



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
23 January 2014
Russian
Original: English, French and
Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Седьмая сессия

Женева, 3–4 апреля 2014 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Унификация международного железнодорожного права
с целью разрешить осуществление железнодорожных
перевозок в соответствии с единым правовым режимом**

**Предложение межправительственной организации по
международным железнодорожным перевозкам по
унификации евро-азиатского законодательства в
области железнодорожных грузовых перевозок**

**Представлено Межправительственной организацией по
международным железнодорожным перевозкам**

I. Общие примечания

1. В соответствии с а) Совместной декларацией о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права, в частности с разделами а) и с) пункта 2 (ECE/TRANS/2013/2), подписанной 37 государствами – членами ЕЭК ООН на совещании на уровне министров в рамках семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, и б) с кругом ведения Группы экспертов по единому железнодорожному праву (ECE/TRANS/2013/9), принятому Комитетом по внутреннему транспорту на той же сессии (ECE/TRANS/236, пункты 14 и 29), целесообразно, с одной стороны, ввести единый комплекс транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, который позволяет упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок, и, с другой стороны, унифицировать международное железнодорожное право с целью установления единого

правового режима для железнодорожных перевозок от Атлантического до Тихого океана.

2. Для облегчения работы, связанной с унификацией евро-азиатского законодательства в области железнодорожных грузовых перевозок, Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) направляет Группе экспертов по единому железнодорожному праву свой анализ общих рамок, которые необходимо создать для унификации евро-азиатского законодательства в области грузовых железнодорожных перевозок; воспроизведено, как представлено без формального редактирования.

3. Проект предлагает установить правовой режим для трансконтинентальной перевозки грузов по железной дороге (далее - правовой режим), применимый к определенным высокоточным коридорам или, если стороны договора перевозки примут соответствующее решение, то и к трансконтинентальной перевозке грузов по железной дороге, для облегчения проблемы сосуществования двух различных международных правовых систем (КОТИФ/ ЦИМ и СМГС).

4. Данное предложение перенимает основные элементы исследования, заказанного ОТИФ в 2011 году. В связи с необходимостью добиться определенного прогресса по данному вопросу, проект основан не только на КОТИФ/ЦИМ и СМГС, но и на КДПГ, которая была разработана 55 лет назад на основе ЦИМ, действующей в то время, и которая в настоящее время применяется и признается как в Европе, так и в Азии.

5. Данное предложение ограничивается условиями высокого уровня, которые необходимо использовать как основание для общего договора, подтвержденного единой накладной. Основой для такого договора может служить важная работа, которая была уже проведена ОСЖД и ЦИТ по единой накладной и в которой ОТИФ приняла активное участие.

Рис. 1

Характер предстоящей работы



6. ОТИФ убеждена, что широкое распространение единых правовых норм перевозки грузов по железной дороге в Евразии будет возможно только при применении испытанных и проверенных положений, таких, как СМГС и КОТИФ/ЦИМ. В данном контексте разработанная под эгидой ЕЭК ООН общая правовая база, совместимая с двумя законодательными системами, сможет обеспечить прочную правовую основу для единого договора.

7. Для дальнейшего обсуждения цель представленных положений будет включена в колонку 4 документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9.

II. Подробное предложение

Раздел I Общие положения

Статья 1 Область применения

Предлагаются две возможности для определения области применения правового режима:

- применение, согласованное между сторонами договора перевозки о трансконтинентальной перевозке грузов по железной дороге, если стороны считают, что тип грузов и маршрут подходят для применения правового режима.
- Вместе с этой возможностью ОТИФ считает, что можно разработать обязательное применение для трансконтинентальной перевозки грузов по некоторым высокоэффективными коридорам, особенно на линиях, на которых используется и интермодальный транспорт (например, морской транспорт в Каспийском море). Если стороны договора заключают соответствующее соглашение, правовой режим применяется в качестве "закона", в соответствии с моделью линий ЦИМ¹.

Рис. 2

Согласованная область применения

Единое право: сфера применения



Статья 1 § 2 проекта разъясняет, что цель правового режима - избежать применения национального законодательства, когда необходимо выполнить

¹ Необходимо пояснить вопрос о возможном включении интермодальных линий и коридоров.

транспортную операцию через границу ЦИМ/СМГС, и ЦИМ или СМГС не может применяться для всего маршрута. Не ставится под сомнение применение ЦИМ только для перевозок ЦИМ и применение СМГС только для перевозок СМГС. Это также относится к ситуации, когда стороны планируют приостановленные транспортные операции ЦИМ/СМГС с переотправкой грузов на границе между двумя правовыми режимами.

Если стороны договора заключают договор в соответствии с § 2 статьи 1, они должны применять ЦИМ ко всей транспортной операции. В таком случае исключается договор в соответствии с § 1 статьи 1 данного проекта.

§ 1

Данный правовой режим применяется ко всем договорам перевозки грузов по железной дороге за вознаграждение между странами-участницами данного правового режима (далее – "страны-участницы"), если стороны договора перевозки согласны применять данный правовой режим.

Он также должен применяться при использовании коридоров, перечисленных в приложении 1 к настоящему правовому режиму.

Данный правовой режим применяется в тех же условиях, если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает в себя, в дополнение к перевозке по железной дороге, перевозку морским транспортом или трансграничную перевозку по внутренним водным путям.

§ 2

О данном правовом режиме нельзя договориться для транспортировки грузов, для которых применимы ЕПП ЦИМ или СМГС.

Статья 2 Предписания публичного права и отступления

§ 1 главным образом дает пояснения; его содержание применимо даже при отсутствии особого упоминания.

Цель § 2 – облегчить для стран, не подписавших данный правовой режим, проезд через которые осуществляется транзитом, "терпимость" к новой Конвенции (например, суды транзитной страны принимают Конвенцию во внимание при рассмотрении дела).

Если стороны договора согласны применять правовой режим, в соответствии с § 3 он применяется в обязательном порядке. В соответствии с недавними конвенциями (ср. ст. 25–27 Монреальской конвенции) настоящий проект также предусматривает, что перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства в пользу клиента. Третье предложение статьи 5 ЦИМ содержит схожее положение, тогда как § 1 статьи 2 СМГС указывает на то, что Соглашение является полностью обязательным для исполнения.

§ 1

На перевозку, к которой относится данный правовой режим, распространяется действие предписаний публичного права, в частности, предписаний, касающихся перевозки опасных грузов, а также предписаний таможенного права.

