Statut Publishers
ИЗДАТЕЛЬСТВО СТАТУТ

ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

К.В. ХОЛОПОВ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

АНАЛИЗ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО И РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Учебное пособие

СТАТУТ
МОСКВА 2010

Оглавление

От автора 3
Вступительная статья 4

Глава 1. Международное частное морское право 14
1.1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) 14
1.2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Правила Висби) 29
1.3. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года 31
1.4. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила) 33
1.5. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) 51
1.6. Унифицированные правила для морских накладных 81
1.7. Ответственность сторон договора морской перевозки груза по российскому праву 87
1.8. Правовая регламентация договора чартера по российскому законодательству 92
1.9. Положение и Регламент Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации 131

Приложения к главе 1 137
Приложение 1
Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 137
Приложение 2
Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года 147

Приложение 3
Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года 153
Приложение 4
Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года 165
Приложение 5
Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года 170
Приложение 6
Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года 182

Глава 2. Международное частное внутреннее водное право 208
2.1. Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 208
2.2. Регулирование и регламентирование условий договора перевозки груза по внутренним водным путям по нормам российского законодательства 240
Приложение к главе 2 252
Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 252

Глава 3. Международное частное железнодорожное право 277
3.1. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 277
3.2. Единые Правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом 320
3.3. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ 351
Приложения к главе 3 366
Приложение 1
Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 366
Приложение 2
Особенности заполнения накладной СМГС при перевозке грузов с переоформлением накладной СМГС на накладную другого транспортного права и в обратном направлении 438

Приложение 3
Единые Правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом 449

Глава 4. Международное частное автотранспортное право 481
4.1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 481
4.2. Положения Устава автомобильного транспорта в отношении договора перевозки груза и ответственности сторон договора 526
Приложение к главе 4. 542
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 542

Глава 5. Международное частное воздушное право 565
5.1. Документы Варшавской системы 565
5.2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 года) и Варшавская конвенция, измененная Гаагским протоколом 1955 года 566
5.3. Протоколы к Варшавской конвенции 592
5.4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) 604
5.5. Назначение и содержание авиагрузовой накладной 629
Приложения к главе 5. 636
Приложение 1
Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 636
Приложение 2
Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года 650
Приложение 3
Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору 660

Приложение 4
Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 666

Литература (ко всему изданию) 693
Литература к главе 1 694
Литература к главе 2 694
Литература к главе 3 695
Литература к главе 4 696
Литература к главе 5 696

Учебное пособие

Международное частное транспортное право

Анализ норм международного и российского транспортного права

Редактор *П.Д. Савкин*
Корректор *Л.А. Галайко*
Художественное оформление: *В.В. Самойлова*
Компьютерная верстка: *Т.Л. Яковлева, О.Л. Божьева*

Подписано в печать 08.10.09. Формат $60\times90^{1}/_{16}$. Бумага офсетная.
Гарнитура Newton. Печать офсетная. Усл. печ. л. 44. Тираж 1500 экз.
Заказ №

Издательство «Статут»
119454, г. Москва, ул. Лобачевского, д. 92, корп. 4, помещ. VI;
тел.: +7 (495) 649-18-06
E-mail: book@estatut.ru
www.estatut.ru

ISBN 978-5-8354-0620-3

ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

АНАЛИЗ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО И РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

К.В. ХОЛОПОВ

Рецензент:

Грешников И.П., заместитель председателя Международного третейского суда "IUS", кандидат юридических наук, доцент.

От автора

Международное транспортное право сегодня востребовано для теоретического исследования и практического использования в нашей стране и за рубежом. Интегрированная и глобализированная мировая экономика рождает все новые потоки товаров, которые пересекают государственные границы, а следовательно, являются предметом регулирования конвенциями международного транспортного права.

Было бы неверным утверждать, что работ по международному транспортному праву нет или что их мало. По каждому виду транспорта издаются монографии, учебники, учебные пособия, справочные издания и пр. Это хорошо, но обособляет знания и сводит правовую литературу в ведомственные рамки. Работы по транспортному праву в нашей стране в большинстве своем оценивают и дают толкование нормативным актам российского права. Это, к сожалению, не всегда бывает актуально для регулирования международных перевозок, так как Конституция Российской Федерации провозглашает в этих случаях преимущество международных договоров. И наконец, издаваемая литература по международному транспортному праву содержит, как правило, большой круг конвенций, которые регулируют множественные аспекты транспортной деятельности.

