



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят девятая сессия**

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 5 е) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями:**Железнодорожный транспорт****Резюме замечаний, касающихся сравнения единого железнодорожного права с другими режимами железнодорожных перевозок с целью содействия мониторингу проверок правовых положений на практике****Записка секретариата****Введение**

1. В настоящей записке излагается резюме замечаний, касающихся сравнения единого железнодорожного права с другими режимами железнодорожных перевозок, для учета Группой экспертов по единому железнодорожному праву и железнодорожным предприятиям при выполнении и мониторинге проекта правовых положений на практике.
2. В своей резолюции, посвященной единому железнодорожному праву (ECE/TRANS/2016/17), Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал железнодорожные предприятия и международные организации в области железнодорожного транспорта по мере возможности апробировать на практике эти правовые положения и предложил Группе экспертов проследить за результатами практических проверок и подготовить соответствующие рекомендации.
3. На сессиях Группы, состоявшихся в 2016 году, железнодорожные предприятия обсудили и утвердили «дорожную карту», касающуюся практических проверок, и договорились о начале проведения этих практических проверок. Нижеследующее резюме было подготовлено профессором Райнером Фрайзе и секретариатом.

GE.16-22014 (R) 040117 050117



* 1 6 2 2 0 1 4 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Раздел 1 Область применения

§ 1

Настоящий правовой режим применяется к договору железнодорожной перевозки груза,

1. когда место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего правового режима, и
2. если договор перевозки предусматривает, что этот договор попадает под действие настоящего правового режима, и

...

(Статья 1 § 1)

3. если оба условия ЦИМ или СМГС или двусторонних или многосторонних соглашений между Договаривающимися государствами не относятся к договору, покрывающему всю поездку.

(Статья 1) § 2

Договор перевозки может также предусматривать, что настоящий правовой режим относится к перевозкам, осуществляемым другими видами транспорта как дополнение к международному (мультимодальному) железнодорожному транспорту,

1. если такое соглашение не противоречит любому международному договору, регулирующему осуществление таких дополнительных перевозок, и
2. если Договаривающееся государство, законодательство которого применяется к таким мультимодальным перевозкам, не заявило, что оно не будет применять настоящий правовой режим к договорам мультимодальных перевозок.

(Статья 1) § 3

Два или более Договаривающихся государства могут заключать соглашения, в которых настоящий правовой режим признается применимым к договорам железнодорожной перевозки между их странами в случаях, которые не предусмотрены в § 1 и § 2.

ЦИМ (или, вернее, СМГС) применяется, если договор перевозки охватывает только транспортировку в зоне ЦИМ (или, вернее, в зоне СМГС). Поэтому для перевозки из зоны ЦИМ в зону СМГС (или в обратном направлении) необходимы договор ЦИМ в зоне ЦИМ и договор СМГС в зоне СМГС, а также переотправка на границе двух зон. Если предусмотрен только один договор сквозной перевозки, который охватывает обе зоны (без переотправки), не применяется ни ЦИМ, ни СМГС.

ЕЖП не применяется, если применяются ЦИМ и/или СМГС. Таким образом, для ЕЖП необходим договор сквозной перевозки, который охватывает обе зоны, без переотправки на границе между зонами ЦИМ и СМГС; стороны договора должны согласиться с тем, что их договор подпадает под действие ЕЖП. ЦИМ, СМГС и ЕЖП предусматривают мультимодальные перевозки различным образом:

ЦИМ предусматривает перевозки по автомобильным дорогам, внутренним водным путям и морю при определенных обстоятельствах;

СМГС предусматривает прямое международное железнодорожно-паромное сообщение;

ЕЖП предусматривает каждый из других видов транспорта, помимо международных железнодорожных перевозок, при определенных обстоятельствах.

ЦИМ, СМГС и ЕЖП содержат различные положения, касающиеся их применимости в особых случаях.

Раздел 2
Определения

1. «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз за оплату и доставить его грузополучателю на условиях, предусмотренных настоящим правовым режимом.
2. «Перевозчик» означает договорного или последующего перевозчика.
3. «Договорный перевозчик» означает перевозчика, заключившего договор перевозки с грузоотправителем.
4. «Последующий перевозчик» означает перевозчика, не заключившего договор перевозки с грузоотправителем, но который сам фактом принятия груза вместе с накладной становится участником договора перевозки.
5. «Грузоотправитель» означает лицо, заключившее договор перевозки с договорным перевозчиком.
6. «Стороны договора» означает перевозчика и грузоотправителя.
7. «Грузополучатель» означает лицо, которому перевозчик должен доставить груз в соответствии с договором.
8. «Правомочное лицо» означает лицо, которое имеет право распоряжаться грузом.
9. «Груз» означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и интермодальную транспортную единицу, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени. Порожние вагоны также могут считаться в качестве груза.
10. «Грузовая отправка» означает совокупность всех грузов, которые подлежат перевозке в соответствии с единым договором перевозки.

СМГС и ЕЖП располагают множеством определений, в то время как в ЦИМ содержится только четыре определения.

Несмотря на их различную формулировку, определения в трех правовых режимах означают в основном одно и то же самое, когда в них используется один и тот же термин.

11. «Накладная» означает документ, который подтверждает заключение и содержание договора перевозки.
12. «Электронная накладная» означает накладную, оформленную в виде электронного сообщения и гарантирующую подлинность и целостность электронного сообщения во всех случаях.
13. «Расходы, связанные с перевозкой» означают провозные платежи, непредвиденные затраты, таможенные пошлины и другие дополнительные затраты, обоснованные и необходимые для исполнения договора и возникшие за период от заключения договора до доставки.
14. «Провозные платежи» означают договорную плату, подлежащую оплате перевозчику за исполнение договора перевозки.
15. «Тарифы» означают системы ценообразования, которые имеют законную силу или определенную стоимостью услуг перевозчика, на основании которых определяется оплата перевозки по заключению договора перевозки.
16. «Опасные грузы» означают любые материалы и вещества, которые согласно положениям МПОГ или приложения 2 СМГС не должны допускаться к перевозке или допускаются к перевозке только при определенных условиях.
17. «Интермодальная транспортная единица» означает грузовой контейнер, пригодный для транспортировки цистерн или платформ, съемных каркасных кузовов, полуприцепов или другую подобную тару, используемую для перевозки грузов при интермодальных перевозках.