§ 2

Для перевозок, выполняемых между двумя странами-участницами и проходящих по территории страны, не являющейся страной-участницей,

заинтересованные страны могут заключать и публиковать соглашения, отступающие от данного правового режима.

§ 3

Поскольку это отдельно не предусмотрено данным правовым режимом, стороны не должны договариваться об отступлениях от данного правового режима. Перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства в соответствии с данным правовым режимом.

§ 4

Поскольку это отдельно не предусмотрено данным правовым режимом, применим закон страны, в которой полномочное лицо предъявляет претензию (национальный закон).

Статья 3 Определения

Данная статья включает определения в адаптированной форме, приведенные в статье 3 ЦИМ, и они должны совпадать с любыми соответствующими будущими определениями в СМГС.

Применительно к целям данного правового режима:

а) "перевозчик" означает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основании данного договора;

б) "фактический перевозчик" означает перевозчика, не заключившего договор перевозки с отправителем, но которому перевозчик, указанный в пункте а), доверил полное или частичное выполнение перевозки по железной дороге;

с) "Общие условия перевозки" означают условия перевозчика в виде общих условий или тарифов, имеющих законную силу в каждой стране-участнице, ставших неотъемлемой частью договора перевозки после его заключения;

д) "единица интермодальной транспортировки" означает контейнер, съемный кузов, полуприцеп или другое сопоставимое погрузочное устройство, используемое при интермодальных перевозках;

е) "владелец" означает лицо, которое, являясь собственником железнодорожного вагона или имея право им распоряжаться, использует его экономично на постоянной основе в качестве транспортного средства, и зарегистрировало его в официальном регистре вагонов, если таковой существует.

Раздел II Заключение и выполнение договора перевозки

Статья 4 Договор перевозки

Для того чтобы принять во внимание потребности железнодорожного транспорта, указано, что для каждой отправки необходимо использовать накладную (ср. § 6 ст. 6 ЦИМ, пар. 3 § 1 ст. 7 СМГС).

"Единая накладная ЦИМ/СМГС" будет служить образцом для создания единой накладной для правового режима.

Необходимо также предоставить электронную накладную на основании, в частности, Дополнительного протокола к КДПГ об электронных накладных от 20 февраля 2008 г.

§ 1

Договор перевозки необходимо подтвердить единой накладной. Для всех грузов, перевозимых на основании договора перевозки, используется одна накладная, даже если отправка состоит из нескольких грузовых мест или если она перевозится в нескольких вагонах или распределена по нескольким точкам поезда.

Отсутствие, несоответствие накладной или ее утрата не влияет на факт наличия договора перевозки, на который распространяется действие условий данного правового режима.

§ 2

Международные ассоциации, представляющие перевозчиков, устанавливают единый образец накладной (и – по выбору – языки, которые используются для распечатки и заполнения образца)².

§ 3

Накладную подписывают отправитель и перевозчик. Подпись может быть отпечатана или заменена штампом с помощью счетной машинки или другим подходящим способом.

Перевозчик должен соответствующим образом подтвердить прием грузов на дубликаты накладной и вернуть дубликат отправителю.

§ 4

Накладная может быть подготовлена в виде сведений, обработанных в электронном формате³.

Статья 5 Содержание накладной

Положение содержит обычное разделение на:

- сведения, которые всегда должны быть указаны в накладной (§ 1);
- сведения, которые должны быть указаны в накладной в определенных случаях (§ 2);
- дополнительные сведения, указываемые по выбору (§ 3).

§ 1

Накладная должна содержать следующие сведения:

- a) дату и месту составления;
- b) название и адрес отправителя;
- c) название и адрес перевозчика(ов) по договору;

² Необходимо отдельное исследование, чтобы выяснить, как данный процесс будет организован между международными ассоциациями, представляющими перевозчиков, и странами-участницами / межправительственными организациями.

³ Процесс ревизии ЦИМ, который готовится в настоящее время, предполагает измененную формулировку для электронной накладной.

d) место и дату передачи груза (а также имя и адрес лица, которому доставляется груз, если это не договорный перевозчик или один из договорных перевозчиков);

e) место, установленное для доставки;

f) название и адрес отправителя;

g) описание характера груза и, в случае перевозки опасных грузов, название в соответствии с Регламентом о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (МПОГ – Приложение С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках) и Правилами перевозки, применимыми для опасных грузов (Приложение 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении);

h) количество груза, знаки и количество грузовых мест, составляющих отправку;

i) общая масса или количество груза, выраженное иначе;

j) номер вагона или вагонов, в которых перевозятся грузы;

k) единица интермодальной транспортировки, ее категория, номер и другие сведения, необходимые для идентификации;

l) подробный список документов, которые требует таможня или другие административные органы, прикрепленные к накладной или переданные в распоряжение перевозчика в специально уполномоченном учреждении или организации, назначенном в договоре (достаточно указать сведения, к которым у сторон есть доступ);

m) расходы, связанные с перевозкой (стоимость перевозки, сопутствующие расходы, таможенные пошлины и другие расходы, понесенные в период с момента заключения договора до доставки), если их должен покрыть получатель, или другая инструкция относительно расходов, которые оплачивает получатель.

§ 2

Если применимо, накладная должна также содержать следующие сведения:

a) расходы, понесенные отправителем;

b) согласованный срок доставки;

c) согласованный маршрут;

d) список других документов, не упомянутых в § 1 раздела I), переданных перевозчику;

e) записи, сделанные отправителем относительно количества и описания печатей, поставленных им на вагон.

§ 3

Стороны могут договориться о включении в накладную любых других сведений, которые они считают необходимыми.

Статья 6 Ответственность за сведения, указанные в накладной

Данное положение проистекает из статей 7 и 22 КДПГ, статьи 10 Монреальской конвенции, статей 8 и 9 ЦИМ и § 1 статьи 12 СМГС.

Отправитель несет ответственность за все расходы, убытки или ущерб, понесенные перевозчиком из-за того, что:

- a) отправитель указал в накладной неполные сведения;
- b) отправитель не указал сведений, необходимых для опасных грузов.

В случае, указанном в пункте b), перевозчик может в любое время разгрузить или уничтожить груз, или сделать его безопасным, в зависимости от обстоятельств, не выплачивая возмещения, кроме случаев, когда перевозчик знал об опасном характере груза при его передаче.

