



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/2000/2  
2 February 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам  
(Тридцать третья сессия, 10-11 апреля 2000 года,  
пункт 11 повестки дня)

**ВОЗМОЖНОСТИ СОГЛАСОВАНИЯ И УНИФИКАЦИИ РЕЖИМОВ  
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ  
КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

**Обзор положений действующих режимов гражданской ответственности,  
охватывающих международные грузовые перевозки**

**Записка секретариата**

В настоящем документе, подготовленном секретариатом ЕЭК ООН, приводится обзор сопоставимых положений действующих режимов гражданской ответственности, охватывающих международные грузовые воздушные, морские перевозки, перевозки по внутренним водным путям, железнодорожные, автомобильные и смешанные перевозки. Он охватывает также положения, содержащиеся в конвенциях и соглашениях, которые пока не вступили в силу или которые находятся в стадии разработки.

Настоящий документ будет положен в основу обсуждения данного вопроса.

\* \* \*

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>ВИД ТРАНСПОРТА</b>	Воздушный	Водный	Железнодорожный	Автомобильный	Смешанные перевозки
<b>ДАТА</b>	12 октября 1929 года	25 августа 1924 года с поправками, внесенными на основании Брюссельского протокола 1968 года	9 мая 1980 года	19 мая 1956 года	24 мая 1980 года
<b>ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ</b>	Международная, ст. 1, пункт 1	Международная, ст. 10	Международная, ст. 1	Международная, ст. 1	Международная, ст. 2
<b>ПЕРИОД ПРИМЕНЕНИЯ</b>	Ст. 18: С момента принятия груза до момента его доставки или передачи в процессе воздушной перевозки	Ст. 1 е): С момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна Ст. 3, пункт 1: Особые обязанности перед началом рейса	Ст. 35, пункт 1; ст. 36, пункт 1: С момента принятия груза к перевозке в течение прохождения всего маршрута до его доставки	Ст. 17, пункт 1: От момента принятия груза к перевозке до его сдачи	Ст. 14, пункт 1: С момента принятия груза в ведение оператора до момента выдачи груза
<b>ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ</b>	Ст. 5: Авиагрузовая накладная предъявляется по требованию в качестве доказательства prima facie (ст. 11, пункт 1)	Ст. 1 б): Соответствующий коносамент	Ст. 11, пункт 1: Принятие груза с накладной	Ст. 4: Устанавливается накладной	Ст. 5 и далее: Соответствующий документ смешанной перевозки, который может быть оборотным или необоротным
<b>ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Ст. 18: Презумпция вины перевозчика в случае <b>потери, повреждения, задержки груза</b> (ст. 19) Ст. 21: Суд может полностью или частично освободить от ответственности при установлении факта небрежности, проявленной истцом  Ст. 18, пункт 3: При сухопутной, морской или речной перевозке, осуществляющейся за пределами аэродрома с целью <b>погрузки, доставки или перевалки грузов</b> ⇒ презумпция ущерба, если не доказано иное, как результат происшествия, имевшего место при воздушной перевозке  Ст. 12, пункт 3: Перевозчик несет ответственность, если он за выполняет <b>приказы</b> грузоотправителя, не требуя предъявления авиагрузовой накладной	Ст. 4: <b>Потеря</b> или <b>повреждение</b>	Ст. 36, пункт 1: Объективная ответственность в случае потери или убытков в результате <b>утраты</b> или <b>повреждения груза и превышения сроков его доставки</b>  Ст. 41: Ответственность за <b>естественную убыль</b> при доставке только в том случае, если она превышает установленные нормы Ст. 25, пункт 3: За потерю, неиспользование или неправильное использование <b>документов</b> Ст. 26, пункт 2: За невыполнение <b>административных формальностей</b>  Ст. 30, пункт 3; ст. 33, пункт 5: Изменение, инструкций без требования предъявить дубликат Ст. 32, пункт 3: За невыполнение <b>приказов</b>	Ст. 17: Презумпция вины перевозчика в случае <b>потери и повреждения груза, а также в случае просрочки его доставки</b>  Ст. 11, пункт 3: Перевозчик несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования <b>документов</b>  Ст. 12, пункт 7: За невыполнение <b>инструкций</b>	Ст. 16, пункт 1: Ответственность за ущерб, являющийся результатом <b>утраты</b> или <b>повреждения груза, а также задержки в его доставке</b>  Ст. 11: Ответственность за потери, убытки и расходы в том случае, если они произошли в результате сознательного внесения в <b>документ смешанной перевозки</b> ложных данных или опущения любых данных