Несколько определений, содержащихся в СМГС, не воспроизводятся в ЕЖП, но являются естественными. В ЕЖП не рассматриваются определения «неустойка (штраф)» и «пломба».

СМГС и ЕЖП не известно понятие «фактический перевозчик» в том смысле, в каком оно используется в ЦИМ. Для СМГС и ЕЖП фактический перевозчик является лишь «лицом, за которое перевозчик несет ответственность» (см. статью 38 СМГС и статью 26 ЕЖП).

Раздел 3 Право императивного характера, применение публичного права или национального законодательства

Статья 3. Право императивного характера

§ 1

Если настоящим правовым режимом не предусмотрено иное, то любое условие в договоре перевозки, которое будет отступать от этого правового режима, недействительно и лишено законной силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки, согласованных сторонами.

§ 2

Несмотря на это, перевозчик может принимать ответственность и обязательства в дополнение к тем, которые предусмотрены настоящим правовым режимом. Кроме того, сумма возмещения, подлежащая выплате грузоотправителем в соответствии со статьями 7 и 11, может – в отступление от § 1 – быть ограничена, но не может быть ниже предела, на который перевозчик имеет право сослаться в соответствии с настоящим правовым режимом в случае полной утраты груза.

Статья 4. Условия публичного права

Настоящий правовой режим регулирует только те права и обязанности сторон по договору перевозки, которые вытекают из такого договора. Перевозки, к которым применяется настоящий правовой режим, остаются под действием условий публичного права, в частности условий публичного права, регулирующих

1. безопасную перевозку опасных грузов, а также другие вопросы безопасности,
2. таможенные формальности или
3. защиту животных.

В принципе обе Конвенции (ЦИМ и СМГС) и ЕЖП носят императивный характер. Таким образом, после того как стороны договора перевозки согласились на использование ЕЖП в качестве правовой основы для их договора сквозной перевозки, они обязаны соблюдать этот правовой режим.

В исключительных случаях ЦИМ и ЕЖП позволяют перевозчику расширять свои ответственность и обязательства в отступление от применимого правового режима.

Кроме того, ЕЖП позволяет ограничивать ответственность грузоотправителя.

СМГС позволяет перевозчику установить общее освобождение от ответственности за утрату или повреждение груза в соответствии со специальными договорными условиями. Уместность этого освобождения на практике следует уточнить (см. также следующую статью 8 СМГС).

В ЕЖП прямо ничего не говорится о дополнительных положениях или специальных условиях, касающихся перевозки различных видов грузов. Но в ряде статей этого правового режима упоминаются условия, о которых стороны договорились (см. статьи 6, § 3, 8, § 1 и 2, 13 или 14, § 4, ЕЖП). И, конечно же, свобода заключения договоров, лежащая в основе ЕЖП, позволяет сторонам договора подробно определять условия и исполнение договора при условии, что они не отступают от правового режима. И следует повторить, что стороны выберут ЕЖП только в том случае, если он подойдет к их договору сквозной перевозки, к которой ЦИМ и СМГС не применяются.

Даже если статья 9 СМГС относится только к перевозке опасных грузов, предполагается, что перевозка, к которой применяется СМГС, также остается под действием условий публичного права. В ЕЖП не содержится ссылок на национальное законодательство в целом в отличие от ЦИМ и СМГС. Но в этом новом правовом режиме есть ряд положений, которые ссылаются на национальное законодательство в особых случаях (см. статьи 9, § 1, 14, § 4, 18, § 3, 20, § 4 и 5, 29, § 2 и 7). В ЦИМ и СМГС также содержатся ссылки на национальное законодательство в целом ряде случаев.

Раздел 4 Договор перевозки

Статья 5. Договор перевозки

§ 1

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан перевезти груз в место назначения и передать его получателю. В соответствии со статьей 8 грузоотправитель обязан оплатить затраты, связанные с перевозкой.

(Статья 5) § 2

Договор перевозки подтверждается накладной.

(Статья 5 § 2) Предложение 2:

Соответствующие международные ассоциации, имеющие отношение к железнодорожной отрасли, могут совместно создать типовую модель накладной, также учитывающей таможенные вопросы.

Для одной отправки оформляется только одна накладная даже в том случае, если совокупность грузов состоит из нескольких частей или перевозится в нескольких вагонах.

(Статья 5 § 2) Подпункт 3:

Отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием настоящего правового режима.

§ 3

Накладная подписывается грузоотправителем и договорным перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы оттиск календарного штемпеля, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.

Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить в накладной прием груза и вернуть отправителю оригинал накладной, который предназначен для отправителя.

В статье 7 СМГС описывается, как представляется, исполнение преддоговорной фазы перевозки грузов. В правовых режимах ЦИМ и ЕЖП ничего не говорится о преддоговорной фазе перевозки.

Согласно обеим конвенциям и новому правовому режиму договор перевозки основывается на соглашении между сторонами договора. Прием груза и/или накладной не является одним из условий договора перевозки.

Только в СМГС по-прежнему содержится юридическое обязательство по перевозке груза, тогда как согласно ЦИМ и ЕЖП существует только договорное обязательство.

Кроме того, ЕЖП не применяется, если только стороны договора перевозки не согласятся о его применимости.

Накладная не является одним из условий договора перевозки, но она подтверждает договор, который существует, даже если накладная не может быть представлена суду или трибуналу.

Даже если еще нет стандартной модели накладной, оформляемой в соответствии с ЕЖП, перевозка грузов может осуществляться в рамках ЕЖП. Стороны могут использовать одну из существующих моделей накладной (например, накладную ЦИМ/СМГС; см. статью 13 СМГС) с добавлением сокращения «ЕЖП».

