов дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений, самостоятельно или через своих агентов. Взаимное агентирование может производиться путем заключения прямых договоров между пароходствами.

2. Взаимное агентирование судов будет осуществляться на основании действующих правил в стране нахождения соответствующего дунайского порта, а также в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Агентированию подлежат суда договаривающихся, принадлежащие им на правах собственности или взятые ими в тайм-чартер у других пароходств – участников Братиславских соглашений.

Пароходство, взявшее суда в тайм-чартер, извещает об этом своих соответствующих агентов.

Агентирование производится в портах, указанных в Приложении 1.

## **Статья 2. ОБЯЗАННОСТИ АГЕНТА**

1. В агентское обслуживание входит выполнение операций, обычно производимых при агентировании судов, в частности:

- 1.1. организация выполнения таможенных и пограничных формальностей;
- 1.2. оформление прибытия и отправления судна, прием нотиса о готовности судна, фиксирование в нем времени подачи, а также подписание нотиса;
- 1.3. организация приема/сдачи безэкипажных судов в соответствии с соглашениями об обслуживании безэкипажных судов, заключенных между отдельными пароходствами;
- 1.4. извещение грузополучателя о прибытии груза и грузоотправителя о прибытии судна под погрузку;
- 1.5. организация и контроль за обработкой судов в портах;
- 1.6. оформление всякого рода документов, связанных со стоянкой и обработкой судов в портах;

1.7. содействие в составлении и передаче капитану (скиперу) судна или представителю судовладельца актов о погрузке/разгрузке судов и карго-планов, обеспечение составления различных актов, касающихся недостачи и повреждения грузов в целях обеспечения интересов судовладельца;

1.8. составление актов о стояночном времени судов (таймшитов);

1.9. подписание накладных (коносаментов) и манифестов от имени судовладельца;

1.10. организация обеспечения судна топливом, пресной водой, продовольствием, проведения технического обслуживания и ремонта, предоставления медицинских услуг экипажу и пассажирам при наличии письменной заявки капитана (скипера) или судовладельца;

1.11. ежемесячное составление и отправка дисбурсментских счетов;

1.12. оказание содействия капитану (скиперу) судна в составлении актов об авариях или рапортов о несчастных случаях;

1.13. выдача в соответствии с указаниями судовладельца наличных денег капитанам (скиперам) судов из сумм, специально переведенных для этой цели судовладельцем.

2. В агентское обслуживание входит также и выполнение операций:

2.1. передача телексом информации о ходе погрузочно-разгрузочных работ в данном порту (начало, очередность обработки и т.д.), а также информации о прибытии/отходе судна, погруженном грузе и т.д.

2.2. оказание содействия членам экипажа, оставшимся на берегу для лечения или по другим причинам и организация их репатриации в соответствии с указаниями судовладельца;

2.3. своевременная отправка в адрес судовладельца необходимой информации, касающейся правил и тарифов, а также иной информации, относящейся к портам и соответствующему судоходному участку р. Дунай.

3. Агент будет агентировать суда наилучшим образом и принимать меры к максимальному сокращению их стояночного времени, скорейшему снабжению судов и своевременному выполнению других операций с таким расчетом, чтобы к моменту окончания грузовых работ были завершены все остальные работы и операции по судну.

4. Контроль и составление необходимых документов, требуемых таможенными и другими властями, а также подготовка манифестов,

коносаментов или накладных по мере погрузки судна должны осуществляться агентом таким образом, чтобы по окончании грузовых операций судно могло отправляться в рейс без задержки. Коносаменты или накладные на груз выписываются на бланках пароходства, судно которого принимает груз.

5. Агент будет информировать капитанов (скиперов) агентируемых судов об изменениях в правилах судоходства, формальностей в портах и на соответствующем участке р. Дунай.

6. Если прибывший на судне груз не будет выдан грузополучателю вследствие неуплаты фрахта или по другим причинам, агент должен по поручению пароходства, владельца судна, поместить этот груз на свой склад или на склад другой фирмы, причем на этот груз капитану (скиперу) судна должна быть выдана соответствующая расписка. Агент информирует о складировании груза пароходство, которое должно полностью возместить понесенные агентом расходы по выгрузке, складированию и хранению груза.

7. Если агент сочтет возможным, он будет производить по поручению владельца судна инкассацию причитающегося пароходству фрахта, наложенных платежей и иных сумм, подлежащих оплате грузополучателями и другими лицами. Инкассированные суммы будут немедленно переводиться за счет владельца судна на его текущий счет. Срок инкассации фрахта устанавливается в 2 месяца, если не согласовано иное.

В случае несвоевременного перевода инкассированных сумм владельцу судна выплачиваются проценты в размере 0,05% в сутки от суммы задержанных платежей.

По взаимному соглашению договаривающихся пароходств при переводе инкассированных сумм допускается зачет сумм, причитающихся с того пароходства, в чью пользу произведена инкассация.

8. Агент будет принимать необходимые меры к обеспечению интересов владельца судна в связи с претензиями, которые могут возникнуть со стороны грузоотправителей, грузополучателей или третьих лиц.

По договоренности с владельцем судна агент может принимать на себя в каждом отдельном случае судебную защиту его интересов и выдавать по отдельным поручениям необходимые гарантии.

9. Агент производит за счет судовладельца оплату сборов и плат, взимаемых с судна по договоренности с судовладельцем. Судовладелец по договоренности с агентом осуществляет перевод определенных сумм на счет агента в качестве аванса.

### **Статья 3. ОБЯЗАННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА**

1. Не позднее, чем за 48 часов до ожидаемого прибытия судна в порт погрузки/выгрузки судовладелец обязан сообщить агенту:

- 1.1. ожидаемое время подхода судна;
- 1.2. наименование грузополучателя и его адрес;
- 1.3. наименование грузоотправителя и его адрес;
- 1.4. наименование и количество груза, который необходимо погрузить\выгрузить;
- 1.5. особые условия, которые должны быть учтены агентом при приеме груза на судно от грузоотправителя или выдаче груза с судна грузополучателю.

При несоблюдении этого условия агенту возмещается стоимость представленных каждому судну бланков накладных/манифестов в размере 3,0 евро. Если агент понесет расходы по документам, относимые третьими лицами на судовладельца, последний возмещает эти расходы по предъявлению счета агента.

### **Статья 4. ОПЛАТА УСЛУГ ЗА АГЕНТИРОВАНИЕ**

1. За оказанные услуги по агентированию. Судовладелец выплачивает агенту вознаграждение по следующим ставкам:

- 1.1. за самоходные суда всех типов и размеров – 24,0 евро за судно;
- 1.2. за линейные буксиры и грузовые самоходные суда – 33,7 евро за судно;
- 1.3. за пассажирские суда – 41 евро за судно.

2. Ставки взимаются:

- 2.1. по судам, совершающим в данном порту только погрузку или выгрузку – в размере, указанном в п. 1;
- 2.2. по судам, совершающим в данном порту выгрузку и погрузку – в размере удвоенных ставок п. 1;
- 2.3. по самоходным и несамоходным судам, заходящим в порт только для снабжения – в размере 25% ставок п. 1;



2.4. за каждое совершение формальностей в пограничных пунктах (вход или выход) – в размере 25% ставок п. 1.