Статья 7 Оплата расходов

В соответствии с концепцией правового режима, основанного на договоре в соответствии с частным правом, для перевозчика с самого начала исключаются обязательства по обслуживанию населения, в частности, обязательство по перевозке и обязательства в отношении тарифов. Если данный тип обязательств необходимо сохранить, необходимо включить предложение, например: "независимо от любых положений общественного порядка, которые обязан соблюдать перевозчик...".

§ 1

Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, расходы, понесенные при транспортировке, должны оплачиваться отправителем.

§ 2

Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком расходы должны оплачиваться получателем, а получатель не получил накладную и не утвердил свои права согласно договору перевозки в соответствии со статьей 13, и не изменил договор перевозки в соответствии со статьей 14, отправитель обязан оплатить расходы.

Статья 8 Проверка

Данное положение главным образом заменяет статью 11 ЦИМ и принимает во внимание § 2 статьи 12 СМГС.

§ 1

Перевозчик имеет право в любое время проверить, выполнил ли отправитель условия перевозки, и соответствует ли груз сведениям, указанным отправителем в накладной. Если проверка относится к содержимому груза, ее по возможности необходимо провести в присутствии правомочного лица; если это невозможно, перевозчик обязан потребовать обеспечить присутствие двух независимых свидетелей, если законы и нормы страны, в которой проводится проверка, не предусматривают иное.

Содержимое отправки может быть проверено только во время транспортировки, только если это предусмотрено таможенными или другими правилами, если этого требует безопасность эксплуатации или если это необходимо для сохранности грузов во время перевозки.

§ 2

Если отправка не соответствует сведениям в накладной или если не были соблюдены положения публичного права, результат проверки необходимо указать в копии накладной, сопровождающей груз, а также по возможности в

дубликаты накладной. В этом случае расходы на проверку должны покрываться за счет груза, если они не были оплачены немедленно.

§ 3

Когда отправитель загружает груз, он имеет право требовать от перевозчика изучить состояние груза и его упаковки, а также достоверность указанных в накладной сведений о количестве грузовых мест, их знаках и номерах, а также массе брутто груза или его количестве в ином выражении. Перевозчик может приступить к проверке, только если у него есть надлежащие средства ее проведения. Перевозчик может потребовать оплаты расходов на проведение проверки. Результат проверки должен быть указан в накладной.

Статья 9 Доказательная ценность накладной

Эта статья проистекает из статьи 12 ЦИМ и статьи 9 КДПГ.

§ 1

Накладная, подписанная обеими сторонами договора, является первичным доказательством заключения договора перевозки и его условий, а также приема груза перевозчиком.

§ 2

Если накладная не содержит особых оговорок, внесенных перевозчиком, предполагается, что груз и его упаковка были в хорошем состоянии при их приеме перевозчиком, если не доказано иное.

§ 3

Если перевозчик загрузил груз или осмотрел его в соответствии со статьей 8, накладная является первичным доказательством достоверности указанных в накладной сведений о количестве грузовых мест, их знаках и номерах, а также массе брутто груза или его количестве в ином выражении, если не доказано иное. Накладная не является первичным доказательством в случае, если в ней указаны обоснованные оговорки.

Статья 10 Упаковка, погрузка

Данная статья заменяет статью 10 КДПГ в более обтекаемой форме, как указано также в статье 14 ЦИМ (смотреть также второе предложение § 1 ст. 9 СМГС). В статье рассматривается ответственность отправителя за некачественную погрузку (ср. § 2 ст. 13 ЦИМ, абз. 4 § 4 ст. 9 СМГС).

§ 1

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой ущерб или убытки и расходы, связанные с недостатками или дефектами упаковки груза, кроме случаев, когда перевозчику было известно о наличии дефектов при приеме груза, и он не сделал об этом никаких оговорок.

§ 2

Отправитель несет ответственность за все последствия выполненной им некачественной погрузки и обязан возместить перевозчику ущерб или убытки, понесенные в результате такой погрузки.

Статья 11 Выполнение административных формальностей

Данная статья соответствует в исправленной редакции статье 11 КДПГ и §§ 1–3 статьи 15 ЦИМ; (смотреть также абз. 1, § 1, абз. 1 и 2 § 2 статьи 11, абз. 2 § 1 и § 2 статьи 23 СМГС).

§ 1

Для выполнения таможенных или других формальностей, которые должны быть выполнены до доставки, отправитель должен приложить к накладной необходимые документы или передать их в распоряжение перевозчика, и снабдить его всей необходимой информацией.

§ 2

На перевозчике не лежит ответственность проверять точность или правильность этих документов и информации. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любые убытки или ущерб, проистекающий из отсутствия, нехватки таких документов или информации, или их неточности, за исключением случаев, когда это произошло по вине перевозчика.

§ 3

Перевозчик несет ответственность за любые последствия потери или неправильного использования документов, переданных в его распоряжение, кроме случаев, когда потеря документов или их неправильное использование вызваны обстоятельствами, которые перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить. Любое возмещение, которое обязан заплатить перевозчик, не должно превышать возмещение, предусмотренное на случай утраты груза.

Статья 12 Сроки доставки

По примеру статьи 19 КДПГ, на которой основана статья 16 ЦИМ, решение о сроке доставки главным образом принимается в соответствии с договором, заключенным сторонами. По примеру § 3 статьи 16 ЦИМ и §§ 3–5 статьи 14 СМГС, обеспечена возможность продлить срок доставки, хотя и в строго ограниченном объеме.

§ 1

Отправитель и перевозчик договариваются о сроке доставки. При отсутствии договоренности срок доставки не должен превышать срок, установленный в соответствии с §§ 2–4.

§ 2

Как установлено в §§ 3 и 4, максимальный срок доставки составляет 12 часов для регистрации и 24 часа на каждые ... (например, 400) км. Расстояния относятся к согласованному маршруту или, при отсутствии договоренности, к кратчайшему маршруту.

§ 3

Перевозчик может установить в Общих условиях перевозки дополнительный срок доставки определенной продолжительности для случаев, когда чрезвычайные обстоятельства, которые перевозчик не может избежать и последствия которых он не может предотвратить, вызывают исключительное повышение интенсивности движения или исключительные сложности в работе.

§ 4

Срок доставки начинается после принятия грузов к перевозке; его можно продлить на период, соответствующий продолжительности остановки, сделанной не по вине перевозчика.