СМГС не упоминает об «отсутствии» накладной, но в соответствии с тремя правовыми режимами «утрата» накладной перевозчиком не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который должен только «подтверждаться» накладной.

§ 4

Накладная может составляться или использоваться в виде электронного сообщения. Использование электронной накладной должно быть согласовано всеми сторонами, участвующими в перевозке груза. Электронный документ, имеющий те же самые функции, что и накладная, будет (Статья 5 § 4, предложение 3) считаться эквивалентным накладной при условии, что подлинность и целостность этого документа всегда гарантированы.

В § 6 статьи 14 СМГС упоминаются необходимые приготовления к перевозке. То же самое должно быть действительным для ЦИМ и ЕЖП.

Раздел 5 Содержание накладной

Статья 6. Содержание накладной

§ 1

В накладной должны содержаться следующие сведения:

- a) дата и место ее составления;
- b) наименование и адрес отправителя;
- c) наименование и адрес договорного перевозчика;
- d) наименование и адрес лица, которому был фактически вручен груз, если этим лицом не является договорный перевозчик;
- e) место и дата приема груза к перевозке;
- f) место доставки;
(см. § 2, подпункт c)
- g) наименование и адрес получателя;
- h) наименование груза и указание способа упаковки, а для опасных грузов – их общепризнанное наименование;
- i) количество грузовых мест и их особые обозначения и номера;
- j) номер(а) вагона(ов), в котором(ых) перевозится груз;
- k) в случае использования интермодальной транспортной единицы – ее категория, номер или другие характеристики, необходимые для ее идентификации;
- l) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;
- m) подробный перечень документов, требуемых таможенными и прочими административными органами, приложенных к накладной или находящихся в одном из этих органов либо в органе, указанном в договоре, которые могут быть предоставлены в распоряжение перевозчика;

Обе конвенции и ЕЖП не сильно различаются в том, что касается конкретных сведений, указываемых в накладной. Во всех из них проводится различие между сведениями, указываемыми в любом случае (§ 1), и сведениями, указываемыми в тех случаях, когда это применимо или уместно (§ 2). Кроме того, в соответствии с ЦИМ и ЕЖП стороны могут также вносить в накладную другие отметки в отношении перевозки, которые они сочтут необходимыми (§ 3).

- n) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые должны быть оплачены получателем.

(Статья 6) § 2

При необходимости в накладной должны также содержаться следующие сведения:

- a) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые берет на себя отправитель;
- b) согласованное время доставки;
- c) согласованный маршрут следования;
- d) перечень документов, не указанных в подпункте m § 1, которые переданы перевозчику;
- e) сведения отправителя, касающиеся количества и обозначения пломб, наложенных им на вагон;
- f) дополнительная информация об особых требованиях к обработке груза.

(см. § 2, подпункт e)

(Статья 6) § 3

Участники договора перевозки могут вносить в накладную другие отметки в отношении перевозки, которые они сочтут необходимыми.

Накладная ЦИМ/СМГС может быть также полезна для перевозки грузов в соответствии с ЕЖП.

Раздел 6

Ответственность отправителя

Статья 7. Ответственность отправителя

§ 1

Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие:

- a) указанных отправителем или от его имени в накладной или других документах, упомянутых в статье 12, неточных сведений; или
- b) умолчания отправителем сведений относительно общепризнанного описания опасных грузов.

(Статья 7) § 2

Отправитель будет также, в случаях его вины, нести ответственность за все затраты, потерю или повреждение, понесенные перевозчиком во время перевозки по причине не предоставленной вовремя необходимой информации отправителем относительно определенных требований, касающихся перевозки грузов.

Нет никаких существенных различий между тремя правовыми режимами.

Смысл § 2 статьи 16 СМГС также должен быть действительным для ЦИМ и ЕЖП.

(Статья 7) § 3

Умолчание отправителем сведений в отношении свойств опасных грузов либо особых требований к обработке груза дает право перевозчику в любой момент, в зависимости от обстоятельств и потенциального риска, выгрузить или уничтожить груз либо обезвредить его. В этом случае перевозчик может требовать возмещения расходов или издержек, необходимость которых обусловлена принимаемыми мерами, и не обязан выплачивать возмещение за утрату или повреждение груза.

В отличие от ЦИМ и ЕЖП в СМГС предусмотрены неустойки в ряде случаев.

Раздел 7**Оплата расходов, связанных с перевозкой***Статья 8. Оплата расходов, связанных с перевозкой*

§ 1

Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то провозные платежи оплачиваются отправителем; другие расходы, связанные с перевозкой, оплачиваются отправителем в том случае, если они были вызваны обстоятельствами вне контроля перевозчика.

(Статья 8 § 1) Предложение 2:

Если не оговорено иное, то перевозчик имеет право требовать провозные платежи до начала перевозки.

§ 2

Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов, связанных с перевозкой, возлагается на получателя и получатель не забрал накладную, не вступил в распоряжение грузом, не воспользовался своими правами согласно § 2 и 3 статьи 14 и не изменил договор перевозки согласно статье 15, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.

(Статья 8) § 3

Если провозные платежи исчисляются по тарифам, то расчеты выполняются на основе тарифов, действующих в день заключения договора перевозки, в валюте, определяемой в соответствии с применяемыми тарифами для международной перевозки.

(Статья 8 § 3) Предложение 2:

Провозные платежи исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

Что касается оплаты расходов, то в трех правовых режимах предусмотрена свобода заключения договоров.

В ЦИМ «тарифы» упоминаются только в определении «общие условия перевозки» в пункте с статьи 3, в то время как в СМГС расчет расходов, связанных с перевозкой, осуществляется на основе тарифов. В ЕЖП учитывается решение, отраженное в СМГС.