3. Ставки агентского вознаграждения взимаются в каждом порту захода судна. Ставки включают выполнение агентом операций, предусмотренных п.п. 7 и 8 статьи 2, оплачиваются судовладельцем дополнительно по ставкам, согласованным с агентом.

Расходы, связанные с выполнением операций по п. 2 статьи 2 и оказанием агентом других дополнительных услуг, оплачиваются пароходством в соответствии с действительными затратами агента при представлении последним соответствующих оправдательных документов.

4. Вознаграждение агента за аквизицию груза составляет 3% от сумм фрахта за привлеченный к перевозке груз, с оплатой вознаграждения в валюте фрахта.

5. Оплата причитающихся агенту сумм производится в течение 30 дней по предъявлении агентом счетов с приложением необходимых оправдательных документов. В случае неуплаты счета в указанный срок пароходство выплачивает пеню в размере 0,05% от неуплаченной суммы за каждый день просрочки на день оплаты.

## **Статья 5. ВЗАИМНОЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУДОВОГО ПЕРСОНАЛА**

1. Пароходства – участники Соглашения по возможности взаимно предоставляют друг другу членов судового персонала по заявке судовладельца для выполнения краткосрочных рейсов.

2. Во время пребывания на судне (барже) предоставленный в распоряжение другой стороны персонал подчиняется капитану судна.

Пароходство, оказывающее услугу, не несет ответственности перед пароходством, пользующимся услугой, или перед третьими лицами за работу и действия предоставленного в распоряжение другой стороны персонала.

Предоставленный в распоряжение другой стороны персонал во время оказания услуги с юридической точки зрения входит в личный состав пароходства, оказывающего услугу. Таким образом, возникающие в период предоставления персонала в распоряжение другой стороны случаи болезни, инвалидности, смерти, несчастные случаи рассматриваются так, как будто таковые возникли в пароходстве, оказывающем услугу. Однако пароходство, пользующееся услугой, обязано возместить пароходству, оказывающему

услугу, все расходы, связанные с такими несчастными случаями по работе, ответственность за которые в соответствии с законодательством страны пароходства, оказывающего услугу, несет работодатель.

3. Пароходство, пользующееся услугой, обязано обеспечить предоставленный в его распоряжение персонал бесплатной каютой, а также питанием за такую же плату, как последнее обеспечивает свой собственный судовой персонал.

4. Суточные оплачиваются за весь период командировки, а также за дни, необходимые для поездки от места нахождения до места командировки и обратно от места высадки до места первоначального нахождения. Порядок расчетов регулируется на двусторонней основе.

## **Статья 6. ПРЕТЕНЗИОННЫЕ И ДАВНОСТНЫЕ СРОКИ. АРБИТРАЖ**

1. Любые претензии, вытекающие из договоров на взаимное агентирование, предъявляются заявителем в письменной форме с приложением необходимых документов, подтверждающих право на претензию.

2. Вторая сторона обязана в течение 3-месяцев со дня получения претензии рассмотреть её и уведомить письменно заявителя об удовлетворении или отклонении претензии.

Если вторая сторона отклонила претензию, либо удовлетворила её только частично или не рассмотрела претензию в установленный срок, заявитель имеет право на предъявление иска.

3. Договаривающиеся стороны будут принимать необходимые меры для мирного урегулирования споров, претензий, жалоб, могущих возникнуть из настоящего Соглашения или в связи с ним.

Иски, вытекающие из договора на взаимное агентирование, рассматриваются в арбитраже при торгово-промышленной палате страны ответчика в соответствии с действующей процедурой рассмотрения исков в арбитраже (УНЦИТРАЛ).

4. Срок исковой давности по всем претензиям участников договора на взаимное агентирование устанавливается на один год, исчисляемый со дня возникновения права на иск.

5. Срок исковой давности продлевается до момента получения ответа на претензию, но не более, чем на 3 месяца, если иное не предусмотрено

национальным законодательством страны рассмотрения иска. При отсутствии ответа на претензию срок исковой давности составляет 1 год 3 месяца.

### **Статья 7. СРОК ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ**

1. Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок и вступает в силу с 1 января 1992 г.

С заключением этого Соглашения теряет силу раздел третий Соглашения о буксировке, оказании помощи судам при авариях и агентировании 1955 года.

2. Каждое из договаривающихся пароходств может отказаться от участия в настоящем Соглашении по истечении 6 месяцев со дня уведомления об этом в письменной форме пароходства АО СПаП и в копии – остальных пароходств.

Приложение к настоящему Соглашению составляют его неотъемлемую часть.

### **Статья 8. ДЕПОЗИТАРИЙ**

Настоящее Соглашение подписано в г. Измаиле 26 сентября 1991 г. в одном экземпляре на русском языке и сдано на хранение АО «Словацкое пароходство и порты» (АО СПаП).

**ДУНАЙСКИЕ ПОРТЫ, В КОТОРЫХ ПРОИЗВОДИТСЯ  
ВЗАИМНОЕ АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ**

СТРАНА	ПОРТЫ
ФРГ	Кельхейм, Регенсбург, Деггендорф, Пассау
Австрия	Линц, Вена
Словакия	Братислава, Комарно
Венгрия	Комаром, Сень, Будапешт, Сазхаломбатта, Дунайварош, Бая, Мохач
Хорватия	Осиек на Драве, Вуковар, Опатовац
Сербия и Черногория	Белград, Бездан, Апатин, Нови Сад, Прахово, Панчево, Смедерево
Болгария	все дунайские порты, открытые для международного судоходства
Румыния	все дунайские порты, открытые для международного судоходства
Украина	Рени, Измаил, Усть-Дунайск (с портопунктами Килия, Вилково)

## **Раздел VI**

### **СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ ПО Р. ДУНАЙ**

Решением 49-й Конференции директоров дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений действие настоящего Соглашения было приостановлено.

## Раздел VII

### СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОМ РЕМОНТЕ СУДОВ ДУНАЙСКИХ ПАРОВОДСТВ

В целях оперативного устранения на судах аварийных и навигационных повреждений, возникающих во время плавания на р. Дунай, и скорейшего ввода в эксплуатацию судов, получивших это повреждение, пароходства:

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АО (АД БРП)  
«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)  
АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Вена)  
НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ  
(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)  
ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»  
(ДЛ)  
ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»  
(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА  
(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ  
(ЧНФР НАВРОМ СА)  
РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО НФР «ДРОБЕТА» СА  
(НФР ДРОБЕТА СА)  
АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОВОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)  
ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО» (ОАО УДП)  
АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»  
(АСК УКРРЕЧФЛОТ)  
ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)  
ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО АД ЮРБ (ДД ЮРБ)  
РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО»  
СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)

договорились о нижеследующем:

#### Статья 1. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

1. Настоящее Соглашение распространяется на следующие виды ремонтных работ:

1.1. Настоящее Соглашение распространяется только на ремонтные базы и виды ремонтных работ, которые указаны в Приложении 1.

2. Ремонтные работы производятся на ремонтных базах (судоремонтные заводы, портовые мастерские и другие), указанные в Приложении 1.

## **Статья 2. ЗАЯВКА НА РЕМОНТ**

1. Ремонт судна осуществляется на основании заявки, поданной представителем пароходства, которому судно принадлежит на правах собственности или которое распоряжается этим судном (далее – судовладелец).