Статья 13 Доставка, залоговое право

Данная статья основана на статье 13 КДПГ, статье 17 ЦИМ и § 1 статьи 17 и статье 19 СМГС.

§ 1

Перевозчик обязан передать накладную и доставить груз получателю в месте, предусмотренном для его сдачи с получением расписки и уплаты сумм, подлежащих уплате в соответствии с договором перевозки.

§ 2

По прибытии груза в место назначения получатель может потребовать у перевозчика передачу накладной и выдачу ему груза в соответствии с § 1. В случае спора об обязательствах получателя перевозчик не обязан выдавать груз, если получатель не обеспечил безопасность.

§ 3

Если груз поврежден, доставлен с опозданием или были утеряны, получатель имеет право осуществить свои права, проистекающие из договора перевозки.

§ 4

В других отношениях доставка груза должна быть выполнена в соответствии с нормами, действующими в месте назначения.

§ 5

Перевозчик имеет право удерживать груз и сопроводительные документы, пока не будут сделаны все платежи, проистекающие из договора перевозки. Пока груз находится у перевозчика, действует залоговое право. Действие и использование залогового права определяется законодательством той страны, в которой утверждено залоговое право.

Статья 14 Право распоряжаться грузом

Данное положение заменяет абз.1–4 статьи 12 КДПГ, статью 18 ЦИМ и §§ 1–3 и 7 статьи 20 СМГС в более обтекаемой форме.

§ 1

Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки, отдавая последующие распоряжения. В частности, он может просить перевозчика прекратить перевозку груза в пути следования, не доставлять груз или вернуть его в месте, где он был принят, или доставить груз другому получателю или в другое место, отличающееся от указанного в накладной.

§ 2

Право отправителя распоряжаться грузом передается получателю в сроки, указанные отправителем в накладной. Если отправитель не указал иначе, право распоряжаться грузом передается отправителю, как только груз попадает в страну назначения. Если у отправителя есть право распоряжаться грузом, перевозчик обязан выполнять его распоряжения.

§ 3

Если при использовании права распоряжаться грузом получатель поручил доставить груз третьей стороне, такая третья сторона не имеет права назначать других получателей.

§ 4

Отправитель или получатель теряет право распоряжаться грузом, как только получатель или правомочная третья сторона получает накладную, принимает груз или воспользуется своими правами в соответствии с § 2 и 3 статьи 13.

Статья 15 Использование права распоряжаться грузом

Данное положение заменяет абз. 5–7 статьи 12 КДПГ, статью 19 ЦИМ в более обтекаемой форме; ср. также §§ 4, 5, 10, 11 ст. 20 СМГС.

§ 1

Лицо, имеющее право распоряжаться грузом, вносит желаемые изменения договора перевозки (распоряжения) в дубликат накладной и передает его перевозчику. Лицо, сделавшее изменения, возмещает перевозчику расходы и ущерб, проистекающие из выполнения распоряжений, кроме случаев, когда перевозчик нарушил договорные обязательства.

§ 2

Перевозчик не обязан выполнять распоряжения, если их выполнение невозможно, незаконно или необоснованно, если они мешают нормальной работе предприятия перевозчика или наносят ущерб отправителям или получателям других партий грузов. Инструкция не должна приводить к разделению партии груза.

§ 3

Если по причинам, указанным в §§ 1 и 2, перевозчик не желает выполнять распоряжения, он обязан немедленно сообщить об этом лицу, дающему распоряжения.

§ 4

Если перевозчик виновен в невыполнении распоряжения или выполняет его небрежно, он несет ответственность за любые убытки или ущерб, которые могут быть нанесены. Если перевозчик выполняет распоряжения отправителя, не требуя оформления дубликата накладной, перевозчик несет ответственность перед получателем за любые понесенные им убытки или ущерб, если дубликат был передан получателю. Любое возмещение, которое обязан заплатить перевозчик, не должно превышать возмещение, предусмотренное на случай утраты груза.

Статья 16 Обстоятельства, препятствующие перевозке и выдаче груза

Данное положение основано на статьях 14, 15 КДПГ, статьях 20, 21 ЦИМ и статье 21 СМГС. Как и СМГС, проект кратко излагает в одной статье обстоятельства, препятствующие перевозке и выдаче груза.

§ 1

Если после приема груза выясняется, что перевозка или выдача груза не была выполнена в соответствии с договором перевозки, перевозчик обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом, а в ситуации, когда

обстоятельства препятствуют выдаче груза, запросить инструкции у получателя.

§ 2

Если получатель дал инструкции третьей стороне для выдачи груза в соответствии с § 3 статьи 15, применяется § 1, как если бы получатель являлся отправителем, а третья сторона - грузополучателем.

§ 3

Если обстоятельств, препятствующие перевозке груза, можно избежать, изменив маршрут, перевозчик обязан по своему усмотрению решить, необходимо ли такое изменение или перевозчику следует запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом.

§ 4

Если обстоятельства, препятствующие выдаче груза, прекращаются до получения перевозчиком инструкций отправителя, груз должен быть доставлен получателю, о чем необходимо незамедлительно сообщить отправителю.

Статья 17 Последствия обстоятельств, препятствующих перевозке и выдаче груза

Данная статья основана на статье 16 КДПГ, статье 22 ЦИМ и §§ 3, 5 и 7 статьи 21 СМГС.

§ 1

Перевозчик имеет право получить возмещение расходов, которые он понес, в следующих случаях:

- a) в результате запроса инструкций,
- b) в результате выполнения полученных инструкций,
- c) если он не получил или поздно получил запрошенные инструкции,
- d) если он принял решение в соответствии с § 3 статьи 16, не запросив инструкций, если расходы не возникли по его вине. В частности, перевозчик может взыскать провозные платежи, применимые к использованному маршруту, с возможностью применять к такому маршруту сроки доставки.

§ 2

Если перевозчик в разумный срок не может получить правомерные и разумные инструкции, он обязан принять меры, которые, по его мнению, наилучшим образом соответствуют интересам лица, имеющего право распоряжаться грузом. Например, он может оставить груз за счет лица, имеющего право им распоряжаться, вернуть его отправителю или выгрузить его и хранить для полномочного лица, или передать их на хранение третьей стороне. В последнем случае перевозчик несет ответственность только за тщательный выбор такой третьей стороны. После этого перевозка считается завершенной. Суммы, подлежащие уплате по договору перевозки, и все другие связанные с перевозкой расходы подлежат уплате в обмен на груз.