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>ЗАДЕРЖКА В ДОСТАВКЕ</b>	Никаких предписаний нет	Задержка исключается	Ст. 27, пункт 1: ⇒ с учетом применимых международных тарифов; превышение срока доставки грузов, согласованного железными дорогами, участвующими в перевозке ⇒ при отсутствии указания: срок доставки не должен превышать срока, устанавливаемого на основании применения пункта 2 статьи 27, в котором определяется максимальный срок доставки	Ст. 19: ⇒ несоблюдение сроков доставки ⇒ фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое для выполнения перевозки старательным транспортером	Ст. 16, пункт 3: Груз считается утраченным, если он не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении определенного срока доставки
<b>ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕПРЯМОЙ ИЛИ КОСВЕННЫЙ УБЫТОК</b>	Ст. 19: Ответственность за ущерб, причиненный задержкой при перевозке ⇒ без ограничений		Ст. 25, пункт 3: Грузоотправитель несет ответственность за любые потери или повреждения, возникшие в результате недостатка или неправильного оформления документов Ст. 46: В случае особой заинтересованности в доставке	Ст. 23, пункт 4: Плата за перевозку, таможенные сборы	Никаких предписаний нет
<b>БРЕМЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА</b>	Ст. 20, пункт 1: На перевозчика возлагается бремя доказательства того, что он принял все необходимые меры или что такие меры было невозможно принять	Ст. 4, пункт 1: Возлагается на перевозчика Ст. 4, пункт 2: Возлагается на лицо, которое требует освобождения от ответственности	Ст. 37, пункт 1: На железную дорогу возлагается бремя доказательства того, что потеря, повреждение или превышение срока доставки обусловлены причинами, указанными в пункте 2 статьи 36. Ст. 36, пункт 2: На истца возлагается бремя доказательства того, что потери не обусловлены риском, указанным в пункте 3 статьи 36.	Ст. 18, пункт 1: На перевозчике лежит бремя доказательства его невиновности Ст. 18, пункт 2: На истца возлагается бремя доказывания того, что потери, связанные с обстоятельствами, указанными в пункте 4 статьи 17, не являются следствием одного из этих рисков	Ст. 16, пункт 1: На оператора СП возлагается бремя доказывания того, что он принял все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Ст. 22, пункт 2 b):  ⇒ 17 СПЗ/кг	Ст. 4, пункт 5 а):  ⇒ 2 СПЗ/кг ⇒ или 666,67 СПЗ/ место	Ст. 40, пункт 2:  ⇒ 17 СПЗ/кг  Ст. 43, пункт 1: ⇒ в случае задержки в доставке: плата за перевозку в 4-кратном размере	Ст. 23:  ⇒ 8,33 СПЗ/кг  ⇒ в случае просрочки с доставкой: полное возмещение платы за перевозку	Ст. 18, пункт 3: Сухопутная перевозка без перевозки груза морем ⇒ 8,33 СПЗ/кг Ст. 18, пункт 1: С перевозкой груза морем ⇒ 2,75 СПЗ/кг ⇒ или 920 СПЗ/место Ст. 18, пункт 4: ⇒ в случае задержки в доставке: сумма, равная сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи Ст. 19: В случае локализации утраты/повреждения: пределы, предусмотренные Конвенцией, касающейся перевозки одним видом транспорта, или императивной нормой национального права, если они предусматривают более высокий предел
<b>УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Ст. 25: Умышленное неправомерное поведение влечет за собой отмену всех пределов ответственности Ст. 9: В том случае, если перевозчик принимает груз к перевозке без накладной или если в накладной не содержатся все необходимые сведения	Ст. 4, пункт 5 е): Если ущерб возник в результате действия или бездействия перевозчика, который поступил таким образом либо с намерением вызвать ущерб, либо действовал опрометчиво, но сознавая вероятность причинения ущерба	Ст. 44: Если доказано, что данное деяние было совершено с намерением причинить ущерб, либо вследствие безответственности и с осознанием вероятности возникновения такой утраты (пределы ответственности, указанные в ст. 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45, 46)	Ст. 29, пункт 1: Если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по его вине	Ст. 11: В случае преднамеренного внесения ложных данных в документ СП или опущения любых данных Ст. 21: Если доказано, что действия оператора СП, которые привели к утрате, были совершены либо с намерением причинить такую утрату либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Ст. 20, пункт 2: Небрежное пилотирование или самолетовождение	Ст. 5, пункт 1: ⇒ вследствие немореходности Ст. 5, пункт 2: ⇒ как, например, действия, небрежность или ошибка капитана, матросов в судовождении или управлении судном; пожар; непреодолимая сила; военные действия Ст. 5, пункт 4: ⇒ попытка спасения жизни либо имущества на море Ст. 4, пункт 5 h): ⇒ если характер и стоимость груза были неправильно указаны отправителем в коносаменте	Ст. 36, пункт 2: Если это имело место: ⇒ из-за ошибки со стороны лица, имеющего соответствующие права ⇒ из-за приказа, отданного этим лицом ⇒ из-за внутреннего дефекта груза (порча, естественная убыль) ⇒ из-за того, что железная дорога не могла предупредить возникших обстоятельств и не смогла предотвратить последствий Ст. 36, пункт 3: Особые риски	Ст. 17, пункт 2: Если это произошло: ⇒ по вине правомочного по договору лица ⇒ вследствие приказа этого лица ⇒ в силу какого-либо дефекта самого груза ⇒ перевозчик не мог избежать обстоятельств и не мог предотвратить последствий Ст. 17, пункт 4: Особые риски	Никаких предписаний нет
<b>РАСШИРЕНИЕ ПРЕДЕЛОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ/ БОЛЕЕ ВЫСОКИЕ ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Ст. 22, пункт 2: Грузоотправитель должен специально указать ценность груза и уплатить дополнительную сумму	Ст. 4, пункт 5 g): На основе соглашения Ст. 5: Отказ или увеличение должны быть включены в коносамент	Ст. 45: Последующее снижение <b>пределов ответственности</b> при определенных тарифах в случае превышения срока доставки груза	Ст. 24, 26: При условии уплаты оговоренной надбавки к провозной плате	Ст. 18, пункт 6: По соглашению, закрепленному в документе СП