Заявка подается судовладельцем или его агентом письменно (в том числе телеграфом, телексом, факсом) по форме Приложения 2 ремонтной базе (или её представителю) либо соответствующему пароходству (или его агенту).

2. В экстренных случаях, угрожающих безопасности судна или окружающей среде, предварительная заявка на ремонт может подаваться по установленной форме непосредственно капитаном (шкипером) судна, подлежащего ремонту, с последующим подтверждением заявки судовладельцем или его агентом.

## **Статья 3. ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТА**

1. Пароходства будут способствовать внеочередному выполнению ремонтных работ, подпадающих под действие настоящего Соглашения.

2. Объем, ориентировочные стоимость и продолжительность ремонтных работ согласовываются между капитаном (шкипером) судна или агентом судовладельца и представителем ремонтной базы при оформлении протокола согласно Приложению 3 в течение не более 5 рабочих дней с момента получения ремонтной базой заявки о приходе судна на ремонтную базу в зависимости от характера полученных судном повреждений.

В случае, указанном в п. 2 статьи 2, ремонтные работы начинаются незамедлительно с момента прихода судна на ремонтную базу.

3. Перечень ремонтных работ вносится в заявку (ремонтную ведомость), составляемую капитаном (шкипером) судна или агентом судовладельца.

В заявке (ремонтной ведомости) указываются запасные части и отдельные вещи, которые судовладелец предоставляет ремонтной базе для устранения повреждений и неисправностей на судне.

4. Технический надзор за ремонтом судов осуществляется:

4.1. на экипажных судах – судовая администрация;

4.2. на безэкипажных судах – представитель судовладельца.

5. Приемка ремонтных работ, осуществляемая судовой администрацией и/или агентом судовладельца, оформляется приемным актом по форме Приложения 4.

Приемный акт составляется ремонтной базой в 6 экземплярах. Оригинал приемного акта и две его копии остаются на ремонтной базе, остальные экземпляры передаются капитану (скиперу) судна или скиперу подменной команды порта, обслуживающей безэкипажные суда.

#### **Статья 4. РАСЧЕТ СТОИМОСТИ И ОПЛАТА РЕМОНТНЫХ РАБОТ**

1. Основанием для определения окончательной стоимости ремонта является ремонтная заявка (ведомость) и акт дефектации, составляемый ремонтной базой и согласованной с судовладельцем.

2. Стоимость определяется калькуляцией, составляемой ремонтной базой. Окончательная калькуляция согласовывается и подписывается судовладельцем и ремонтной базой и заверяется их печатями.

3. Оплата ремонтных работ производится между сторонами отдельно и независимо от прочих расчетов и платежей, вытекающих из договорных обязательств сторон.

#### **Статья 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН**

1. Ремонтная база несет ответственность за качество выполняемого ею ремонта и за соответствие примененных при ремонте материалов условиям и стандартам, действующим в стране нахождения ремонтной базы, если сторонами не согласовано применение иных технических условий и стандартов.

2. Гарантийный срок на выполненные ремонтные работы устанавливаются на период от 3 до 6 месяцев со дня окончания ремонта в



зависимости в каждом отдельном случае от договоренности сторон при условии соблюдения судовладельцем технических условий эксплуатации.

3. В случае неуплаты судовладельцем счета в срок, указанный в п. 3 статьи 4, он уплачивает ремонтной базе пеню в размере 0,05% от неуплаченной суммы за каждый день просрочки на день оплаты счета.

4. Все споры, возникающие между сторонами, регулируются в соответствии с условиями статьи 16 Соглашения о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях применительно к вопросу о ремонте судов.

## **Статья 6. СРОК ДЕЙСТВИЯ**

1. Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок и вступает в силу с 1 января 1994 г.

С заключением настоящего Соглашения теряет силу Соглашение о взаимном производстве ремонта судов дунайских пароходств 1965 года.

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

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

Настоящее Соглашение подписано в г. Киев, Украина 24 октября 1993 г. в одном экземпляре на русском языке и сдано на хранение АО «Словацкое пароходство и порты».

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*  
*к Соглашению о взаимном ремонте*  
*судов дунайских пароходств*

**РЕМОНТНЫЕ БАЗЫ**

**З А Я В К А**

Судовладелец \_\_\_\_\_  
(полное название)

Заказчик \_\_\_\_\_  
(полное название и реквизиты)

Объект \_\_\_\_\_  
(название, тип судна)

---

---

---

---

---

---

---

---

\_\_\_\_\_  
Дата

\_\_\_\_\_  
подпись и печать



**А К Т**

**Приемки работ, выполненных \_\_\_\_\_ по ремонту \_\_\_\_\_**  
(ремонтная база) (название судна)

Ремонт \_\_\_\_\_ выполнен на основании заявки судовладельца  
(название судна)  
\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
(полное название)

Объем работ указан в прилагаемой спецификации.

Выполненные \_\_\_\_\_ работы приняты контрольным  
(ремонтная база)  
органом и в необходимых случаях освидетельствованы инспектором  
классификационного общества.

\_\_\_\_\_ несёт ответственность за качество выполненных  
(ремонтная база)  
работ в соответствии с п.п.1 и 2 статьи 5 Соглашения о взаимном ремонте  
дунайских пароходств.

Продолжительность ремонта \_\_\_\_\_ суток.

Стоимость ремонта: \_\_\_\_\_  
(сумма, валюта)

*Приложение:*

1. Спецификация выполненных работ.
2. Перечень документов, переданных на судно.

Акт оформлен « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. во время приемки судна из ремонта на  
\_\_\_\_\_

Представитель судоремонтной базы  
\_\_\_\_\_

Представители судовладельца:  
\_\_\_\_\_ Капитан (шкипер)  
\_\_\_\_\_ Ст. механик  
\_\_\_\_\_ Представитель  
заказчика

## Раздел VIII

### ПРОФОРМЫ

#### ПРОФОРМА

#### 1. СОГЛАШЕНИЕ О ПРИЕМЕ, СДАЧЕ, ОБСЛУЖИВАНИИ И ОХРАНЕ БЕЗЭКИПАЖНЫХ СУДОВ В ПОРТАХ ПОГРУЗКИ/ВЫГРУЗКИ

В целях установления единых условий приема, сдачи, обслуживания и охраны безэкипажных судов пароходства ....., именуемого в дальнейшем ....., с одной стороны, и пароходство ....., именуемое в дальнейшем ....., с другой стороны договорились о следующем:

#### Статья 1

..... в портах ....., а ..... в портах непосредственно или с помощью своих агентов выделяют на безэкипажное судно дежурный экипаж, обладающий необходимыми знаниями и квалификацией, на весь период нахождения судна в районе порта погрузки/выгрузки в том числе под грузовыми операциями и/или на якорной стоянке.