*Проект правовых положений о едином железнодорожном праве (ЕЖП)**Резюме замечаний, касающихся сравнения между ЦИМ 1999, СМГС 2015, ЕЖП 2015*

§ 4

Перевозчику должны быть возмещены все расходы, связанные с перевозкой, не предусмотренные применяемыми тарифами и вызванные обстоятельствами вне контроля перевозчика. Эти расходы регистрируются на дату их возникновения отдельно для каждой отправки и обосновываются соответствующими документами.

Статья 18 § 1 Предложение 2:

В частности, перевозчик может взыскать провозную плату за фактический путь следования...

Оплата при доставке допускается только в ЦИМ (см. также статьи 44, § 4, 45, § 4, 48, § 1, ЦИМ).

Поскольку согласно СМГС провозные платежи исчисляются по тарифам, соответствующие положения СМГС являются более подробными по сравнению с ЦИМ и ЕЖП.

Раздел 8**Проверка***Статья 9. Проверка*

§ 1

Перевозчик имеет право проверить, соблюдены ли условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Если проверка касается содержимого отправки, то она проводится, насколько это возможно, в присутствии полномочного лица, а в том случае, если это невозможно, перевозчик приглашает двух независимых свидетелей, за исключением случаев наличия других положений в законах и предписаниях государства, в котором проводится проверка.

§ 2

Если отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, или не соблюдены соответствующие положения публичного права, то результаты проверки вносятся в накладную. В этом случае вызванные проверкой расходы обеспечиваются залогом груза, если только они не были оплачены незамедлительно.

(Статья 9) § 3

Если погрузку производит отправитель, то он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также точность указанных в накладной данных, касающихся количества мест, их обозначений и номеров, а также массы брутто или количества груза, указанного другим образом. Перевозчик обязан произвести проверку лишь в том случае, если он располагает соответствующими для этого средствами. Перевозчик может потребовать оплату расходов, связанных с проверкой. Результаты проверки указываются в накладной.

Поскольку в СМГС не содержится предписания, регулирующего доказательную силу накладной, то нет необходимости в положении СМГС, которое дает право грузоотправителю требовать от перевозчика проверки груза.

Раздел 9 Доказательная сила накладной

Статья 10. Доказательная сила накладной

§ 1

Накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, служит доказательством *prima facie*, если не доказано иное, заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

§ 2

Если накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, не содержит специальных оговорок перевозчика, то в отсутствие доказательств в пользу обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком были в явно хорошем и надлежащем для перевозки состоянии.

(Статья 10) § 3

Если погрузка произведена перевозчиком либо перевозчик осуществил проверку груза, то накладная удостоверяет *prima facie*, если не доказано иное, соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, за отсутствием таковых, его явно хорошее и надлежащее состояние в момент приема перевозчиком груза к перевозке и точность указанных в накладной данных о количестве мест, их обозначениях и номерах, а также массу брутто или количество груза, указанного иным образом.

Однако накладная не будет доказательством *prima facie*, если не доказано иное, в том случае, когда она содержит мотивированную оговорку.

В СМГС не содержится предписания, касающегося доказательной силы накладной.

Раздел 10 Упаковка, погрузка, выполнение административных формальностей

Статья 11. Упаковка, погрузка

§ 1

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату или любой ущерб и любые расходы, связанные с неудовлетворительным состоянием упаковки либо маркировки груза, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неудовлетворительное состояние упаковки или маркировки было очевидным либо об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу.

В ЦИМ и ЕЖП не указано конкретных требований к упаковке, маркировке и погрузке грузов, но в них предусмотрена ответственность грузоотправителя за неудовлетворительное состояние упаковки и маркировки и за неправильную погрузку (см. статью 11, ниже).

(Статья 11) § 2

Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и, в частности, должен возместить перевозчику связанный с этим ущерб, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неправильная погрузка была очевидной либо об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу.

Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то считается, что погрузка производилась грузоотправителем.

§ 3

В случае очевидного или известного неудовлетворительного состояния упаковки, маркировки либо очевидной или известной неправильной погрузки перевозчик может принять груз к перевозке при особых договорных условиях.

*Статья 12. Выполнение административных формальностей**§ 1*

Для выполнения таможенных или иных формальностей перед доставкой груза отправитель прилагает к накладной или предоставляет в распоряжение перевозчика заранее путем электронной коммуникации или как-либо иначе необходимые документы и сообщает ему всю требующуюся информацию.

§ 2

Перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность этих документов и информации. Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, возникающий из-за отсутствия, недостаточности или неправильности таких документов и информации, за исключением того случая, когда ущерб произошел по вине перевозчика.

§ 3

Перевозчик несет ответственность за любой ущерб, возникающий из-за утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, кроме случаев, когда утрата или неправильное использование этих документов вызваны обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствий которых не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не превышает возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

В ЦИМ содержатся очень подробные положения, касающиеся выполнения административных формальностей.

Раздел 11 Время доставки

Статья 13. Время доставки

Перевозчик должен доставить товар в срок, согласованный в договоре перевозки. Если срок доставки не был согласован, доставка должна быть сделана в течение времени, которое могло обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика, принимая во внимание обстоятельства перевозки.

Что касается срока доставки груза, то тремя правовыми режимами уделяется первоочередное внимание свободе заключения договоров. Если время доставки не оговорено, ЦИМ и СМГС очень подробно регулируют время доставки, тогда как в ЕЖП предусмотрено, по примеру КДПГ, более общее правило.

Раздел 12 Выдача

Статья 14. Выдача

§ 1

Перевозчик должен в месте выдачи вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки.

(Статья 14) § 2

В случае установления факта утраты груза, его повреждения или его выдачи с запозданием получатель может от своего имени предъявить перевозчику требования или применить к нему средства правовой защиты, вытекающие из договора перевозки.

(Статья 14) § 3

В остальном выдача груза осуществляется в соответствии с требованиями, действующими в месте назначения.