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>СОПУТСТВУЮЩИЕ ПРИЧИНЫ/ПРАВО РЕГРЕССА</b>	Ст. 30, пункт 3: Последующие перевозчики несут солидарную ответственность	Ст. 4-бис, пункт 3	Ст. 60, 61: Право регресса в отношениях между последующими перевозчиками: ⇒ если утрата или ущерб были причинены несколькими перевозчиками, то каждый из них несет ответственность за допущенную им утрату или ущерб ⇒ если нельзя доказать, какой из перевозчиков допустил утрату, то сумма компенсации распределяется между всеми перевозчиками, принимавшими участие в перевозке, кроме тех, кто может доказать, что утрата была допущена не им; пропорциональное распределение этой суммы осуществляется соразмерно расстоянию оплаченной перевозки в километрах Ст. 64: Железные дороги вправе частично отменять положения о взаимном праве регресса	Ст. 36: Иск может быть предъявлен первому, последующему и фактическому перевозчику и нескольким этим перевозчикам  Ст. 37: Размер компенсации должен быть пропорционален доле ответственности, если ее сумма не распределяется между всеми перевозчиками: каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку	Ст. 17: В тех случаях, когда вина оператора СП сочетается с другой причиной возникновения утраты, оператор СП несет ответственность только в той степени, в какой утрата обусловлена такой виной или небрежностью ⇒ Бремя доказательства возлагается на оператора СП
<b>СЛУЖАЩИЕ И АГЕНТЫ</b>	Агенты упоминаются в ст. 20	Ст. 4-бис, пункты 2, 3	Ст. 50	Ст. 29, пункт 2	Ст. 15
<b>ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК/ ПОСЛЕДУЮЩИЙ ПЕРЕВОЗЧИК</b>	Ст. 30, пункт 1: Считается, что последующий перевозчик является одной из договаривающихся сторон Ст. 30, пункт 3: Грузоотправитель имеет право предъявить иск первому перевозчику; грузополучатель – последнему перевозчику, причем каждый из них вправе предъявить иск перевозчику, осуществлявшему перевозку, в процессе которой, как было установлено, был причинен ущерб		Ст. 35, пункт 2: Каждая <b>последующая железная дорога</b> , принимающая к перевозке груз с грузовой накладной, становится стороной договора (коллективная ответственность) ⇒ принимает вытекающие из этого обязательства	Ст. 34: Каждый из последовательных перевозчиков несет ответственность за всю перевозку	

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОВРЕЖДЕНИИ ГРУЗА</b>	Ст. 26, пункт 2: ⇒ в течение 7 дней с момента получения груза  Задержка ⇒ 14 дней после даты предоставления груза в распоряжение получателя	Ст. 3, пункт 6: Письменное заявление перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть доставлены  Если потеря не является очевидной ⇒ в течение трех дней с момента выдачи грузов	Ст. 57, пункт 2: <b>Разбирательство в</b> соответствии со статьей 52 до принятия груза; в противном случае – лишение права на подачу иска  Неочевидная утрата ⇒ семь дней после принятия груза  Превышение срока доставки ⇒ 60 дней	Ст. 30, пункты 1, 2: ⇒ В течение 7 дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней  Ст. 30, пункт 3: Просрочка ⇒ 21 день со дня предоставления груза в распоряжение получателя	Ст. 24, пункт 1: Очевидная утрата ⇒ не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза  Ст. 24, пункт 2: Когда утрата не является очевидной ⇒ в течение шести календарных дней после дня выдачи груза  Ст. 24, пункт 5: Задержка ⇒ в течение 60 календарных дней после дня, когда груз был выдан путем передачи грузополучателю
<b>ПОГАШЕНИЕ ДАВНОСТЬЮ</b>	Ст. 29, пункт 1: ⇒ 2 года после (предполагаемого) прибытия или после даты прекращения перевозки груза	Ст. 3, пункт 6: ⇒ 1 год	Ст. 58, пункт 1: ⇒ 1 год ⇒ 2 года в особых случаях (например, если было совершено какое-либо деяние с намерением причинить такую потерю или ущерб либо по неосмотрительности, но с осознанием вероятности такой потери или ущерба)	Ст. 32: ⇒ 1 год ⇒ 3 года в случае злоумышленного поступка	Ст. 25, пункт 1: ⇒ 2 года ⇒ уведомление в письменной форме должно быть сделано в течение 6 месяцев после дня выдачи груза или после дня, когда он должен был быть выдан Пункт 3: Этот срок может быть продлен
<b>МЕСТО ЮРИСДИКЦИИ</b>	Ст. 28, пункт 1: По выбору истца: ⇒ местопребывание перевозчика ⇒ основное место осуществления деловых операций перевозчика ⇒ учреждение, при посредстве которого был заключен договор ⇒ пункт назначения	Никаких предписаний нет	Ст. 56: ⇒ в государстве, осуществляющем юрисдикцию в отношении железной дороги, выступающей в роли ответчика, если не оговорено иное государствами или в документе о концессии	Ст. 31: ⇒ по согласованию между сторонами и, кроме того, ⇒ место нахождения главной конторы ответчика или ⇒ место принятия груза к перевозке или место, указанное для его сдачи	Ст. 26, пункт 1: ⇒ местонахождение основного коммерческого предприятия или обычное местожительство ответчика ⇒ место заключения договора СП ⇒ место принятия груза к перевозке или место выдачи груза ⇒ место, указанное в документе СП Ст. 26, пункт 3: соглашение, которое заключено после возникновения требования

РЕЖИМ	ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГААГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК	Конвенция КДПГ	Конвенция о международных смешанных перевозках
<b>ПРИМЕНИМЫЕ ПРАВОВЫЕ НОРМЫ</b>	Ст. 28, пункт 2; ст. 29, пункт 2: Вопросы процедуры ⇒ правовые нормы, которыми руководствуется суд, рассматривающий данное дело	Никаких предписаний нет	Ст. 10, пункт 1: Национальное законодательство при отсутствии применимых положений, включая национальные правовые нормы в случае коллизии правовых норм (ст. 2, пункт 2) Ст. 52, пункт 2: Законы государства, в котором проводится разбирательство	Ст. 31; ст. 32, пункты 1, 3	Ст. 25, пункт 4; ст. 26, пункт 1
<b>ПРОЦЕНТЫ</b>	Никаких предписаний нет	Никаких предписаний нет	Ст. 47, пункт 2: 5% годовых Пункт 3: ⇒ только если размер компенсации превышает 8 единиц учета на одну транспортную накладную	Ст. 27, пункт 1: 5% годовых	Никаких предписаний нет
<b>ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ/N.B.</b>	Ст. 31: В том случае, если <b>смешанная перевозка осуществляется частично по воздуху и частично другим видом транспорта</b> , настоящие правила применяются только к воздушной перевозке  <b>Обязательства перевозчика:</b> Предоставление населению разумных услуг на недискриминационной основе  <b>Страхование груза:</b> необязательно	Ст. 2: Перевозчик несет ответственность за погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение грузов, несение забот о них и их выгрузку  Ст. 4, пункт 5 b): Общая сумма возмещения должна определяться по ценам на такой груз, существующим в месте и во время, когда груз должен быть выгружен из судна  Ст. 9: Ответственность за <b>ядерный ущерб</b>	Ст. 48, пункт 1: Ответственность в отношении <b>железнодорожно-морской перевозки</b> ⇒ если перевозчик может доказать, что утрата морской перевозки из места погрузки груза на борт до места его выгрузки с судна, то он может ссылаться на большее количество условий освобождения от ответственности (например, навигационная ошибка; пожар; спасение жизни или имущества на море; погрузка грузов на палубу судна)  Ст. 20: - Передача грузов регулируется положениями, действующими на станции отправления; - Грузотправитель несет ответственность за все последствия нарушений, допущенных им при <b>погрузке</b>  Ст. 38, 39: <b>Презумпция</b> в случае переадресовки груза в пути, потери груза  Ст. 49: Ответственность за <b>ядерный ущерб</b>	Ст. 2: Если часть перевозки осуществляется <b>по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или посредством воздушного транспорта</b> и грузы не выгружаются из контейнера ⇒ положения Конвенции применимы ко всей перевозке в целом, если не доказано, что потеря груза произошла не по вине дорожного перевозчика  <b>Обязательства перевозчика:</b> Ст. 14; 15, пункт 1	Ст. 27: Правила арбитражного разбирательства Ст. 23: Специальные правила об опасных грузах