#### Статья 2

Дежурный экипаж выполняет следующие функции по охране и обслуживанию безэкипажного судна в портах договаривающихся сторон, указанных в статье 1:

1. Прием от экипажа буксира-толкача и сдача экипажу буксира-толкача безэкипажного судна, груза и инвентаря по акту (Приложение);
2. Прием и сдача всех необходимых грузовых, судовых, таможенных и пограничных документов;
3. Выполнение необходимых судовых работ, связанных с маневрами, швартовыми операциями и постановкой судов на якорь на акватории порта и на рейде, по условиям действующих в данном порту правил;

4. Снятие осадки судна в балласте и в грузе с оформлением соответствующего акта и определение количества груза по осадке;

5. Контроль за правильным распределением груза по трюмам с целью обеспечения остойчивости судна;

6. Прием и сдача навалочных и насыпных грузов;

7. Передача судовладельцу или его агенту соответствующих документов о приеме и сдаче груза для составления актов на недостаток, излишки или повреждения груза;

8. Обеспечение безопасной стоянки безэкипажных судов в порту и на рейде;

9. Обеспечение сигнальных огней и соответствующей сигнализации на безэкипажных судах во время их пребывания в порту или на якорной стоянке;

10. Наблюдение за швартовыми и якорными устройствами;

11. Участие в оформлении акта в случае аварии или повреждения безэкипажного судна во время его пребывания в порту или на якоре;

12. Обеспечение ежедневной информации судовладельцу (его агенту) о ходе грузовых работ, состоянии груза и судна;

13. Контроль очистки трюмов от остатков грузов, а также палуб, люковых крышек и шин на комингсах люков;

14. Раскатка и задривание люковых закрытий.

### **Статья 3**

Пароходство или капитаны буксиров-толкачей непосредственно или через своих представителей информируют порт, в котором будет осуществляться обслуживание, а также обслуживающее пароходство о предполагаемом прибытии с указанием количества и названия судов, которые будут сданы для обслуживания дежурному экипажу.

Информация дается за двое суток до прибытия в порт, а если время нахождения в пути судна меньше, чем двое суток, то не менее, чем за 12 часов.

Прием, сдача и обслуживание безэкипажных судов, прибывающих согласно предварительной информации, осуществляется круглосуточно.

#### **Статья 4**

Прием и сдача безэкипажного судна осуществляется после постановки буксиром - толкачом сдающего пароходства на определенном портовой администрацией месте, с учетом требований безопасности судоходства.

#### **Статья 5**

Приему и сдаче безэкипажного судна предшествует совместный осмотр состояния корпуса, исправности якорного, швартового и других устройств и систем, состояния горловин отсеков, правильной нагрузки, наличия воды или течи в корпусе, а также наличия инвентаря, надписей, заменяющих судовые документы и пломб, если они имеются. Результаты осмотра отражаются в акте (Приложение 1), оформляемом в 4 экземплярах, из которых один остается на буксире-толкаче, второй передается дежурному экипажу в порт погрузки/выгрузки, а остальные два экземпляра пересылаются представителю или агенту пароходства-собственника безэкипажного судна.

#### **Статья 6**

Дежурный экипаж принимает безэкипажные суда в технически исправном состоянии якорного, швартового, сигнального и другого устройств и люкового закрытия; при наличие полного комплекта швартовых тросов; с исправным электро- и другим оборудованием, четко нанесенной на бортах шкалой осадки, при наличии полного комплекта судовых документов. Устройство для замера воды в трюмах и промежуточных пространствах должно легко открываться и быть легко доступным.

#### **Статья 7**

Безэкипажные суда, не отвечающие требованиям, изложенным в ст.6, принимаются дежурным экипажем только для охраны и в тех случаях, когда неисправность судов не угрожает их плавучести, а также безопасности на стоянке. Для последующей обработки такие суда принимаются после устранения неисправности и после письменного распоряжения судовладельца (его представителя или агента) под его ответственность.



Пароходство или капитаны буксиров-толкачей должны заблаговременно информировать пароходство, осуществляющее обслуживание о характере повреждения безэкипажных судов, которые предполагается сдать для охраны и/или обслуживания дежурному экипажу.

### **Статья 8**

Сторона, осуществляющая обслуживание безэкипажного судна, несет материальную ответственность за сохранность судна и инвентаря, принятому по акту.

Ответственность по смыслу данной статьи начинается с момента подписания акта передающей и принимающей сторонами.

Обслуживающая сторона, однако, не отвечает за скрытые дефекты, которые не могут быть обнаружены внешним осмотром при приеме/сдаче безэкипажного судна, и за убытки, причиненные безэкипажным судам третьими лицами, что должно быть подтверждено соответствующим аварийным актом.

### **Статья 9**

Дежурный экипаж несет ответственность за принимаемые грузы на безэкипажные суда только насыпью или навалом.

При перевозке штучных грузов на безэкипажных судах вопросы ответственности регулируются по отдельной договоренности по условиям Приложения 2 к Проформе, а по наливным грузам – по другим условиям.

### **Статья 10**

За все время работы на безэкипажных судах дежурный экипаж входит в состав персонала обслуживающего пароходства и по трудовым вопросам для него не возникает никаких правовых изменений.

### **Статья 11**

Все виды повреждений, нанесенные безэкипажным судам в период обслуживания дежурным экипажем, оформляются соответствующим актом и подлежат обязательному и срочному устранению за счет виновной стороны до выхода судна в рейс.

Обо всех случаях повреждения обслуживающая сторона должна незамедлительно уведомить владельца безэкипажных судов.

Если повреждение нанесено в подводной части корпуса судна и для его устранения необходимо применение судоподъемных средств, допускается временное устранение повреждения в пределах норм Регистра или другого классификационного общества на период перехода судна до порта приписки или судоремонтной базы по определению судовладельца.

Обслуживающая сторона должна оформить акт и в том случае, когда повреждение или аварию вызвало третье лицо или нанесено третьему лицу.

## **Статья 12**

Дежурный экипаж заблаговременно информирует представителя или агента пароходства – владельца безэкипажного судна о его готовности к отходу из порта.

## **Статья 13**

Аккордная ставка за обслуживание и охрану дежурным экипажем безэкипажных судов в объеме функций, указанных в ст. 2, устанавливается в размере ..... за одно судно в сутки (полные или неполные) независимо, находится баржа под грузовыми операциями или принята для несения вахты.

## **Статья 14**

Перестановка безэкипажных судов в порту рассчитывается и оплачивается на основании Братиславских соглашений или других местных портовых тарифов.

Оказание помощи при авариях и выкачивание воды при пробое на безэкипажных судах рассчитывается и оплачивается по фактическим расходам.

## **Статья 15**

В дунайских портах безэкипажным судам могут оказываться и другие услуги, оплата которых не входит в аккордную ставку, указанную в ст. 13 и согласовывается между пароходствами и/или другими организациями в двустороннем порядке.

Перечень этих услуг, а также организаций, выполняющих или организующих их выполнение в дунайских портах по странам приведен в приложении к сборнику «Дунайские порты»

### **Статья 16**

Расчеты за услуги по обслуживанию и охране безэкипажных судов производится по курсу торговых платежей на момент окончания обслуживания.

### **Статья 17**

Все, что не предусмотрено настоящим Соглашением, регулируется действующей редакцией соответствующих Братиславских соглашений.

### **Статья 18**

Договаривающиеся стороны будут принимать все необходимые меры для мирного урегулирования споров, которые могут возникнуть из настоящего Соглашения. Споры, не решенные мирным путем, подлежат рассмотрению в порядке, согласованном между сторонами.

### **Статья 19**

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания и заключается на неопределенный срок. Каждая из договаривающихся сторон может расторгнуть настоящее Соглашение с предварительным уведомлением об этом за ..... до предполагаемой даты его прекращения. Дополнения и изменения настоящего Соглашения осуществляются в письменном порядке с согласия сторон.