(Статья 14) § 4

Настоящий правовой режим не затрагивает право перевозчика на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

В СМГС прямо предусмотрено, что грузополучатель должен уплатить все провозные платежи, даже если часть груза отсутствует. В ЦИМ и ЕЖП содержится то же правило («уплата платежей», см. § 1 выше). Возмещение расходов регулируются статьями 21, § 4, и 24, § 2, ЕЖП и соответствующими положениями ЦИМ и СМГС.

§ 4 статьи 17 ЦИМ должен рассматриваться в связи со статьей 47 ЦИМ.

В СМГС содержатся подробные предписания, касающиеся участия перевозчика во время выгрузки груза, в то время как ЦИМ и ЕЖП ссылаются на действующие предписания в месте назначения; это может привести к тем же решениям.

Раздел 13 Право распоряжаться грузом

Статья 15. Право распоряжаться грузом

§ 1

Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи последующих распоряжений; в частности, он может потребовать от перевозчика остановить перевозку груза, не выдавать груз, вернуть груз в месте его приема, изменить место выдачи или выдать груз иному лицу, а не получателю, указанному в накладной.

Право распоряжаться грузом регулируется в трех правовых режимах по-разному, особенно в том, что касается лишения этого права и его перехода от грузоотправителя к грузополучателю.

(Статья 15) § 2

Право отправителя распоряжаться грузом переходит к получателю в момент, указанный отправителем в накладной. Если отправитель не указал иное, то право распоряжения должно переходить к получателю в тот момент, когда груз достиг места назначения.

(Статья 15) § 3

Если при осуществлении своего права распоряжения получатель отдает распоряжение выдать груз другому лицу, то последнее не вправе назначать других получателей.

§ 4

Любое право распоряжения теряет силу, когда получатель или другое лицо, назначенное получателем, забрали накладную у перевозчика и приняли груз или потребовали доставки груза.

*Статья 16. Осуществление права распоряжения**§ 1*

Если правомочное лицо желает изменить договор перевозки, оно должно дать необходимые инструкции перевозчику. Если это предусматривается накладной, то правомочное лицо должно представить перевозчику свой оригинал накладной, в который должны быть внесены новые инструкции.

§ 2

Перевозчик обязан выполнять инструкции только в том случае, если их выполнение является возможным, осуществляется на законных основаниях и требуется в разумных пределах. Инструкции не должны ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерб отправителям или получателям других отправок. ...

(Статья 16 § 2) Предложение 2:

Любые инструкции не должны вести к делению отправки.

§ 3

Если по причине положений § 1 и 2 настоящей статьи перевозчик не выполняет полученных им инструкций, он должен незамедлительно уведомить об этом лицо, которое дало ему эти инструкции.

§ 4

Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом инструкций, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за возникшие в результате этого ущерб либо утрату в случае вины перевозчика.

Если в случае, указанном во втором предложении § 1, перевозчик выполняет инструкции, не потребовав предъявления ему оригинала накладной, он несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за возникшие в результате этого ущерб либо утрату. Любое возможное возмещение не превышает суммы, предусмотренной в случае утраты груза.

§ 5

Перевозчик имеет право потребовать оплату дополнительных провозных платежей и расходов, возникших в связи с выполнением данных ему инструкций, если только они не имели место по вине перевозчика.

Раздел 14**Препятствия к перевозке и выдаче груза***Статья 17. Препятствия к перевозке и выдаче груза*

§ 1

Если после приема перевозчиком груза к перевозке становится очевидным, что перевозка или выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором, то перевозчик запрашивает инструкции у правомочного лица или же, при препятствии к выдаче груза, – у отправителя. В отступление от первого предложения, перевозчик запрашивает инструкции у получателя, если после прибытия груза в страну назначения становится очевидным, что перевозка не может быть осуществлена в соответствии с договором перевозки.

(Статья 17) § 2

Если получатель дал инструкцию о выдаче груза другому лицу, то § 1 настоящей статьи применяется так, как если бы получатель был отправителем, а другое лицо – получателем.

§ 3

Если препятствий к перевозке можно избежать путем изменения маршрута, то перевозчик решает, следует ли изменить маршрут либо же в интересах правомочного лица следует запросить у него инструкции.

В СМГС и ЕЖП препятствия к перевозке и выдаче груза регулируются в одной статье, в то время как в ЦИМ содержатся две статьи, посвященные этим вопросам.

§ 4

Если препятствия к выдаче груза устранены до получения перевозчиком инструкций отправителя, то груз должен быть выдан получателю. Отправитель должен быть уведомлен об этом незамедлительно.

Статья 18. Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

§ 1

Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, вызванных его запросом инструкций или выполнением инструкций либо тем, что он принял решение в соответствии с § 3 статьи 17, если только эти расходы не являются следствием его вины.

В частности, перевозчик может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому маршруту сроки доставки.

(Статья 18) § 2

Если перевозчик не может в разумные сроки с учетом различного состояния грузов получить законные и разумные инструкции, он принимает такие меры, которые представляются ему наиболее целесообразными в интересах правомочного лица. Он может, например, отправить груз обратно отправителю или выгрузить груз за счет правомочного лица. После этой выгрузки перевозка считается законченной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза за счет правомочного лица. Вместе с тем он может передать груз третьей стороне, и тогда он несет ответственность лишь за разумный выбор этой третьей стороны. Груз остается под залогом до оплаты долговых обязательств, вытекающих из договора перевозки, а также всех других расходов.

(Статья 18) § 3

Перевозчик может продать груз, не дожидаясь инструкций правомочного лица, если это необходимо с учетом состояния или скоропортящегося характера груза или если расходы по хранению несоизмеримы с ценностью груза. Он может также осуществить продажу груза и в других случаях, если в оговоренные сроки он не получил от правомочного лица противоположных инструкций, выполнение которых могло быть справедливо потребовано; в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз. Все меры должны быть приняты в соответствии с действующим законодательством.

Как в ЦИМ, так и в ЕЖП содержится отдельная статья, касающаяся последствий препятствий к перевозке и выдаче груза, тогда как СМГС регулирует эти вопросы менее подробно, чем ЦИМ и ЕЖП, только в рамках одной статьи, касающейся также самих препятствий к перевозке и выдаче груза.