РЕЖИМ	ПРАВИЛА ЮНКТАД/МТП	МСККП	КПГВ	ЗАКОН О ТРАНСПОРТЕ ГЕРМАНИИ
ВИД ТРАНСПОРТА	Автомобильный, железнодорожный, суда внутреннего плавания	Комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки	Внутренние водные пути	Смешанные перевозки
ДАТА	1992 год	3 декабря 1998 года	Проект, 12 августа 1999 года	1 июля 1998 года <sup>1</sup>
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ	Международная, правила применяются только в том случае, если на них делается ссылка	Ст. 1: Международная, компания МСККП	Ст. 2: Международная; одно из государств должно быть Договаривающейся стороной Ст. 2, пункт 2: Без перевалки	Ст. 452 HGB: Даже если одна часть перевозки осуществляется по морю
ПЕРИОД ПРИМЕНЕНИЯ	Правило 4.1: С момента принятия груза в свое ведение до момента его доставки	Ст. 8.2, пункт 3: Передача транспортной единицы или открытие перевалочного пункта в день перевозки Ст. 4.1: Истечение срока действия договора в день прибытия (передача груза или закрытие перевалочного пункта либо в 24 час. 00 мин.)	Ст. 3, пункт 2: С момента приема груза до момента его сдачи на борту судна	Ст. 425, I): С момента приема груза до момента его сдачи
ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ	Правила 2.1, 2.6: Документ СП удостоверяет договор СП	Ст. 3.1; 3.3: Формальная договоренность легализует данный договор	Ст. 11, пункт 1: Транспортный документ; коносамент оформляется только по просьбе грузоотправителя	Ст. 407, 408: Транспортная накладная необходима, если она требуется
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА	Правило 4.3	Ст. 2.1	Ст. 3	
ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	Правило 5.1: Презюмируемая ответственность за утрату, повреждение и задержку (если ОСП приняло заявление о заинтересованности в своевременной доставке)	Ст. 8.2: Ответственность за утрату, повреждение, задержку, потерю документов, вызванную грубой небрежностью Статья 8.3: Ответственность, основанная на МГК	Ст. 16: Презюмируемая ответственность перевозчика за <b>убыток</b> , причиненный в результате потери, повреждения, задержки Ст. 27, пункт 2: Никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным происшествием	Ст. 425: Ответственность за потерю, повреждение, задержку
ЗАДЕРЖКА В ДОСТАВКЕ	Правила 5.2; 5.3: Груз считается утраченным, если он не был доставлен в течение 90 календарных дней после определенного срока доставки	Ст. 8.5	Ст. 5: По истечении предельного срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика	В статье 423 срок доставки характеризуется в качестве согласованного срока
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕПРЯМОЙ ИЛИ КОСВЕННЫЙ УБЫТОК	Правило 6.5: Косвенный убыток или ущерб, не являющийся утратой или повреждением груза	Ст. 8.7: Исключена <sup>2</sup>		Ст. 430: Стоимость оценки ущерба; статьи 432; 433

<sup>1</sup> Закон о транспорте Германии был полностью пересмотрен и обновлен на основании Указа от 25 июня 1998 года о поправках к Закону о транспорте. С тех пор правовые положения по всем видам договоров перевозки приводятся в Своде законов о торговле.

<sup>2</sup> Под этим убытком подразумеваются, в частности, издержки, связанные с временем простоя, бездействием транспортной единицы и тягача после отправления и прибытия, расходы, связанные с заменой транспортных средств, прекращением деловой активности, неиспользованием или использованием с задержкой перевезенных грузов, приостановлением или задержкой производства, нанесением ущерба репутации или потерей доли на рынке.