### **Статья 20**

Юридические адреса сторон:

Пароходство .....

Пароходство .....

От пароходства ..... От пароходства .....

.....

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*  
*к Соглашению о приеме-сдаче,*  
*обслуживанию и охране безэкипажных судов*  
*в портах погрузки-выгрузки (ст.2)*

Наименование

\_\_\_\_\_

**А К Т**

О приеме-сдаче баржи для толкания

между

\_\_\_\_\_

кто сдал и

\_\_\_\_\_

кто принял

При этом установлено следующее:

1. Техническое состояние баржи: 1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_

2. Инвентарь баржи:

Инвентарь проверен, принят в исправном - неисправном состоянии.

Установлена недостача-повреждение следующих предметов:

---

3. Наименование груза	Осадка в см	Количество тонн
_____ нос:	ЛБ _____ ПБ _____	_____
_____ середина:	ЛБ _____ ПБ _____	_____
_____ корма:	ЛБ _____ ПБ _____	_____
_____ средняя осадка	_____	_____

Примечания: \_\_\_\_\_

Место

Дата

СДАЛ:

ПРИНЯЛ:

## **УСЛОВИЯ ДЛЯ ПРИЕМА, СДАЧИ И ПЕРЕВОЗКИ ШТУЧНЫХ ГРУЗОВ НА р. ДУНАЙ БЕЗЭКИПАЖНЫМИ СУДАМИ**

Перевозить по р. Дунай грузы безэкипажными судами возможно только при следующих условиях.

1. Для погрузки штучных и упакованных грузов (которые сдаются и принимаются по счету мест) может быть подано безэкипажное судно, имеющее передвигающиеся крышки, способные закрываться и опломбировываться.
2. Прием и сдачу груза по счету каждое пароходство обеспечит двусторонним Договором с соответствующей организацией в стране порта выгрузки и погрузки.
3. После погрузки судна порт погрузки при содействии представителя агентства судовладельца, тальманской организации и грузоотправителя, обязан обеспечить при таможенном досмотре партий груза опломбирование трюмов судна работникам таможенного управления в порту таможенными пломбами. Эту операцию грузоотправитель отмечает в дунайской накладной.
4. Если на судно будет грузить груз двух и более партий, представитель судовладельца обязан обеспечить изготовление каргоплана о размещение груза в трюмах судна. Подменная команда, обслуживающая безэкипажные суда, обязана в процессе погрузки руководствоваться этим каргопланом. Изготовленный каргоплан должен быть приложен к остальным грузовым документам и в порту выгрузки будет служить для правильной выгрузки груза.
5. Капитан буксира при приеме погруженного толкаемого судна обязан до начала толкания убедиться в наличии таможенных пломб. В случае, если судно не опломбировано, или пломбы повреждены, капитан не принимает его к буксировке.
6. В порту выгрузки таможенные пломбы с судна снимаются работниками таможенного управления, а чем составляется акт.

7. Если груз прибыл в порт назначения с неповрежденными пломбами и в неповрежденном судне и в процессе выгрузки обнаружится недостача или повреждение груза, портовая организация производящая выгрузку, обязана немедленно составить акт о фактическом состоянии груза и передать этот акт грузополучателю для дальнейшей рекламации. Одновременно порт обязан информировать представителя судовладельца и передать ему копию акта о фактическом состоянии груза.

(Примечание: за такие ущербы несет ответственность портовая организация, которая грузила груз).

8. Если груз прибыл в порт назначения с поврежденными пломбами и в процессе выгрузки обнаружится недостача или повреждение груза, портовая организация производящая выгрузку, обязана немедленно составить акт о фактическом состоянии груза и передать его грузополучателю для дальнейшей рекламации. Одновременно она обязана проинформировать представителя судовладельца и передать ему копию акта о фактическом состоянии груза.

(Примечание: за такие ущербы должно отвечать парходство, которое буксировало баржу).

9. За повреждение груза и тары в процессе перегрузки несет ответственность портовая организация, которая нанесла ущерб. Для доказательства этого парходство, которое является владельцем судна, парходству, производящему обслуживание безэкипажного судна. Портовая организация один экземпляр акта приложит к грузовым документам, которые сопровождают груз.

10. Из принципа, приведенного в пункте 1 этих условий, допускается исключение подачи судна без крышек, о чем составляется соответствующий акт, только для погрузки грузов объемных и легко подсчитываемых, таких, как контейнеры, ящики, поддоны и другие грузы, вес одного места которого превышает 1000 кг.

За потери и повреждение груза при этой перевозке отвечает парходство, на судне которого осуществлялась эта перевозка. Парходство будет освобождено от ответственности в случае, если докажет, что повреждение произошло не по его вине.

Принято в г. Стара Лесна (Словакия) в 1979 г.

## 2. СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОЙ БУНКЕРОВКЕ СУДОВ ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ В ДУНАЙСКИХ ПОРТАХ

В целях установления условий взаимной бункеровки судов, дальнейшего развития сотрудничества в этой области ..... (название пароходства, с одной стороны, и ..... (название пароходства), с другой стороны, договорились, что взаимное обеспечение бункером в дунайских портах участников настоящего Соглашения будет производиться на нижеследующих условиях:

**Ст. 1** В соответствии с настоящим Соглашением пароходства – участники обязуются создать условия для обеспечения взаимного снабжения судов бункерным топливом (или согласно отдельной договоренности другими видами горюче-смазочных материалов) с целью устранения необходимости хранения топлива пароходствами – участниками в стране партнера по Соглашению и более гибкого разрешения эксплуатационных вопросов, связанных с бункеровкой судов.

**Ст. 2** Стороны договорились, что бункеровка судов дизельным топливом будет осуществляться бункерными базами в следующих портах:

.....  
.....  
.....  
.....

**Ст. 3** На перечисленных в ст. 2 базах топливо требуемого качества будет выдаваться в необходимом количестве для бесперебойной бункеровки судов. Пароходства направляют месячные заявки с подекадной разбивкой потребности в бункере для своих судов с указанием портов бункеровки общего количества топлива ..... (срок выдачи). Если указанная информация от пароходств не поступила, заявки на бункеровку судов будут удовлетворяться по возможности.

**Ст. 4** Бункеровка судов будет обеспечиваться в порядке очередности подхода судов в соответствии с действующими национальными портовыми правилами.

**Ст. 5** Заявки на бункеровку должны подаваться пароходству, которому принадлежит бункерная база не позднее, чем за ..... часов до начала бункеровки. Если указанная информация не поступит, заявки на бункеровку будут удовлетворяться по возможности. В случае значительных изменений

технических условий бункеровки и при аварийных случаях, пароходство, в ведении которого находится бункерная база, незамедлительно сообщает об этих изменениях другим пароходствам.

**Ст. 6** Судно, принимающее бункер, составляет в 6-ти экземплярах требование о полученном бункере, за подписью и печатью администрации судна. Форма – согласно Приложению 1. На требовании бункерная база указывает точное количество и качество выданного бункера, заверяет эти данные своей подписью и печатью. Из 6-ти экземпляров подлинник и 2 копии получает бункерная база, остальные 3 копии остаются на судне, получившем бункер. Судно, принявшее бункер, а также база, отпустившая его, высылает один экземпляр требования своему органу для ведения учета и обоюдной сверки для взаиморасчетов и по одному экземпляру направляет вместе с месячным отчетом своему пароходству.