§ 3

Перевозчик может начать продажу груза, не дожидаясь инструкций полномочного лица, если это связано с тем, что груз является

скоропортящимся, или с состоянием груза, или если расходы на хранение будут непропорциональны стоимости груза. Он также может начать продажу груза в других случаях, если по окончании разумного периода он не получит от лица, имеющего право распоряжаться грузом, инструкций, запрещающих действия, которые он может обосновано выполнить; в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз.

§ 4

Если груз был продан, выручка от продажи груза, за вычетом расходов, подлежащих уплате за груз, должна быть передана в распоряжение полномочного лица. Если выручка от продажи груза меньше, чем расходы, перевозчик может потребовать уплаты разницы.

§ 5

В случае продажи груза процедура определяется законами или правилами страны, в которой находится груз.

Раздел III Ответственность перевозчика (или нескольких перевозчиков)

Статья 18 Основание ответственности

Принимая во внимание признанный принцип договора перевозки на основе консенсуса, и учитывая типы предусмотренного движения (по расписанию), предполагается, что "договорный перевозчик" может также означать несколько перевозчиков. Поэтому в этом контексте можно пересмотреть формулировки "последующий перевозчик" и "фактический перевозчик".

§ 1

Перевозчик, заключивший договор перевозки, несет ответственность за убыток или ущерб, нанесенный в результате полной или частичной утраты или повреждения груза в период между принятием груза к перевозке и выдачей груза, а в результате нарушения срока доставки. Если договор перевозки заключило несколько перевозчиков, они образуют совокупность договорных перевозчиков и несут солидарную ответственность.

§ 2

Если перевозку, регулируемую единственным договором, осуществляют несколько последующих перевозчиков, каждый перевозчик, не являющийся перевозчиком по договору, принимая груз с накладной, становится стороной договора перевозки и принимает на себя обязательства, проистекающие из накладной.

§ 3

Если перевозчик использует фактического перевозчика, в отношении лиц, перед которыми перевозчик несет ответственность, и степени ответственности других лиц применяются статья 26 и § 2 статьи 27.

Статья 19 Освобождение от ответственности

Статья 18 затрагивает только основание для ответственности, что делается в отношении различных категорий перевозчиков. Статья 19 является самостоятельным положением с основанием для освобождения от

ответственности по примеру абз. 2 статьи 17 КДПГ, § 2 статьи 23 ЦИМ и пунктов 1 и 3 § 3 статьи 23 СМГС.

Перевозчик освобожден от ответственности в соответствии со статьей 18 в случаях, когда утрата или повреждение груза или нарушение сроков доставки были вызваны незаконным действием или небрежностью полномочного лица, распоряжением, не относящимся к перевозчику, или инструкциями, не связанными с полномочным лицом, внутренним пороком груза или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствия которых он не смог предотвратить.

Статья 20 Предположение об утрате груза

Данная статья заменяет статью 20 КДПГ и статью 29 ЦИМ. Для сравнения, § 6 статьи 17 СМГС предполагает, что получатель обязан принять груз, если он прибыл не позднее 6 месяцев после истечения срока доставки. Согласно СМГС, у получателя нет выбора: он обязан принять груз в течение шести месяцев, а после окончания этого периода груз ему доставлять не нужно. Для сравнения, в соответствии с КДПГ и ЦИМ, если он сделал соответствующее заявление, полномочное лицо (отправитель или получатель) в течение одного года может потребовать доставки груза или отказаться от доставки и оставить возмещение ущерба.

§ 1

Полномочное лицо может считать груз утерянным без необходимости предоставления дополнительных доказательств в случае, если груз не был доставлен получателю или не был передан в его распоряжение в течение тридцати дней/шести недель после окончания срока доставки.

§ 2

После получения возмещения за утерянный груз полномочное лицо может потребовать в письменном виде немедленно сообщить ему, если груз будет найден в течение года после выплаты возмещения. Ему необходимо выдать подтверждение получения такого запроса.

§ 3

В течение тридцати дней после получения такого уведомления полномочное лицо может потребовать, чтобы ему был доставлен груз после уплаты сумм задолженности по договору перевозки и после возврата полученного возмещения, при необходимости за вычетом расходов, которые могли возникнуть. Он сохраняет право потребовать возмещение за превышение срока доставки, установленного в статье 24.

§ 4

При отсутствии запроса, установленного в § 2, или инструкций, данных в период, указанный в § 3, или если груз получен более чем через год после выплаты возмещения, перевозчик обязан распорядиться им в соответствии с действующими законами и правилами страны, в которой находится груз.

Статья 21 Возмещение за утрату груза

Данная статья основана на § 1, 2 и 4 статьи 23 КДПГ, §§ 1, 3 (только в отношении единиц интермодальной транспортировки) и 4 статьи 30 ЦИМ и ст. 25 СМГС.

§ 1

В случае полной или частичной утраты груза перевозчик обязан возместить стоимость груза, принятую в месте приема груза и на момент его приема к перевозке, а также разумные расходы, понесенные полномочным лицом при установлении утраты или повреждения. Если часть груза была доставлена, стоимость доставленного груза необходимо вычесть из суммы возмещения, причитающейся полномочному лицу.

§ 2

Стоимость груза определяется в соответствии с рыночной ценой или, если таковой цены нет, с ссылкой на обычную стоимость груза такого же вида и качества. Если груз был продан непосредственно перед приемом к перевозке, предполагается, что цена покупки указана в счете-фактуре продавца, и она является рыночной ценой за вычетом включенных транспортных расходов.

§ 3

Перевозчик также обязан возместить плату за перевозку, уже уплаченные таможенные пошлины и другие суммы, выплачиваемые в отношении перевозки утерянного груза, кроме акцизного сбора на груз, подлежащего уплате в соответствии с процедурой, приостанавливающей уплату этих пошлин; аналогично применяется второе предложение параграфа 1.

§ 4

В случае утраты единицы интермодального транспорта или его оборудования, возмещение ограничивается обычной стоимостью транспортной единицы или ее оборудования на день утраты и по месту утраты. Если день или место утраты установить невозможно, возмещение ограничивается обычной стоимостью на день и в месте передачи транспортного средства.

§ 5

Перевозчик не выплачивает возмещение за другой убыток или ущерб.

Статья 22 Возмещение ущерба

Данная статья основана на статье 25 КДПГ, статье 32 ЦИМ и статье 26 СМГС.