РЕЖИМ	ПРАВИЛА ЮНКТАД/МТП	МСККП	КПГВ	ЗАКОН О ТРАНСПОРТЕ ГЕРМАНИИ
<b>БРЕМЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА</b>	Правило 5.1: На перевозчика возлагается бремя доказательства того, что причиной, вызвавшей утрату, не является вина или небрежность с его стороны		Ст. 16: Перевозчик в состоянии доказать, что заботливый перевозчик не мог предотвратить убыток	См. ст. 426: Если перевозчик не мог предотвратить убыток даже посредством проявления максимальной заботы
<b>ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	<p>Правило 6:</p> <p>⇒ 2 СПЗ/кг или 666,67 СПЗ/место</p> <p>Правило 6.3: ⇒ 8,33 СПЗ/кг, без перевозки по морю/воде</p> <p><b>Задержка, последующая утрата</b> ⇒ эквивалент фрахта</p> <p>Правило 6.4: Пределы, предусмотренные Конвенцией, касающейся перевозки одним видом транспорта, в случае <b>локализации утраты/повреждения</b></p>	<p>Ст. 8.3: на основе МГК</p> <p>Ст. 8.4: Кроме периода транспортировки по железной дороге: ⇒ 8,33 СПЗ/кг веса-брутто утраченного или поврежденного груза, но не более 300 000 СПЗ/транспортная единица или 2 млн. СПЗ/утраченный груз, если речь идет о более чем 6 транспортных единицах; в случае утраты груза стоимостью свыше 2 млн. СПЗ: данная сумма распределяется между клиентами пропорционально весу-брутто каждой единицы</p> <p>Ст. 8.3: <b>Задержка, потеря документов, невыполнение договорных обязательств:</b> компенсация материального ущерба, прямых потерь, а также определенного убытка, понесенного клиентом: ⇒ стоимость транспортной единицы в двукратном размере</p>	<p>Ст. 20, пункт 1; ст. 28, пункт 1:</p> <p>⇒ 666,67 СПЗ/место или 2 СПЗ/кг ⇒ 20 000 СПЗ в случае причинения ущерба контейнеру и всему содержащемуся в нем грузу</p> <p>Ст. 20, пункт 3: <b>Задержка ⇒ ответственность в размере, не превышающем величину фрахта, и ограничение общей суммы возмещения в случае полной утраты груза</b></p>	<p>Ст. 431: ⇒ 8,33 СПЗ/кг</p> <p>Ст. 431, III <b>Задержка ⇒ стоимость фрахта в трехкратном размере</b></p> <p>Ст. 452 а: <b>Локализация повреждения:</b> ⇒ "сетевая система": <b>ответственность определяется по закону, применимому к договору, касающемуся данной части перевозки</b></p>
<b>УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Правило 7: Если доказано, что данное деяние было совершено с целью причинения подобной утраты или по небрежности и с сознанием того, что это, возможно, приведет к подобной утрате		Ст. 21: Если перевозчик причинил ущерб с намерением нанести этот ущерб либо вследствие безответственности и с осознанием вероятности такого ущерба	Ст. 435: Если перевозчик причинил ущерб с намерением нанести этот ущерб или вследствие безответственности и с осознанием вероятности такого ущерба

РЕЖИМ	ПРАВИЛА ЮНКТАД/МТП	МСККП	КПГВ	ЗАКОН О ТРАНСПОРТЕ ГЕРМАНИИ
<b>ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>	Правило 5.4: ОСП не несет ответственность, когда повреждение, происшедшее при перевозке груза морем или внутренним водным транспортом, было вызвано следующими причинами: ⇒ действиями, небрежностью или неисполнением договора капитаном судна ... в судовождении или в управлении судном ⇒ пожаром	Ст. 8.2, пункт 1: Никакой ответственности не наступает, если потеря произошла в результате ошибки или приказа клиента, дефекта транспортной единицы или груза либо в силу неизбежных обстоятельств, которые нельзя было предотвратить	Ст. 18, пункт 1: (Например, перемещения, погрузка, укладка или выгрузка груза грузоотправителем, грузополучателем либо третьими лицами): Презумпция того, что перевозчик не мог предотвратить потерю Ст. 18, пункт 2: Бремя доказательства противного возлагается на потерпевшую сторону	Ст. 426, 427
<b>РАСШИРЕНИЕ ПРЕДЕЛОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ/ БОЛЕЕ ВЫСОКИЕ ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</b>		Статья 10.5, пункт 3: Компания МСККП может на свою ответственность отступать от этих общих условий в соответствии с процедурой, предусмотренной настоящими положениями	- Возможно (ст. 4, пункт 2); любое соглашение, расширяющее пределы ответственности перевозчика, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласится прямо выраженным образом и в письменной форме - Ст. 20, пункт 4: На основании особого соглашения	
<b>СОПУТСТВУЮЩИЕ ПРИЧИНЫ/ПРАВО РЕГРЕССА</b>	Никаких правил нет	Ст. 8.2, пункт 2: Подлежащая выплате компанией МСККП компенсация ограничивается и разделяется клиентом пропорционально последствиям	О праве обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком говорится в ст. 4, пункт 3	Ст. 425, II
<b>СЛУЖАЩИЕ И АГЕНТЫ</b>	Правило 4.2, 12		Ст. 17: Перевозчик отвечает за их действия и упущения	Ст. 428
<b>ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК</b>	К нему может применяться правило 12		Ст. 4, пункт 3: Солидарная ответственность перевозчика и фактического перевозчика, если оба несут ответственность	Ст. 437, I, III: Перевозчик и фактический перевозчик несут совместную и раздельную ответственность (содолжники)
<b>ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОВРЕЖДЕНИИ ГРУЗА</b>	Правило 9.2: Утрата или повреждение не являются явными: ⇒ 6 календарных дней после дня передачи груза	Правило 9.3: Очевидные утрата или повреждение: ⇒ сразу же после передачи  Статья 9.4: Неочевидные утрата или повреждение: ⇒ в течение 5 дней по прибытии	Ст. 23, пункты 3, 4, 5: Очевидное повреждение: ⇒ не позднее сдачи груза  Неочевидное повреждение: ⇒ не позднее чем через 7 последовательных дней с момента сдачи	Ст. 438, I: Очевидные утрата, повреждение: ⇒ не позднее доставки груза  Ст. 438, II: Неочевидная утрата: ⇒ 7 последовательных дней после сдачи – в противном случае фиктивная сдача в соответствии с договором