**Ст. 7** Пароходства на основании, указанных в ст. 6, документов ежеквартально составляют и направляют друг другу ведомости о взаимной выдаче и получении бункера (Приложения 2 и 3) с указанием времени, количества, уточняют возможные расхождения, стремясь к тому, чтобы проверка взаиморасчетов была в любое время возможна.

**Ст. 8** Пароходства принимают меры к погашению образовавшейся задолженности за квартал только натурой и тем же видом топлива ..... . При задолженности бункера одной из сторон в количестве ..... тонн бункеровка прекращается до погашения задолженности.

**Ст. 9** Капитан бункерующегося судна обязан строго соблюдать правила пожарной безопасности, технические условия и другие правила пожарной безопасности, технические условия и другие правила, установленные для каждой бункерной базы, которые должны быть надлежащим образом доведены до сведения капитана.

**Ст. 10** Стороны принимают на себя обязанности соблюдать параметры горючих материалов согласно .....

**Ст. 11** Договаривающиеся пароходства будут принимать необходимые меры для мирного урегулирования споров, могущих возникнуть из настоящего соглашения или в связи с ним. Споры, которые не будут урегулированы в мирном порядке, .....

**Ст. 12** Настоящее Соглашение вступит в силу ..... и заключается на .....

Каждое из договаривающихся пароходств может отказаться от участия в настоящем Соглашении не позднее, чем за ..... месяцев, предварительно



погасив свою задолженность и заявив об этом в письменной форме другому договаривающемуся пароходству.

Приложения 1, 2 и 3 к настоящему Соглашению составляют его неотъемлемую часть.

Составлено в ..... (городе) ..... (дата) в ..... экземплярах на ..... (языке).

ПОДПИСИ СТОРОН:

Принято в г. Варна (РБ) в 1980 г.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*  
*к Соглашению о взаимной*  
*бункеровке судов (ст.6)*

.....  
(название пароходства)

.....  
(название судна)

.....  
(фамилия, имя капитана)

**ТРЕБОВАНИЕ**

Прошу отпустить для т/х ..... :

Наименование горючих	Единица измерен.	Потребное Кол-во	Фактически отпущено	Цена	Сумма	Примечание

Отпустил :

.....  
(дата)

Получил :  
с копиями паспортов

.....  
(подпись)

*ПРИЛОЖЕНИЕ 2*  
*к Соглашению о взаимной*  
*бункеровке судов (ст. 7)*

**ВЕДОМОСТЬ**

расчетов по топливу и смазочным материалам  
с \_\_\_\_\_ парокходством

Отпущено судам \_\_\_\_\_ парокходства:

№ №	Наименование судна	Дата отпуска	Вид топлива горючего	Единица измерения	Отпущенное количество

Получено судами \_\_\_\_\_ на базах \_\_\_\_\_ парокходства:

№ №	Наименование судна	Дата отпуска	Вид топлива горючего	Единица измерения	Отпущенное количество

*Примечание:* Настоящая ведомость составляется отдельно по каждому виду топлива или смазки за месяц

*ПРИЛОЖЕНИЕ 3  
к Соглашению о взаимной  
бункеровке судов (ст. 7)*

**ВЕДОМОСТЬ**

сверки расчетов по взаимной бункеровки с \_\_\_\_\_  
пароходом \_\_\_\_\_ на период от \_\_\_\_\_ до \_\_\_\_\_ года

№№	Наименование горючих или смазочных материалов	Единица измерения	Остаток на _____ год .....	Отпущено за квартал судами на базе паро- ходства	Получено за квартал судами на базе паро- ходства	Остаток на __год .....
			в пользу			в. пользу
			пароходства			пароход- ства

Остатки подтверждаем

Представитель

Представитель

\_\_\_\_\_  
(пароходства )  
подпись, печать

\_\_\_\_\_  
(пароходства )  
подпись, печать

### 3. СОГЛАШЕНИЕ НА ТАЛЬМАНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Нижеподписавшиеся \_\_\_\_\_ ,  
(наименование пароходства)  
в дальнейшем именуемое «\_\_\_\_\_», с одной стороны,  
и \_\_\_\_\_, в дальнейшем именуемая  
(наименование тальманской фирмы)  
«\_\_\_\_\_», с другой стороны, заключили настоящее Соглашение о  
нижеследующем:

#### Статья 1. ПРЕДМЕТ СОГЛАШЕНИЯ

1. \_\_\_\_\_ (фирма) обеспечивает выполнение работ по тальманскому счету тароупаковочных и штучных грузов, погружаемых на суда пароходства \_\_\_\_\_ в \_\_\_\_\_ портах \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ или выгружаемых в этих портах из судов \_\_\_\_\_ (пароходство)

2. По заявке \_\_\_\_\_ (пароходство) или его агента \_\_\_\_\_ (фирма) дополнительно производит в вышеуказанных портах следующие операции:

- 2.1. обмер грузов;
- 2.2. рассортировку смешанных партий грузов по накладным;
- 2.3. контрольную перевеску грузов;
- 2.4. составление исполнительных грузовых планов;
- .....
- .....

#### Статья 2. ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

1. В порту погрузки

1.1. Пароходство \_\_\_\_\_ обязано:

1.1.1. через своего агента за \_\_\_\_\_ часов (суток) до предполагаемого начала погрузки судна подать \_\_\_\_\_ (фирме) заявку в письменном виде на необходимые виды тальманского обслуживания, а также четко оформленный грузовой список;

1.1.2. в течение погрузки немедленно принимать надлежащие меры в случае получения от тальманов информации об обнаруженных повреждениях груза, тары или упаковки, факте смешения партий грузов по накладным, отсутствия или несоответствия маркировок, а также других фактах, которые выявлены в процессе тальманского обслуживания судна и могут повлечь за собой убытки для \_\_\_\_\_ (пароходство) .

1.2. Фирма \_\_\_\_\_ обязана:

1.2.1. по получении от \_\_\_\_\_ (пароходство) или его агента грузового списка проверить груз на складе с точки зрения его пригодности к транспортировке для обеспечения бесперебойной погрузки судна и проведения тальманских операций;

1.2.2. обеспечить счет груза, предъявленного к погрузке, и оформление всех необходимых документов. (В случае расхождения в счете в тальманских расписках делается отметка «в споре», скрепленная подписями обеих сторон);

1.2.3. не допускать погрузки мест в случаях, предусмотренных п. 1.1.2. данной статьи и немедленно информировать об этих случаях судовую администрацию (агента);

1.2.4. вручать администрации судна (агенту) тальманские расписки после окончания каждой рабочей смены (Приложение 1);

1.2.5. вручать администрации судна (агенту) после окончания всех грузовых операций соответствующий акт об итогах погрузки с приложением необходимой документации (исполнительного грузового плана, актов по обмеру, перевеске, рассортировке груза и т.д., если таковые работы производились).