§ 1

В случае повреждения груза перевозчик обязан возместить снижение стоимости и расходы в разумных пределах, понесенные лицом, имеющим право устанавливать размер ущерба. Сумма возмещения за снижение стоимости рассчитывается, применяя процент снижения стоимости, отмеченный в месте назначения, к стоимости груза, установленного в соответствии с § 2 статьи 21. Считается, что расходы на уменьшение ущерба и его возмещение соответствуют снижению стоимости.

§ 2

Перевозчик также обязан возместить расходы, предусмотренные § 3 статьи 21, с процентом снижения стоимости поврежденного груза, установленного в месте назначения.

§ 3

Возмещение ни в коем случае не должно превышать сумму:

- a) подлежащую уплате, если бы была утеряна вся отправка, которая обесценилась в результате повреждения;
- b) подлежащую уплате, если бы была утеряна только часть отправки, которая обесценилась в результате повреждения.

§ 4

В случае повреждения единицы интермодального транспорта или ее оборудования возмещение ограничивается стоимостью ремонта. § 3 применяется с учетом необходимых изменений.

§ 5

Перевозчик не выплачивает возмещение за другой убыток или ущерб.

Статья 23 Максимальная сумма возмещения

В отличие от КДПГ (ст. 29) и ЦИМ (ст. 36), Монреальская конвенция не исключает законодательно установленные пределы ответственности в случае, если перевозчик совершил серьезное нарушение (намеренно или по неосторожности его подразделений, работников или подчиненных). Вместо этого она устанавливает более высокую максимальную сумму возмещения за килограмм (19 специальных прав заимствования), чем КДПГ и ЦИМ.

Можно обсудить целесообразность такого изменения.

§ 1

Общая сумма компенсации, подлежащей уплате в соответствии с § 1 статьи 21 и § 1 статьи 22, не должна превышать ... (например, 20) расчетных единиц на килограмм массы брутто:

- a) всей отправки, если вся отправка была утеряна или обесценена,
- b) части соответствующей отправки, если только часть отправки была утеряна или обесценена.

§ 2

Расчетной единицей, указанной в данной статье, является особое право заимствования, как установлено Международным валютным фондом. Сумма, упомянутая в § 1, должна быть конвертирована в национальную валюту страны в соответствии со стоимостью этой валюты на день принятия судебного решения или постановления арбитражного суда или на день, согласованный сторонами. В отношении особого права заимствования стоимость национальной валюты страны-участницы, являющейся членом Международного валютного фонда, рассчитывается в соответствии с действующим методом определения стоимости, применимым Международным валютным фондом для операций и сделок в соответствующий день. В отношении особого права заимствования стоимость национальной валюты страны-участницы, не являющейся членом Международного валютного фонда, рассчитывается в порядке, установленном этой страной.

Статья 24 Возмещение за превышение срока доставки

Данная статья проистекает из статьи 33 ЦИМ и §§ 1 и 2 статьи 27 СМГС.

§ 5 статьи 23 КДПГ всего лишь указывает, что за нарушение срока доставки должна быть выплачена компенсация, не превышающая плату за перевозку.

§ 1

Если утрата или повреждение груза вызвано нарушением срока доставки, перевозчик должен выплатить компенсацию, не превышающую плату за перевозку ... (например, в четыре раза).

§ 2

Если груз был утрачен или обесценился в результате частичной потери, возмещение за нарушение срока доставки не выплачивается.

§ 3

Если повреждение груза не является результатом нарушения срока доставки, предусмотренное в § 1 возмещение должно быть выплачено в дополнение к возмещению, предусмотренному в статье 22.

§ 4

Возмещение за нарушение срока доставки вместе с возмещением за частичную утрату и повреждение груза не должно превышать возмещение, подлежащее уплате в случае полной утраты груза.

§ 5

Если срок доставки установлен в договоре, стороны могут договориться о других формах возмещения, кроме тех, которые предусмотрены в § 1. Если в данном случае нарушен не только согласованный срок доставки, но и срок доставки, предусмотренный в статье 12, полномочное лицо может потребовать выплату возмещения, предусмотренного в вышеуказанном договоре или в данной статье.

Статья 25 Конвертация и проценты

Данная статья основана на статье 27 КДПГ, статье 37 ЦИМ и § 2 и 3 статьи 28 СМГС.

§ 1

Если для расчета возмещения необходима конвертация сумм в иностранной валюте, конвертация должна выполняться по обменному курсу, действующему на день и по месту выплаты возмещения.

§ 2

Полномочное лицо может потребовать проценты за возмещение, рассчитанные в размере пяти процентов в год со дня предъявления требования в соответствии с § 2 статьи 33 или со дня начала судебного разбирательства.

Статья 26 Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Данная статья соответствует статье 3 КДПГ и статье 40 ЦИМ. СМГС не содержит эквивалентного положения.

Как и в ЦИМ, руководители (юридически независимой) инфраструктуры считаются подчиненными перевозчиков, чтобы клиентов, понесших убытки или ущерб, нельзя было направить от перевозчика к руководителю инфраструктуры в случае, когда есть спор между перевозчиком и руководителем инфраструктуры о том, кто причинил убытки или ущерб. Данное положение

также гарантирует, что руководитель инфраструктуры, которому напрямую предъявлена претензия, может требовать применения ограничения ответственности данного правового режима.

Перевозчик несет ответственность за своих служащих и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозок, когда служащие и другие лица действуют в рамках своих рабочих обязанностей. Руководители железнодорожной инфраструктуры, по которой осуществляется перевозка, считаются лицами, услугами которых пользуется перевозчик для выполнения перевозки.

Статья 27 Другие требования

Данная статья соответствует статье 28 КДПГ и статье 41 ЦИМ. СМГС не содержит эквивалентного правила.

Данное положение гарантирует, что лица, понесшие убытки или ущерб, не смогут "убежать в другую правовую систему" (в первую очередь национальное законодательство), чтобы получить большее возмещение, чем предусмотрено данным правовым режимом.

§ 1

Во всех случаях, когда применяется этот правовой режим, перевозчику может быть предъявлена претензия в отношении ответственности на любых основаниях только в соответствии с условиями и ограничениями, изложенными в данном правовом режиме.

§ 2

Это же относится к любому требованию или иску против служащих или других лиц, за которых перевозчик несет ответственность в соответствии со статьей 26.