РЕЖИМ	ПРАВИЛА ЮНКТАД/МТП	МСККП	КПГВ	ЗАКОН О ТРАНСПОРТЕ ГЕРМАНИИ
		Статья 9.8: <b>Компенсация</b> должна быть востребована от компании МСККП в течение 8 месяцев с даты вступления в силу договора МСККП; в случае задержки этот срок сокращается до 40 дней	Ущерб, вызванный задержкой сдачи груза: ⇒ в течение 21 последовательного дня с момента сдачи груза	Ст. 438, III: Задержка ⇒ 21 день с момента сдачи груза
<b>ПОГАШЕНИЕ ДАВНОСТЬЮ</b>	Правило 10: В течение 9 месяцев после (предполагаемой) доставки или по истечении 90 дней (груз считается утраченным)	Статья 10.1: Один год с даты вступления в силу договора, если иное не предусмотрено национальным законодательством или международными конвенциями	Ст. 24, пункт 1: По истечении одного года, начиная с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан	Ст. 439: Один год с момента окончания дня сдачи; ст. 439, IV: Более или менее продолжительный срок по договоренности
<b>ПРИМЕНИМЫЕ ПРАВОВЫЕ НОРМЫ</b>	Ст. 13: Императивные положения заменяют собой эти Правила	Ст. 10.3: Государство, в котором находится зарегистрированная контора компании МСККП, или в соответствии с другой изложенной письменно договоренностью	Ст. 27, пункт 1: Международные конвенции или внутреннее законодательство по вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов	
<b>МЕСТО ЮРИСДИКЦИИ</b>	Никаких правил нет	Ст. 10.2: Место, в котором находится главная контора компании МСККП, независимо от личности истца		Ст. 440
<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВНУТРЕННИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>		Ст. 10.1	Ст. 29: По договоренности, или законодательство государства, в котором находилось основное предприятие перевозчика в момент заключения договора	
<b>ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ N.B.</b>	ОСП должен добавить положения о: ⇒ факультативной укладке, пути следования груза, фрахте и сборах, залоговом праве, коллизии обоюдной вины, общей аварии, юрисдикции, арбитраже, применимых правовых нормах	Ст. 6: Опасные грузы	Ст. 27: Положение о других применимых предписаниях и ядерном ущербе Ст. 32: Региональные оговорки, касающиеся освобождения перевозчика от ответственности за действия или упущения его служащих и агентов (ст. 17): возможны на основе заявления!	Ст. 27, пункт 2: Ядерный ущерб

РЕЖИМ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК – ПРОТОКОЛ 1999 ГОДА
ВИД ТРАНСПОРТА	Воздушный	Морской	Железнодорожный
ДАТА	28 мая 1999 года	Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов от 24 мая 1978 года	3 июня 1999 года
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ	Международная, ст. 1	Международная, ст. 2	Международная, ст. 1
ПЕРИОД ПРИМЕНЕНИЯ	Перевозка по воздуху, включающая период, когда груз находится в ведении перевозчика (ст. 18, пункты 1, 3)	Ст. 4, пункт 1: Период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки	Ст. 23, пункт 1: С момента принятия груза до момента его доставки
ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ	Ст. 4: Должна быть передана авиагрузовая накладная	Ст. 1, пункт 6: Никакой коносамент не требуется; он служит только подтверждением договора перевозки (ст. 1, пункт 7)	На основе согласия; Ст. 6, пункт 2: - договор должен быть подтвержден транспортной накладной; - отсутствие, неправильное заполнение или потеря транспортной накладной не должны отражаться на наличии или действительности договора Ст. 12: Транспортная накладная служит <b>доказательством prima facie</b> заключения договора и предусмотренных в нем условий, а также приема груза перевозчиком
ОСНОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	Ст. 18, пункт 1: Презюмируемая вина в случае ущерба, причиненного в результате <b>уничтожения</b> или <b>утраты</b> груза  Ст. 19: Презюмируемая вина в случае <b>задержки</b> груза  Ст. 10, пункт 3: ответственность за неправильное оформление, достоверность или неполноту заявления, включенного перевозчиком в авиагрузовую накладную	Ст. 5.1: Ответственность за презюмируемую вину перевозчика в случае причинения ущерба, являющегося результатом <b>утраты, повреждения</b> груза, а также <b>задержки</b> в его сдаче  Ст. 5, пункт 4 а): ⇒ если это вызвано пожаром и лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика ⇒ если это произошло по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия; это должно быть доказано лицом, заявляющим требование  Ст. 9: Палубный груз без согласия грузоотправителя	Ст. 23, пункт 1: Объективная ответственность за убыток или ущерб, являющийся результатом полных или частичных <b>утраты</b> или <b>повреждения</b> груза, а также убыток или ущерб, являющийся результатом <b>превышения срока доставки груза</b>  Ст. 24, пункт 1: Презюмируемая ответственность за убыток или ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения транспортного средства либо его съемных частей, а также за убыток или ущерб, являющийся результатом превышения срока доставки  Ст. 31, пункт 1: Ограниченная ответственность за <b>естественную убыль при доставке</b> только в том случае, если она превышает установленную норму  Ст. 15, пункт 3: За любые последствия, возникающие в результате <b>утраты или неправильного применения</b> документов, указанных в транспортной накладной и сопровождающих эту накладную или переданных на хранение перевозчику  Ст. 19, пункт 6: В случае ошибки перевозчика он несет ответственность за последствия <b>невыполнения приказа</b> или его невыполнения надлежащим образом  Ст. 19, пункт 7: Если перевозчик действует в соответствии с изменениями, внесенными впоследствии грузоотправителем, <b>не требуя предъявления дубликата грузовой накладной</b> , он несет ответственность перед грузополучателем за любой убыток или ущерб, причиненный ему, если дубликат транспортной накладной был передан грузополучателю