(Статья 18) § 4

Если груз был продан, то выручка, за вычетом суммы залога, передается в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки меньше суммы этих расходов, то перевозчик имеет право на получение разницы.

Раздел 15**Ответственность***Статья 19. Обоснование ответственности*

§ 1

Договорный перевозчик несет ответственность за утрату либо ущерб, причиненные в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, равно как за просрочку в доставке.

§ 2

Если перевозка в соответствии с единым договором осуществляется несколькими последующими перевозчиками, договорный перевозчик и все последующие перевозчики несут солидарную и раздельную ответственность за всю перевозку.

(Статья 19) § 3

Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо просрочка в доставке произошли по вине правомочного лица или в связи с выполнением данной им инструкции не вследствие ошибки перевозчика, а также в связи с дефектами груза или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствий которых не мог предотвратить.

ЦИМ и СМГС имеют общую основу в отношении ответственности перевозчика за утрату либо ущерб или за просрочку в доставке. Но детали, касающиеся ответственности и возмещения, регулируются по-разному:

В СМГС не предусмотрено предельного значения возмещения с точки зрения стоимости, в то время как в ЦИМ содержится правило, устанавливающее такой предел в отношении утраты либо ущерба. Возмещение за просрочку в доставке регулируется различными способами.

В ЕЖП предлагается универсальное решение, включающее в себя элементы обоих правовых режимов в качестве компромисса. Подробности описываются ниже в связи с соответствующими положениями.

В СМГС прямо не упоминается ответственность последующего перевозчика, но эта ответственность существует. Регрессное требование между перевозчиками, участвовавшими в перевозке, регулируется единообразно в трех правовых режимах в главе «Отношения между перевозчиками».

Исключение ответственности регулируется в ЦИМ и СМГС гораздо более подробно, чем в ЕЖП. В ЕЖП содержится принцип, охватывающий большинство соответствующих случаев. В ЕЖП не освещаются вопросы ответственности перевозчика в случае перевозки железнодорожного подвижного состава, отправляемого как груз (как это делается в ЦИМ), но содержатся положения, касающиеся возмещения в случае утраты порожнего вагона, который должен перевозиться как груз, либо причинения ему ущерба (см. статьи 21, § 5, и 24, § 4, ЕЖП). В СМГС предусмотрены только «Правила перевозки вагона как транспортного средства...».

Статья 20. Предположение об утрате груза

§ 1

Лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может без дальнейшего доказательства считать груз утраченным, если в течение трех месяцев после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или не прибыл для доставки получателю.

§ 2

Это лицо по получении возмещения за утраченный груз может потребовать в письменном виде, чтобы оно было немедленно уведомлено, если утерянный груз будет обнаружен в течение одного года после выплаты возмещения. Перевозчик подтверждает получение этого требования в письменном виде.

§ 3

В течение тридцати дней со дня получения такого уведомления лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать выдачи ему груза после уплаты платежей, вытекающих из договора перевозки, и после возврата полученного возмещения за вычетом, в случае необходимости, расходов, которые могли быть включены в это возмещение. Оно сохраняет свои права требовать возмещения за просрочку в доставке согласно статье 25.

§ 4

При отсутствии требования, указанного в § 2, либо распоряжений, сделанных в срок, предусмотренный в § 3, или если груз найден по истечении более чем одного года после выплаты возмещения, перевозчик имеет право распоряжаться им согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения груза.

§ 5

Любое обязательство получателя принимать найденный груз регулируется законами, применимыми в государстве, в котором находится место, предназначенное для выдачи груза.

Поскольку ЕЖП не регулирует исключение ответственности так же подробно, как ЦИМ и СМГС, то ЕЖП не нужны специальные положения о бремени доказывания.

3. Возмещение

Статья 21. Возмещение в случае утраты

§ 1

В случае полной или частичной утраты груза перевозчик возмещает стоимость груза, существовавшую в день и в месте приема груза к перевозке. Если часть груза была выдана, то стоимость части груза, остающейся у правомочного лица, вычитается из суммы возмещения.

§ 2

Стоимость груза устанавливается на основе рыночной цены в месте, где он был принят к перевозке, а за неимением таковой – на основе потребительской стоимости грузов такого же вида и качества. Если груз был продан непосредственно перед его приемом к перевозке, покупная цена, указанная в счете продавца, за вычетом включенных в него провозных платежей, считается рыночной ценой.

(Статья 21) § 3

Если стороны не договорились об ином в соответствии с § 2 статьи 3, то возмещение не превышает [17] расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто.

§ 4

Кроме того, перевозчик возмещает провозную плату, оплаченные таможенные сборы и прочие расходы, связанные с перевозкой. Если часть груза была выдана, то по аналогии применяется второе предложение § 1.

§ 5

В случае утраты интермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничивается потребительской стоимостью такой единицы или ее частей, существовавшей в день и в месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено потребительской стоимостью, существовавшей в день и в месте приема груза к перевозке перевозчиком. То же самое будет применимо в случае потери пустого вагона, который считается в качестве груза согласно контракту перевозки.

Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

В СМГС не содержится предельного значения возмещения с точки зрения стоимости.

В ЕЖП содержится соответствующее предложение, которое заключено в квадратные скобки и еще не подтверждено.

Ни один из правовых режимов не предоставляет возмещения за ущерб, причиненный другим предметам или имуществу потерпевшей стороны в результате утраты груза либо причинения ему ущерба (освобождение предусмотрено в статье 36 ЦИМ).

Статья 22. Расчетная единица

§ 1

Расчетная единица, упоминаемая в статье 21, является единицей «специального права заимствования», как она определена в соответствии с указаниями Международного валютного фонда. Сумма, указанная в статье 21, переводится в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Если при расчете суммы требуется пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот пересчет производится по курсу, действующему на день и в месте платежа.