Раздел IV Осуществление прав

Статья 28 Уведомление о предъявлении претензии

Следуя примеру КДПГ (статья 30) и Монреальской конвенции (статья 31), статья 28 предусматривает уведомление о предъявлении претензии, предоставляемое отправителем или получателем для защиты своих прав.

§ 1

Если частичная утрата или повреждение груза является очевидной, и если получатель или отправитель не сообщает об этом при выдаче груза, предполагается, что груз выдан в состоянии, соответствующем договору. Уведомление о предъявлении претензии должно достаточно ясно определять повреждение.

§ 2

Если частичная утрата или повреждение груза не является очевидной, применимо предположение в соответствии с § 1, если о повреждении не сообщается в течение семи дней после выдачи груза.

§ 3

Право судебного иска в случае нарушения срока доставки утрачено, если получатель не сообщил о нарушении срока доставки в течение тридцати дней после выдачи груза.

§ 4

Заявление о повреждении груза может быть подано лицу, выдавшему груз. После выдачи груза заявление необходимо подавать в отношении перевозчика. Претензию после выдачи груза необходимо подавать в отношении перевозчика в текстовой форме. Для соблюдения срока уведомления достаточно своевременной отправки претензии.

Статья 29 Право предъявления иска

Данная статья регулирует право истца на предъявление иска и основана на §§ 1 – 3 статьи 44 ЦИМ и § 1 статьи 30 СМГС.

§ 1

Отправитель имеет право предъявить иск при условии, что он имеет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 14 или в случае обстоятельств, препятствующих выдаче груза. Получатель имеет право предъявить иск с момента, когда у него есть право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 14 или в случае его действий в соответствии с § 4 статьи 14, не передавая свое право распоряжаться грузом упомянутой третьей стороне, получившей право предъявить иск.

§ 2

Иск о взыскании суммы, выплаченной в соответствии с договором перевозки, может быть подан только лицом, сделавшим платеж.

Статья 30 Право на защиту

Данная статья определяет способность быть предметом иска и основывается на статье 36 КДПГ, § 3 статьи 36 Монреальской конвенции, статье 45 ЦИМ и § 2 статьи 30 СМГС.

Судебный иск может быть предъявлен только одному из участвующих перевозчиков, даже если по договору есть несколько перевозчиков. Как и в ЦИМ, объединение исков не допускается. Если несколько перевозчиков несут солидарную ответственность, и один из них принужден к уплате, подлежащая уплате сумма распределяется между ними в соответствии со статьей 37. Решение в пользу перевозчика об отклонении иска также действует в пользу других участвующих перевозчиков (обязательное объединение).

§ 1

Иски, основанные на договоре перевозки, могут быть поданы против конкретного или любого перевозчика по договору, перевозчика, осуществляющего выдачу груза или перевозчика, на чьем этапе перевозки произошел инцидент, давший основание для иска.

§ 2

Иск о взыскании полученной суммы в соответствии с договором перевозки может быть подан перевозчику, который получил эту сумму или от имени которого она была получена.

§ 3

Иск может быть подан против другого перевозчика при подаче встречного иска или в порядке исключения в судебном процессе, связанным с основным иском по тому же договору перевозки.

§ 4

Если истец может выбрать из нескольких перевозчиков, его право выбора отменяется, как только он подает иск против одного из них.

Статья 31 Форум

Данная статья заменяет абз. 1, 2 и 5 статьи 31 КДПГ, статью 46 ЦИМ и статью 11 КОТИФ.

§ 1

Все иски, связанные с перевозками, на которые распространяется данный правовой режим, могут быть поданы в суды или арбитражные учреждения страны-участницы, установленные соглашением сторон, или в суды или арбитражные учреждения страны, на территории которой:

а) находится место жительства или место постоянного проживания ответчика, его основное место деятельности, отделение или агентство, заключившее договор перевозки, или

б) находится место, где груз был принят перевозчиком, или место, предназначенное для выдачи груза.

Иски не могут быть поданы в другой суд или арбитражное учреждение.

§ 2

Если иск, предъявленный на основании данного правового режима, находится на рассмотрении в суде или арбитражном учреждении, являющимся компетентным в соответствии с § 1, или если суд или арбитражное учреждение выносят решение в таком судебном процессе, запрещено подавать новый иск между теми же сторонами на тех же основаниях, кроме случаев, когда решение суда или арбитражного учреждения, которому был подан первый иск, не имеет обязательной юридической силы в стране, в которой предъявлен новый иск.

§ 3

Обеспечение судебных издержек не требуется в судебных процессах, происходящих в связи с перевозками согласно данному правовому режиму, от граждан стран-участниц, чье место жительства или местонахождение предприятия находится в одной из этих стран.

Статья 32 Исполнение судебного решения, наложение ареста

Статья 32 основана на абз. 3 и 4 статьи 31 КДПГ и статье 12 КОТИФ. Как и § 3 статьи 3 проекта, данное положение необходимо для упрощения и защиты трансграничных операций для перевозчиков.

§ 1

Когда решение, принятое судом или арбитражным учреждением страны-участницы по такому делу, указанному в статье 31, подлежит исполнению в этой стране, оно также подлежит исполнению во всех остальных странах-участницах после выполнения формальностей в соответствии с требованиями

соответствующей страны. Существо дела не может быть предметом рассмотрения. Данные положения также применимы к решениям по рассмотрению дела в суде, судебным решениям в пользу истца вследствие неявки ответчика и мировыми соглашениями, утвержденными предписанием суда, но не применимы к предварительным решениям, решениям суда о возмещении убытков, в дополнение к расходам в отношении истца, который полностью или частично проиграл процесс.

§ 2

Арест в связи с долгами, возникшими из-за транспортной операции, на которую распространяется данный правовой режим, у одного перевозчика, не находящегося под юрисдикцией той же страны-участницы, другому перевозчику, может быть наложен только по решению, принятому судебным органом страны-участницы, юрисдикция которой распространяется на перевозчика, имеющего право на выплату долга, в связи с которым производится арест.

§ 3

На железнодорожные транспортные средства, используемые для выполнения транспортных операций, на которые распространяется данный правовой режим, может быть наложен арест только за пределами территории страны местонахождения предприятия фактического перевозчика, по решению, вынесенному судебным органом этой страны.

Статья 33 Срок исковой давности

Данная статья основана на статье 32 КДПГ, статье 48 ЦИМ и статье 31 СМГС.