РЕЖИМ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК – ПРОТОКОЛ 1999 ГОДА
ЗАДЕРЖКА В ДОСТАВКЕ		Ст. 5, пункт 2: ⇒ груз не сдан в пределах срока, прямо определенного соглашением или ⇒ при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств Ст. 5.3: Право лица, уполномоченного заявить требование по поводу утраты груза, считать груз утраченным, если он не был сдан в пределах 60 календарных дней	⇒ Превышен согласованный срок доставки (см. ст. 16, пункт 1) ⇒ При отсутствии соглашения срок доставки не должен превышать срок, обусловленный применением пунктов 2-4 ⇒ В ст. 16, пункт 2, устанавливаются максимальные сроки доставки
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕПРЯМОЙ ИЛИ КОСВЕННЫЙ УБЫТОК			Ст. 35: В случае <b>особой заинтересованности в доставке</b>
БРЕМЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА	Ст. 18, пункт 2: Возлагается на перевозчика Ст. 20: На перевозчика возлагается бремя доказательства того, что ущерб причинен истцом	Ст. 5, пункт 1: На перевозчика возлагается бремя доказательства того, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые можно разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий Ст. 5, пункт 4 а), ст. 5, пункт 7, ст. 9, пункт 2, ст. 11, пункт 2: Возлагается на перевозчика	Ст. 25, пункт 1: На железную дорогу возлагается бремя доказательства того, что потеря, ущерб, превышение срока доставки обусловлены обстоятельствами, указанными в пункте 2 ст. 23 Ст. 25, пункт 2: На истца возлагается бремя доказательства того, что убыток или ущерб не обусловлен риском, указанным в пункте 3 ст. 23,
ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	Ст. 22, пункт 3: ⇒ 17 СПЗ/кг	Ст. 6, пункт 1 а): ⇒ 2,5 СПЗ/кг или 835 СПЗ/место  Ст. 6, пункт 1 б): ⇒ сумма, в 2 ½ раза кратная фрахту, подлежащему уплате за задержанный в сдаче груз	Ст. 30, пункт 2: ⇒ 17 СПЗ/кг  Ст. 33, пункт 1: ⇒ в случае задержки – плата за перевозку в четырехкратном размере  Ст. 33, пункт 3: <b>За частичную утрату, вызванную задержкой</b> ⇒ плата за перевозку в четырехкратном размере из расчета той части груза, которая не была утрачена
УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	Никаких предписаний нет	Ст. 8, пункт 1: Если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенного либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки Ст. 9, пункт 4: Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению	Ст. 36: Если доказано, что утрата или повреждение явились результатом действия или упущения, которое перевозчик совершил либо с <b>намерением</b> причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие <b>безответственности и с пониманием</b> вероятности возникновения такой утраты или повреждения (положения о пределах ответственности, приведенные в ст. 15, пункт 3, ст. 19, пункты 6 и 7, ст. 30 и ст.32-35)
ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	Ст. 18, пункт 2: Если уничтожение, потеря, ущерб явились результатом, например, ⇒ внутреннего дефекта груза ⇒ повреждения упаковки ⇒ военных действий ⇒ действий государственной власти Ст. 20: Если ущерб был причинен в результате небрежности либо противоправного действия или упущения истца	Ст. 5, пункт 5: ⇒ особые риски, присущие перевозке живых животных Ст. 5, пункт 6 ⇒ в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море	Ст. 23, пункт 2: Если это имело место: ⇒ из-за ошибки лица, имеющего соответствующие права ⇒ из-за приказа, отданного лицом, имеющим соответствующие права ⇒ из-за внутреннего дефекта груза (порча, естественная убыль) ⇒ из-за обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он был не в состоянии предотвратить Ст. 23, пункт 3: Особые риски

РЕЖИМ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК – ПРОТОКОЛ 1999 ГОДА
<b>РАСШИРЕНИЕ ПРЕДЕЛОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ</b>	Ст. 25: Договором может предусматриваться более высокая ответственность; грузоотправитель может сделать особое заявление о заинтересованности в доставке (ст. 22, пункт 3) и уплатить дополнительную сумму	Ст. 23, пункт 2: Перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства Возможно, см. ст. 10, пункт 3	Ст. 5: Перевозчик может принять более высокую ответственность Ст. 35: В случае заявления об особой заинтересованности в доставке
<b>СОПУТСТВУЮЩИЕ ПРИЧИНЫ/ПРАВО РЕГРЕССА</b>	Ст. 30, пункт 2: Совокупная сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и его служащего, не должна превышать вышеуказанных пределов Ст. 48: Право регресса в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком	Ст. 5, пункт 7: В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной ⇒ перевозчик несет ответственность только в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны  Ст. 10, пункт 4: <b>Ответственность является солидарной</b> , если ответственность несут и перевозчик, и фактический перевозчик Ст. 10, пункт 6: Право обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком	Ст. 27, пункт 4: <b>Солидарная ответственность</b> , если ответственность несут и перевозчик и <b>субподрядный перевозчик</b> Ст. 50: Ответственность несет субподрядный перевозчик: <b>право обратного требования</b> в отношениях: ⇒ С перевозчиком, который допустил утрату или причинил ущерб (ст. 50, пункт 1) ⇒ Если утрата или ущерб были причинены несколькими перевозчиками, то каждый из них несет ответственность за допущенную им утрату или причиненный им ущерб ⇒ Если нельзя доказать, какой из перевозчиков допустил утрату, то сумма компенсации распределяется между всеми перевозчиками, принимавшими участие в перевозке, кроме тех, кто может доказать, что утрата была допущена не им; пропорциональное распределение этой суммы осуществляется соразмерно их соответствующим долям в оплате стоимости перевозки
<b>СЛУЖАЩИЕ И АГЕНТЫ</b>	Ст. 30	Ст. 5: Перевозчик несет ответственность за своих служащих или агентов	Ст. 40: Перевозчик несет ответственность за своих служащих и других лиц, услугами которых он пользуется для осуществления перевозки (например, управляющие железнодорожной инфраструктурой, в рамках которой осуществляется перевозка, считаются такими лицами ex lege), когда эти служащие и другие лица действуют в рамках своих функций
<b>ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК</b>	Ст. 39	Определение: Ст. 1, пункт 2 Ст. 10, пункт 1: Перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей Ст. 11, пункт 1: Перевозчик не несет ответственность за утрату в случае <b>сквозной перевозки</b> , если это предусмотрено в договоре Ст. 12, 13, 14, 19	Ст. 27: Перевозчик остается ответственным за всю перевозку