2. В порту выгрузки

2.1. \_\_\_\_\_ (пароходство) обязано:

2.1.1. через своего агента за \_\_\_\_\_ часов (суток) до предполагаемого начала выгрузки судна подать \_\_\_\_\_ (фирма) заявку в письменном виде на необходимые виды тальманского обслуживания;

2.1.2. после прихода судна представить грузовой манифест, грузовой план и другие документы, необходимые для качественной и своевременной выгрузки судна;

2.1.3. в течение выгрузки немедленно принимать надлежащие меры в случае получения от тальманов информации о фактах, предусмотренных п. 1.1.2. данной статьи.

2.2. \_\_\_\_\_ (фирма) обязана:

2.2.1. обеспечить счет груза, предъявленного к выгрузке и оформление всех необходимых документов. ( В случае расхождения в счете, в тальманских расписках делается отметка «в споре», скрепленная подписями обеих сторон);

2.2.2. вручать судовой администрации (агенту) тальманские расписки после окончания каждой рабочей смены (Приложение 1);

2.2.3. вручать судовой администрации (агенту) тальманские расписки после окончания всех грузовых операций соответствующий акт об итогах выгрузки (Приложение 2) с приложением необходимой документации (актов по обмеру, перевеске, рассортировке груза и т.д., если таковые работы производились;

2.2.4. в случае обнаружения недостачи грузов обеспечить проведение их розыска в контакте с агентом перевозчика и стороной, принимающей груз в порту выгрузки.

### **Статья 3. ОПЛАТА**

1. Оплата услуг \_\_\_\_\_ (фирма) за выполнение операций, предусмотренных статьей 1, производится \_\_\_\_\_ (пароходство) по ставкам тарифа \_\_\_\_\_ (фирма), являющегося неотъемлемой частью данного Соглашения.

2. Обоснованием для оплаты услуг \_\_\_\_\_ (фирма) является выданная капитаном (шкипером, агентом) справка, подтверждающая выполнение конкретных операций, с указанием наименования груза, его массы, количества мест, номеров накладных.

3. Оплата счетов за тальманские услуги производится в течение \_\_\_\_\_ суток после даты предъявления счета.

### **Статья 4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН**

1. \_\_\_\_\_ (фирма) несет ответственность перед \_\_\_\_\_ (пароходство) и возмещает ему понесенные

убытки за недостачу, порчу, повреждение и пересортицу грузов, если они произошли по вине тальманской фирмы.

Ответственность \_\_\_\_\_ (фирма) ограничивается \_\_\_\_\_ .

2. \_\_\_\_\_ (пароходство) несет ответственность в установленном порядке за несвоевременную оплату счетов \_\_\_\_\_ (фирма) за выполнение работ по тальманскому обслуживанию судов.

### **Статья 5. РАССМОТРЕНИЕ СПОРОВ**

1. Договаривающиеся стороны будут принимать меры для мирного урегулирования споров, могущих возникнуть из настоящего Соглашения или в связи с ним. Споры, которые не будут урегулированы в мирном порядке, подлежат, с исключением общей подсудности, рассмотрению в арбитраже по месту нахождения ответчика. Спорящие стороны могут также условиться и о другом месте арбитражного разбирательства возникающего между ними спора. Вынесенное решение является обязательным для обеих сторон.

### **Статья 6. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Во всех случаях, специально не оговоренных настоящим Соглашением, действуют общие условия тарифа \_\_\_\_\_ (фирма).

2. Настоящее Соглашение вступает в силу с \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. и будет действовать до тех пор, пока одна из сторон не позже чем через три месяца до окончания календарного года не заявит в письменной форме о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения.

3. Любые изменения и дополнения настоящего Соглашения должны быть согласованы договаривающимися сторонами в письменной форме.

Юридические адреса:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Подпись \_\_\_\_\_  
(пароходство)

Подпись \_\_\_\_\_  
(фирма)

Дата \_\_\_\_\_

Принято в г. Измаиле (Украина) в 1983 г.



## СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
<b>Раздел I</b>	<b>5</b>
<b>ПРИНЦИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ</b>	
Договор о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений	5
Статья 1. Братиславские соглашения	6
Статья 2. Участники	6
Статья 3. Цели Договора	7
Статья 4. Формы и принципы сотрудничества	8
Статья 5. Права и обязанности	9
Статья 6. Присоединение к Договору и выход из него	10
Статья 7. Корректировка и толкование	11
Статья 8. Срок действия	11
<i>Приложение 1. Правила организации и проведения Конференции директоров Дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений</i>	12
Раздел I. Созыв Конференции директоров	12
Раздел II. Повестка дня и рабочие материалы	13
Раздел III. Порядок работы	14
Раздел IV. Председатель	15
Раздел V. Секретарь Конференции	15
Раздел VI. Рабочая группа	17
Раздел VII. Совещание экспертов	18
Раздел VIII. Редакционная группа	19
Раздел IX. Решение Конференции	19
Раздел X. Рабочий язык	20
Раздел XI. Вымпел и эмблема Конференции	20
Раздел XII. Протокол Конференции	20
<i>Приложение 2. Классификация вопросов Конференции директоров дунайских пароходств</i>	22
<i>Приложение 3. Положение о решении спорных вопросов между дунайскими пароходствами – участниками Братиславских соглашений</i>	26
Статья 1. Сфера действия	26
Статья 2. Образование и местонахождения третейского суда	26
Статья 3. Созыв третейского суда	27
Статья 4. Процесс судебного разбирательства	28
Статья 5. Возмещение расходов по судебному разбирательству	29
Статья 6. Санкции	30
Статья 7. Информация для Конференции директоров	30
<b>Раздел II</b>	<b>32</b>
<b>СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОБЩИХ УСЛОВИЯХ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ ПО Р. ДУНАЙ</b>	
Статья 1. Определения	33
Статья 2. Общие положения	33
Статья 3. Сфера действия соглашения	33
Статья 4. Заявка на перевозку	34
Статья 5. Подготовка судна и подача тоннажа	35
Статья 6. Перевозочные документы	35

Статья 7.	Прием и выдача груза	36
Статья 8.	Погрузка и разгрузка судна	39
Статья 9.	Дополнительные распоряжения грузоотправителя/фрахователя	41
Статья 10.	Порядок расчета за перевозку	42
Статья 11.	Ответственность сторон за подачу тоннажа и предъявление груза	43
Статья 12.	Ответственность перевозчика за своевременную доставку и сохранную перевозку груза	44
Статья 13.	Обстоятельства препятствующие перевозке и выдаче груза	47
Статья 14.	Открытие и закрытие навигации	50
Статья 15.	Отказ от договора перевозки	50
Статья 16.	Претензии, иски, арбитраж	50
Статья 17.	Общая авария	51
Статья 18.	Залоговое право	52
Статья 19.	Порядок внесения изменений и дополнений	53
Статья 20.	Срок действия соглашения	53
Статья 21.	Депозитарий	53
<i>Приложение 1.</i>	<i>Дунайская накладная</i>	54
<i>Приложение 2.</i>	<i>Акт замера осадки судна</i>	55
<i>Приложение 3.</i>	<i>Сроки доставки грузов по р. Дунай (в сутках)</i>	56
<i>Приложение 4.</i>	<i>Нормы естественной убыли грузов при перевозке</i>	57
<i>Приложение 5.</i>	<i>Дунайские правила по общей аварии 1990 года</i>	58
Правило 1.	Общие положения	59
Правило 2.	Компенсационные расходы	59
Правило 3.	Исключение косвенных убытков и расходов	59
Правило 4.	Вина в авариях	59
Правило 5.	Бремя доказывания	60
Правило 6.	Возмещение расходов по спасению	60
Правило 7.	Паузка судна	60
Правило 8.	Порт-убежище	61
Правило 9.	Повреждение машин	61
Правило 10.	Преднамеренная посадка на мель и затопление	62
Правило 11.	Пожар на судне	62
Правило 12.	Подъем затонувшего судна	62
Правило 13.	Караван судов	62
Правило 14.	Судно – возмещение в общей аварии	63
Правило 15.	Груз – возмещение в общей аварии	64
Правило 16.	Фрахт – возмещение в общей аварии	64
Правило 17.	Проценты – возмещение в общей аварии	64
Правило 18.	Затраты по определению убытков – возмещение в общей аварии	65
Правило 19.	Контрибуционная стоимость	65
Правило 20.	Денежные депозиты	65
Правило 21.	Оформление и оспаривание диспачи	66