§ 1

Срок давности иска, основанного на перевозке в соответствии с данным правовым режимом, составляет ... (например, один) год (лет).

Срок исковой давности начинается:

- a) в случае частичной утраты, повреждения или задержки доставки груза или истечении даты, когда груз был доставлен;
- b) в случае полной утраты, начиная с тридцатого дня после истечения допустимого срока;
- c) во всех остальных случаях, по истечению даты, когда может быть осуществлено право предъявления иска.

§ 2

Срок исковой давности может быть приостановлен при подаче претензии в письменном виде перевозчику, против которого может быть подан иск в соответствии со статьей 30, до того дня, когда перевозчик отклоняет требование, предоставляя уведомление в письменном виде. Если принимается только часть претензии, срок исковой давности возобновляется в отношении части претензии, остающейся предметом спора. Срок исковой давности не приостанавливается при подаче дальнейших претензий на том же основании.

§ 3

Бремя доказательства получения претензии или ответа лежит на стороне, опирающейся на эти факты.

§ 4

Право подачи иска с истекшим сроком давности в дальнейшем не может применяться, даже в форме встречного иска или в порядке исключения.

§ 5

В прочих случаях приостановка и прекращение срока исковой давности регулируется национальным законодательством.

Статья 34 Процедура третейского разбирательства

Следуя примеру статьи 33 КДПГ, статьи 34 Монреальской конвенции и § 2 статьи 28 КОТИФ, статья 34 проекта позволяет сторонам договора перевозки устанавливать компетенцию арбитражного суда. Однако при этом нельзя нарушать срок действия правового режима, как в КДПГ и Монреальской конвенции.

Для споров, на которые распространяется данный правовой режим, договор перевозки или письменное соглашение между заинтересованными сторонами может содержать статью, устанавливающую компетентность арбитражного суда, который должен применять данный правовой режим. По выбору истца арбитражное разбирательство проводится в одном из судебных органов, указанных в статье 31. Стороны могут свободно определять состав арбитражного суда и арбитражное разбирательство или ссылаться на общепризнанный свод арбитражных правил.

Раздел V Отношения между перевозчиками

Статья 35 Порядок взаиморасчетов

Данная статья проистекает из статьи 49 § 1 ЦИМ и статьи 32 КДПГ.

(§ 1)

Любой перевозчик, который получил или должен был получить при отправке или прибытии груза плату и другие суммы согласно договору перевозки, обязан выплатить заинтересованным перевозчикам причитающиеся им доли. Метод оплаты устанавливается соглашением между перевозчиками.

(§ 2 статьи 9 также применим к отношениям между последующими перевозчиками.)

Статья 36 Право регрессного требования

Данная статья соответствует статьям 37, 38 КДПГ, статье 50 ЦИМ и статье 33 § 1 СМГС.

§ 1

Перевозчик, выплативший возмещение в соответствии с данным правовым режимом, имеет право требовать выплаченную сумму с перевозчиков, принимавших участие в перевозке в соответствии со следующими положениями:

а) перевозчик, причинивший убытки или ущерб, несет единоличную ответственность;

б) когда ущерб или убытки причинили несколько перевозчиков, каждый из них несет ответственность за причиненный им ущерб или убытки;

если такое разделение невозможно, возмещение распределяется между ними в соответствии с пунктом с);

с) если невозможно доказать, кто из перевозчиков причинил ущерб или убытки, возмещение за ущерб распределяется между всеми перевозчиками, принимавшими участие в перевозке, за исключением перевозчиков, доказавших, что они не виновны в ущербе или убытках; сумма возмещения делится пропорционально их долям провозных платежей.

§ 2

В случае неплатежеспособности любого из заинтересованных перевозчиков неоплаченная им доля распределяется среди всех остальных вовлеченных перевозчиков пропорционально их долям провозных платежей.

Статья 37 Процедура предъявления регрессного требования

Порядок регрессного требования рассматривается в соответствии со статьей 39 КДПГ, статьей 51 ЦИМ и § 4 статьи 33 СМГС.

§ 1

Перевозчик, против которого направлено право регрессного требования, не может оспаривать обоснованность платежа, сделанного перевозчиком, осуществляющим свое право регрессного требования в соответствии со статьей 36, если суд или арбитражное учреждение приняло решение о возмещении, а последнему перевозчику, должным образом получившему уведомление о судебном процессе, была предоставлена возможность принять участие в судебном процессе. Суд или арбитражное учреждение, занимающиеся основным процессом, должны определить время, предоставляемое для таких уведомлений о судебном процессе и для участия в судебном процессе.

§ 2

При осуществлении своего права регрессного требования перевозчик должен предъявить свое регрессное требование в одном судебном процессе в отношении всех перевозчиков, с которыми не было достигнуто соглашение, в противном случае он теряет право на регрессное требование по делу тех, против кого он не начал судебного разбирательства.

§ 3

Суд или арбитражное учреждение должны принять решение в одном постановлении по всем поданным регрессным требованиям.

§ 4

Перевозчик, желающий осуществить свое право на регрессное требование, может обратиться в суд или арбитражное учреждение страны, на территории которой находится основное место деятельности одного из перевозчиков, участвующих в перевозке, или его отделение или агентство заключившее договор перевозки.

§ 5

Если иск необходимо подать против нескольких перевозчиков, перевозчик-истец вправе выбрать суд или арбитражное учреждение, в котором будет слушаться дело, из числа судов, обладающих компетенции согласно § 4.

§ 6

Судебный процесс по регрессному требованию не может быть объединен с процессом о возмещении, начатым правомочным по договору перевозки лицом.

Статья 38 Ответственность в случае утраты или повреждения вагонов или единиц интермодального транспорта других перевозчиков

Последовательная перевозка груза несколькими перевозчиками особенно распространена в железнодорожном секторе. В результате грузовые вагоны и единицы интермодального транспорта, предоставленные другим перевозчиком, часто используются другими перевозчиками. Приложение D к КОТИФ (CUV UR) и Приложение 10 СМГС содержат правило использования вагонов, учитывающее эти отношения в связи с использованием вагонов третьей стороны. Было бы целесообразно начать рассматривать ответственность различных перевозчиков в отношении используемых вагонов, а также используемых единиц интермодального транспорта.

Статья 39 Соглашения, связанные с обращением в суд

Данная статья соответствует статье 40 КДПГ и статье 52 ЦИМ.

Перевозчики могут заключать соглашения, отступающие от статей 35, 36 и [38].