(Статья 22) § 2

Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства-участника настоящего правового режима, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства-участника настоящего правового режима, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Статья 23. Ответственность за убыль массы во время перевозки

§ 1

В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе, перевозчик несет ответственность, независимо от пройденного грузом расстояния, лишь за ту часть убыли, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

- a) два процента от массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов;
- b) один процент от массы сухих грузов.

§ 2

Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно § 1, если доказано, что убыль по обстоятельствам дела вызвана не теми причинами, по которым определялись допускаемые нормы.

(Статья 23) § 3

Если по одной накладной перевозятся несколько грузовых мест, то убыль в процессе перевозки исчисляется для каждого места при условии, что при отправлении его масса либо была отдельно указана в накладной, либо может быть установлена другим способом.

§ 4

В случае полной утраты груза или нескольких мест при расчете возмещения никакого вычета на убыль в процессе перевозки не производится.

§ 5

Настоящая статья не является отступлением от § 3 статьи 19.

Статья 24. Возмещение в случае повреждения

§ 1

В случае повреждения груза перевозчик возмещает снижение стоимости груза. Сумма возмещения рассчитывается на основе экспертизы или же применения к стоимости груза, определенной в соответствии с § 2 статьи 21, процента снижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения. Предполагается, что расходы, связанные с уменьшением и устранением повреждения, соответствуют снижению стоимости.

§ 2

Кроме того, перевозчик возмещает расходы, указанные в § 4 статьи 21, в соотношении, установленном в § 1 данной статьи.

§ 3

Возмещение не превышает:

- a) суммы возмещения за полную утрату, если обесценен весь груз в отправке из-за его повреждения;
- b) суммы возмещения за утрату обесцененной части груза, если обесценена только часть груза в отправке из-за его повреждения.

§ 4

В случае повреждения порожнего вагона, который перевозится в качестве груза по договору перевозки, или интермодальной транспортной единицы или их частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется § 3.

Перевозчик может также ссылаться на другие статьи ЕЖП или, вернее, ЦИМ для более широкого освобождения от ответственности за убыль массы во время перевозки в тех случаях, когда выполнены условия этих статей.

Правовые режимы не предоставляют возмещения за ущерб, причиненный другим предметам или имуществу потерпевшей стороны.

*Проект правовых положений о едином железнодорожном праве (ЕЖП)**Резюме замечаний, касающихся сравнения между ЦИМ 1999, СМГС 2015, ЕЖП 2015*

(Статья 24) § 5 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

Статья 25. Возмещение в случае задержки доставки
§ 1

В случае задержки доставки, если заявитель докажет, что ущерб возник в результате просрочки в доставке, перевозчик выплачивает возмещение, не превышающее половины размера провозных платежей.

СМГС предоставляет весьма незначительное возмещение за просрочку в доставке, но и в виде штрафа. ЦИМ предоставляет более высокие суммы, но ущерб должен быть доказан. ЕЖП придерживается подхода ЦИМ, но назначает меньшую долю возмещения.

Определение суммы штрафа в соответствии с СМГС является довольно сложной процедурой.

(Статья 25) § 2

В случае утраты груза или снижения его стоимости вследствие частичной утраты или повреждения груза возмещение за просрочку в доставке не выплачивается.

(Статья 25) § 3

Совокупность возмещения за просрочку в доставке и возмещения за частичную утрату или повреждение груза ни в коем случае не превышает возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утраты груза.

§ 4

Если срок доставки был установлен на основании договоренности, то в этой договоренности могут быть предусмотрены другие способы возмещения, отличающиеся от тех, которые указаны в § 1. Если в этом случае будут превышены сроки доставки, предусмотренные в статье 13, то лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать либо возмещения, предусмотренного в договоренности, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.

В ЕЖП не содержится положения об объявлении ценности груза.

Ни в СМГС, ни в ЕЖП не содержится положения об объявлении заинтересованности в доставке.

ЕЖП придерживается Монреальской конвенции и не имеет положения об утрате права на ограничение ответственности в случае серьезной вины.

СМГС не нуждается в таком положении в случае утраты груза или причинения ему ущерба, поскольку нет предела возмещения с точки зрения стоимости в этих случаях. Штраф за просрочку в доставке остается ограниченным даже в случае серьезной вины перевозчика.

4. Особые случаи ответственности

ЕЖП регулирует только утрату или ущерб, связанные с порожними вагонами, которые перевозятся в качестве груза по договору перевозки (см. статью 21, § 5, и статью 24, § 4, ЕЖП и см. статьи 24, 30, § 3, и 32, § 3, ЦИМ).

5. Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Статья 26. Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при исполнении своих обязанностей. Предприятия или органы, эксплуатирующие железнодорожную инфраструктуру, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.

В СМГС и ЕЖП нет специального положения, касающегося фактического перевозчика. Фактический перевозчик относится к числу лиц, за которых перевозчик несет ответственность (см. выше) и которые могут ссылаться на статью 46, § 9, предложение 2, СМГС или статью 27, § 2, ЕЖП.

6. Прочие претензии

Статья 27. Прочие претензии

§ 1

Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящего правового режима, любой иск об ответственности и на любом основании может быть предъявлен перевозчику лишь на условиях и в пределах настоящего правового режима.

§ 2

Если иск предъявлен работникам и другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 26, то такой иск также может быть подан только на условиях и в пределах настоящего правового режима.

Раздел 16

Урегулирование претензий

Статья 28. Уведомление об ущербе

§ 1

Если очевидны частичная утрата или повреждение груза и получатель или отправитель не уведомляет об этом самое позднее при выдаче груза, то предполагается, что груз выдан в состоянии, соответствующем договору. В уведомлении должен быть достаточно ясно указан ущерб.

§ 2

В тех случаях, когда частичная утрата или повреждение груза не являются очевидными, предположение, упомянутое в § 1, применяется также, если уведомление об ущербе не было направлено в течение семи дней после выдачи груза.