РЕЖИМ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК – ПРОТОКОЛ 1999 ГОДА
<b>ПОСЛЕДУЮЩИЙ ПЕРЕВОЗЧИК</b>	<p>Определение ст. 1, пункт 3            Ст. 36, пункт 1: Каждый перевозчик, принимающий груз, считается одной из сторон договора            Ст. 31, пункт 3: Право грузоотправителя подать иск в отношении первого перевозчика, грузополучателя – в отношении последнего перевозчика, а также и грузоотправителя и грузополучателя – в отношении осуществлявшего перевозку, в процессе которой имели место уничтожение, повреждение, утрата или задержка груза ⇒ они несут солидарную ответственность</p>		<p>Ст. 26: Если перевозка регулируется одним договором: каждый перевозчик, принимая к перевозке груз с грузовой накладной, становится стороной договора            ⇒ принимает вытекающие из него обязательства            ⇒ несет ответственность за перевозку по всему маршруту вплоть до доставки груза</p>
<b>ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ УБЫТКАХ</b>	<p>Ст. 31, пункт 2:            ⇒ 14 дней с даты получения</p> <p>Задержка ⇒ 21 день с даты предоставления груза в распоряжение перевозчика            Ст. 31, пункт 4: Жалоба в письменном виде должна быть подана в сроки, указанные в ст. 31, пункт 2; кроме случаев обмана со стороны перевозчика</p>	<p>Ст. 19, пункт 1: Очевидные утрата или повреждение            ⇒ один рабочий день, следующий за днем передачи груза</p> <p>Ст. 19, пункт 2: Неочевидные утрата или повреждение ⇒ 15 календарных дней после дня передачи груза</p> <p>Ст. 19, пункт 5: Задержка ⇒ 60 календарных дней</p>	<p>Ст. 47, пункт 2: Разбирательство в соответствии со ст. 42 до принятия груза; в противном случае – лишение права на подачу иска</p> <p>Неочевидные утрата или повреждение ⇒ 7 дней после принятия груза</p> <p>Превышение срока доставки ⇒ 60 дней</p>
<b>ПОГАШЕНИЕ ДАВНОСТЬЮ</b>	<p>Ст. 35, пункт 1:            ⇒ 2 года</p>	<p>Ст. 20, пункт 1:            ⇒ 2 года            Ст. 20, пункт 5</p>	<p>Ст. 48, пункт 1:            ⇒ 1 год            ⇒ 2 года в особых случаях (например, если было совершено какое-либо действие с намерением причинить такую потерю или ущерб либо по неосмотрительности, но с осознанием вероятности такой потери или ущерба)</p>
<b>МЕСТО ЮРИСДИКЦИИ</b>	<p>Ст. 33, пункт 1:            ⇒ место проживания перевозчика            ⇒ основное местонахождение предприятия            ⇒ местонахождение предприятия, через посредство которого был заключен договор            ⇒ пункт назначения</p>	<p>Ст. 21, пункт 1:            ⇒ основное коммерческое предприятие или обычное местожительство ответчика            ⇒ место заключения договора, при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор            ⇒ порт погрузки или порт разгрузки            ⇒ по договоренности            Ст. 21, пункт 2: В договаривающемся государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным</p>	<p>Ст. 46:            ⇒ по договоренности            ⇒ перед судами или трибуналами государства, на территории которого находится место проживания или обычное местожительство ответчика, его основное коммерческое предприятие, отделение или агентство, заключившее договор перевозки, или место, где перевозчиком были приняты грузы, или указанное место доставки грузов</p>



РЕЖИМ	МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ	ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА	КОТИФ/МГК – ПРОТОКОЛ 1999 ГОДА
ПРИМЕНИМЫЕ ПРАВОВЫЕ НОРМЫ			Ст. 42, пункт 3: Процедура разбирательства, регулируется законами государства, в котором она осуществляется
ПРОЦЕНТЫ			Ст. 37, пункт 2: 5% годовых Пункт 3: ⇒ Если лицо, имеющее соответствующие права, не представит перевозчику подтверждающие документы, требующиеся для окончательного урегулирования претензий по причитающимся суммам, то не начисляется никаких процентов за период с момента истечения установленного для этого срока до момента фактического представления таких документов
ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	<p>Ст. 18, пункт 4: Положения о перевозке по воздуху не распространяются на перевозку по суше, морю, внутренним водным путям; если такая перевозка осуществлялась с целью <b>погрузки, доставки или перевалки</b> ⇒ презюмируется, что это является результатом события, происшедшего во время перевозки по воздуху</p> <p>Ст. 8: Документация по грузовым местам, состоящим из нескольких элементов</p> <p>Ст. 38: В случае <b>комбинированной перевозки, осуществлявшейся частично по воздуху и частично другим видом транспорта</b>, эти правила применяются только к перевозке по воздуху</p> <p>Ст. 34: Арбитражное разбирательство</p>	Ст. 22: Арбитражное разбирательство	<p>Ст. 13, пункт 1: Ответственность за <b>погрузку и разгрузку</b>: ⇒ перевозчик: грузовые места ⇒ грузоотправитель: полная загрузка вагона ⇒ грузополучатель: разгрузка после доставки</p> <p>Ст. 28; 29: <b>Презумпция</b> в случае переадресовки груза в пути следования, утраты груза</p> <p>Ст. 39: Ответственность в случае <b>ядерной аварии</b> Ст. 38, пункт 1: Ответственность в отношении <b>железнодорожно-морской перевозки</b> ⇒ если перевозчик может доказать, что утрата произошла в процессе морской перевозки из места погрузки груза на борт до его выгрузки с судна, то он может сослаться на большее количество условий освобождения от ответственности (например, пожар, спасение жизни или собственности на море, погрузка грузов на палубу судна)</p>
N.B.			Стороны могут проявлять большую гибкость при оплате расходов (ст. 10) и определении сроков доставки (ст. 16)