### **Раздел III 67**

#### **СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПАХ ТАРИФНОЙ (ФРАХТОВОЙ) ПОЛИТИКИ И СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ПО ДУНАЮ**

Статья 1.	Область применения	68
Статья 2.	Общие условия	68
Статья 3.	Участие в перевозках грузов	68
Статья 4.	Основные принципы тарифной (фрахтовой) политики	69

Статья 5.	Тарифные соглашения	69
Статья 6.	Надбавки к тарифным (фрахтовым) ставкам	69
Статья 7.	Ответственность	71
Статья 8.	Заключительные положения	71
Статья 9.	Депозитарий	72
<i>Приложение 1.</i>	<i>Перечень портов и пунктов погрузки-выгрузки на р. Дунай</i>	73
Таблица 1.	Перечень портов и пунктов погрузки-выгрузки на р. Дунай в их географической последовательности	73
Таблица 2.	Перечень портов и пунктов погрузки-выгрузки на р. Дунай в алфавитном порядке	75
<b>Раздел IV</b>		<b>78</b>
	<b>СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОЙ БУКСИРОВКЕ И ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ СУДАМ ПРИ АВАРИЯХ</b>	
Статья 1.	Общие положения	79
ЧАСТЬ А.		79
	Взаимная буксировка	
Статья 2.	Сфера действия	79
Статья 3.	Заявка на буксировку	80
Статья 4.	Подготовка и подача буксира	80
Статья 5.	Договор буксировки	81
Статья 6.	Линейная буксировка	81
Статья 7.	Портовые работы	82
Статья 8.	Помощь буксируемому судну при авариях	82
Статья 9.	Оплата буксировки	83
Статья 10.	Ответственность сторон	85
ЧАСТЬ Б		87
	Взаимное оказание помощи судам при авариях	
Статья 11.	Сфера действия	87
Статья 12.	Порядок оказания судам помощи при авариях	88
Статья 13.	Оформление аварии	88
Статья 14.	Оплата расходов по аварии	89
Статья 15.	Ответственность сторон	90
ЧАСТЬ В		90
	Заключительные положения	
Статья 16.	Претензии, иски, арбитраж	90
Статья 17.	Общая авария	91
Статья 18.	Порядок внесения изменений и дополнений	91
Статья 19.	Срок действия Соглашения	91
Статья 20.	Депозитарий	92
<i>Приложение 1.</i>	<i>Границы акваторий портов</i>	93
<i>Приложение 2.</i>	<i>Заявка на буксировку</i>	95
<i>Приложение 3.</i>	<i>Акт о буксировке</i>	96
<i>Приложение 4.</i>	<i>Нормы среднесуточной скорости буксировки судов по р. Дунай</i>	98
<i>Приложение 5.</i>	<i>Расчет количества килатов</i>	99
<i>Приложение 6.</i>	<i>Перевод в килаты и стоимость 1 часа занятости буксиров при портовых работах и оказании помощи судам при авариях</i>	100
<i>Приложение 7.</i>	<i>Таблица участковых коэффициентов</i>	101
<i>Приложение 8.</i>	<i>Акт об оказании помощи</i>	102
<i>Приложение 9.</i>	<i>Порядок определения размера надбавки к базисной стоимости килата</i>	104

<i>Приложение 10. Меморандум об основных принципах сотрудничества пароходств по организации судоходства в условиях мелководья в районе переката Лута и на других лимитирующих участках Дуная</i>	105
<b>Раздел V</b>	<b>108</b>
<b>СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОМ АГЕНТИРОВАНИИ СУДОВ В ДУНАЙСКИХ ПОРТАХ</b>	
Статья 1. Общие положения	109
Статья 2. Обязанности агента	109
Статья 3. Обязанности судовладельца	112
Статья 4. Оплата услуг за агентирование	112
Статья 5. Взаимное предоставление судового персонала	113
Статья 6. Претензионные и давностные сроки. Арбитраж	114
Статья 7. Срок действия Соглашения	115
Статья 8. Депозитарий	115
<i>Приложение 1. Дунайские порты, в которых производится взаимное агентирование судов</i>	116
<b>Раздел VI</b>	<b>117</b>
<b>СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ ПО Р. ДУНАЙ</b>	
<i>Действие Соглашения приостановлено решением 49-й Конференции директоров.</i>	
<b>Раздел VII</b>	<b>118</b>
<b>СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМНОМ РЕМОНТЕ СУДОВ ДУНАЙСКИХ ПАРОХОДСТВ</b>	
Статья 1. Сфера действия	118
Статья 2. Заявка на ремонт	119
Статья 3. Организация ремонта	120
Статья 4. Расчет стоимости и оплата ремонтных работ	120
Статья 5. Ответственность сторон	120
Статья 6. Срок действия	121
<i>Приложение 1. Ремонтные базы</i>	122
<i>Приложение 2. Заявка</i>	123
<i>Приложение 3. Протокол предварительного согласования стоимости и продолжительности ремонта</i>	124
<i>Приложение 4. Акт приемки работ, выполненных по ремонту</i>	125
<b>Раздел VIII</b>	<b>126</b>
<b>ПРОФОРМЫ СОГЛАШЕНИЙ</b>	
1. Соглашение о приеме, сдаче, обслуживании и охране безэкипажных судов в портах погрузки/выгрузки	126
<i>Приложение 1. Акт о приеме/сдаче баржи для толкания</i>	132

<i>Приложение 2. Условия для приема, сдачи и перевозки штучных грузов на р. Дунай безэкипажными судами</i>	133
2. Соглашение о взаимной бункеровке судов дунайских пароходств	135
<i>Приложение 1. Требование</i>	138
<i>Приложение 2. Ведомость расчетов по топливу и смазочным материалам</i>	139
<i>Приложение 3. Ведомость сверки расчетов по взаимной бункеровке с пароходствами за определенный период</i>	140
3. Соглашение на тальманское обслуживание	141
Статья 1. Предмет Соглашения	141
Статья 2. Обязанности сторон	141
Статья 3. Оплата	143
Статья 4. Ответственность сторон	143
Статья 5. Рассмотрение споров	144
Статья 6. Заключительные положения	144
<i>Приложение 1. Тальманская расписка</i>	
<i>Приложение 2. Акт приема груза</i>	
СОДЕРЖАНИЕ	145