ЦИМ и СМГС обязывают перевозчика составлять коммерческий акт, в то время как ЕЖП обязывает грузополучателя или грузоотправителя сообщать перевозчику об ущербе, если они хотят избежать предположения того, что груз выдан в состоянии, соответствующем договору. Это решение позволяет утверждать, что ЕЖП придерживается в этом отношении других международных конвенций (см. КДПГ). Решение ЦИМ является очень сложным и довольно опасным для грузополучателя или грузоотправителя (см. статьи 47, 42, 17, § 4, ЦИМ).

§ 3

Срок действия претензий в отношении задержки выдачи истекает, если получатель не уведомляет перевозчика о задержке выдачи в течение 60 дней после выдачи груза.

(Статья 28) § 4

Если уведомление об утрате, повреждении или задержке происходит при выдаче груза, достаточно уведомить об этом лицо, выдающее груз. После выдачи любое уведомление об ущербе должно передаваться перевозчику в текстовой форме (например, по электронной почте). Достаточным является направление уведомления в течение установленного для этого периода.

Статья 29. Претензии**§ 1**

Претензии, имеющие отношение к договору перевозки, должны предъявляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке.

Право предъявления претензии принадлежит лицу, которое имеет право предъявить иск перевозчику (истец). ...

Предложение 2:

...Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику по-прежнему регулируется законами, применимыми в государстве, в котором должен быть предъявлен иск.

(Статья 29) § 3

Когда истцом является отправитель, то он должен представить свой оригинал накладной для предъявления претензии. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказать, что последний отказался принять груз.

При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату своего оригинала накладной.

§ 4

Когда истцом является получатель, то он должен представить оригинал накладной для предъявления претензии, предназначенный для сопровождения груза, если он был ему вручен.

§ 5

Накладная и любые другие документы, которые заявитель считает целесообразным приложить к претензии, должны быть представлены в оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.

В соответствии с ЦИМ и ЕЖП может предъявляться претензия; согласно СМГС должна предъявляться претензия, поскольку «иск может предъявляться только после предъявления претензии и только перевозчику, которому была предъявлена претензия» (статья 47, § 1, СМГС).

(Статья 29) § 6

По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригинала накладной, с тем чтобы сделать в нем отметку об окончательном урегулировании этой претензии.

§ 7

Заявитель может требовать начисления процентов на возмещение в соответствии с применимым национальным законодательством начиная со дня направления претензии в письменном виде перевозчику или, если претензия не была предъявлена, со дня начала судебного разбирательства.

(Статья 30) § 1

Отправитель может предъявить иск в том случае, если грузополучатель или третья сторона не имеют такого права в соответствии с § 2 или если существуют препятствия к выдаче груза.

§ 2

Получатель может предъявить иск с момента получения им права распоряжаться грузом в соответствии со статьей 15. ...

(Статья 30) § 2

Предложение 1 применяется в отношении лица, не являющегося грузополучателем, при условии, что это лицо получило право распоряжаться грузом.

§ 3

Право предъявления иска о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит только тому лицу, которое произвело оплату.

Статья 31. Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке

§ 1

Иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться договорному перевозчику или перевозчику, который выдал груз, или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой возникли обстоятельства, ставшие причиной предъявления иска.

§ 2

Иск о возврате суммы, выплаченной по договору перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, взыскавшему эту сумму, или перевозчику, в пользу которого эта сумма была взыскана.

Право предъявления иска либо грузоотправителем, либо грузополучателем регулируется в трех правовых режимах по-разному. Формальности, которые должны соблюдаться, также различаются.

Иск предъявляется конкретному перевозчику. «Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из них».

Проект правовых положений о едином железнодорожном праве (ЕЖП)

Резюме замечаний, касающихся сравнения между ЦИМ 1999, СМГС 2015, ЕЖП 2015

§ 3

Иск может быть предъявлен в судебном порядке другому перевозчику, если он возбуждается в форме встречного требования или в порядке исключения в рамках производства, касающегося основного требования, основанного на этом же договоре перевозки.

§ 4

Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из них.

В ЕЖП не предусмотрено положения о юрисдикции, в то время как в СМГС ей посвящено одно короткое предложение, а ЦИМ — целая статья (см. статью 31 КДПГ). Только в ЦИМ содержится отдельное положение об утрате права на предъявление иска, в то время как в СМГС утрата этого права регулируется статьей 48 о сроке исковой давности. В ЕЖП не предусмотрено положения об исковой давности, но этот вопрос оставлен на усмотрение действующего национального законодательства.

Раздел 17

Отношения между перевозчиками

Статья 32. Расчеты

Любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при приеме или выдаче груза расходы или иные платежи, связанные с договором перевозки, обязан уплатить участвующим в перевозке перевозчикам причитающуюся им долю. ...

(Статья 32) Предложение 2:

Порядок оплаты устанавливается соглашением между перевозчиками.

Отношения между перевозчиками регулируются во всех правовых режимах.

Статья 33. Право на регрессное требование

§ 1

Перевозчик, который в соответствии с настоящим правовым режимом выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

(Статья 33) § 1

- а) перевозчик, по вине которого произошла утрата или нанесен ущерб, является единственным ответственным за нее/него;

Право на регрессное требование имеет важное значение в силу солидарной ответственности договорного перевозчика и последующих перевозчиков.

- b) если утрата или нанесение ущерба произошли по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за происшедшую утрату или ущерб, причиненный им; если невозможно определить степень вины каждого из перевозчиков, то возмещение распределяется между ними согласно подпункту с);
- c) если нельзя доказать, по вине какого из перевозчиков произошла утрата или нанесен ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что утрата не произошла по их вине и ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

(Статья 33) § 2

В случае неплатежеспособности одного из указанных перевозчиков причитающаяся с него, но не уплаченная им доля распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

Статья 34. Договоренности относительно регрессных требований

Перевозчики могут договариваться между собой относительно положений, отступающих от положений статей 32 и 33.

ЕЖП не регулирует процедуру предъявления регрессного требования, в то время в ЦИМ содержится подробная статья на этот счет, а СМГС довольствуется двумя абзацами.