Автор поставил перед собой более узкую и конкретную задачу: дать анализ и комментарии к конвенциям международного частного транспортного права по всем видам транспорта. К такому решению его подтолкнула востребованность конвенций, регулирующих условия договоров международной перевозки грузов и в бизнес-среде, и в ученом мире. Это стало одной из причин ограничиться рассмотрением только вопросов, связанных с регулированием грузовых перевозок, причем в формализованном виде, доступном для практического использования.

Данное издание не претендует на абсолютную полноту и раскрытие всех аспектов анализируемых конвенций, но дает основные принципы построения конвенций и комментирует их содержание в сравнении с нормами российского транспортного законодательства. Автор будет благодарен любой критике в отношении данной работы и примет к рассмотрению любые предложения и пожелания, направленные на совершенствование исследования и изложения данной темы.

Вступительная статья

Международное транспортное право представляет собой многообразную систему регулирования деятельности отрасли, которая функционирует и в масштабах мировой экономики, и в рамках каждой страны и ее отдельного региона, населенного пункта. Здесь нет преувеличения. Термин "международная перевозка" воспринимается многими как доставка грузов, пассажиров, багажа, почты через разные страны с пересечением одной или нескольких государственных границ. Отчасти это так.

Но, увидев в переулке напротив своего дома автомобиль с табличкой "TIR", мало кто из непосвященных догадается, что, вполне возможно, он наблюдает за реализацией договора международной автомобильной перевозки груза. Отличить навскидку международного перевозчика от перевозчика внутреннего практически невозможно. И вообще, такая постановка вопроса некорректна. Одна и та же транспортная компания вполне может заниматься перевозками и на соседнюю улицу, и на другой

континент. Если не принимать во внимание всевозможные правила и процедуры международного лицензирования, допуска, квотирования и пр., то термин "международная перевозка" носит чисто юридический характер.

Современная лингвистическая путаница смущает представителей бизнеса, не разбирающихся в тонкостях и специфике транспортных отношений. Кроме международных перевозок мы пишем, говорим, спорим о внешнеторговых и транзитных перевозках, о перевозках в межгосударственных сообщениях, о таможенных перевозках, региональных перевозках и пр. Терминология в транспортной сфере настолько запутанная, что, разговаривая с представителями транспортного и транспортно-экспедиторского бизнеса, сразу приходится уточнять понятийный аппарат и сходиться в его толковании.

Внешнеторговая перевозка груза не обязательно бывает международной. И наоборот, международная перевозка может не совпадать с перевозкой экспортного и импортного груза. Транзитные перевозки всегда являются международными, но не внешнеторговыми. С начала 90-х годов прошлого века в русскоязычном обиходе появился термин "межгосударственное сообщение". Оказалось, что межгосударственные сообщения являются разновидностью международных перевозок. Они были придуманы железнодорожниками, чтобы выделить международные перевозки, которые осуществляются по железным дорогам стран СНГ и Балтии. Таможенные перевозки означают доставку грузов под таможенным контролем определенной категорией уполномоченных на то перевозчиков. Есть еще пограничные перевозки, транзитные перевозки в рамках анклавных территорий, соседские перевозки и пр.

Весь вопрос на понятийном уровне упирается в понимание термина "международная перевозка". **Мы будем говорить о международной перевозке грузов, так как именно ей посвящена настоящая работа.** Хотя принципиальной разницы международных перевозок грузов, пассажиров и багажа нет. Вернее, нет разницы в понимании такого рода перевозок и договорных отношений по ним.

В правовом смысле все перевозки грузов делятся лишь на две категории: международные и внутренние, которые иногда по-другому называют национальными. Во главе угла любого перемещения товаров стоит договор перевозки груза. Он также может быть либо международным, либо внутренним (национальным).

Любой договор перевозки груза имеет одни и те же стороны договорных отношений. Это перевозчик и отправитель (грузоотправитель). Не различаются и существенные условия договора - обязательства перевозчика доставить груз в установленное место и в установленное время за вознаграждение (провозную плату, тариф, фрахт). Различие только в одном - в наличии или отсутствии международного элемента в договорных отношениях. Договор международной перевозки предусматривает, что в результате надлежащих действий (услуг) перевозчика груз должен пересечь одну или несколько государственных границ. Предполагается, что груз пересечет хотя бы одну государственную границу, однако для квалификации договора перевозки в качестве международного само пересечение грузом границ не обязательно. Для того чтобы договор перевозки был внутренним (национальным), весь путь следования должен полностью находиться в пределах территории соответствующей страны.

Договор международной перевозки груза регулируется нормами международного транспортного права, а договор внутренней перевозки - нормами национального права соответствующего государства. Это не значит, что национальное право не имеет отношения к регулированию договора международной перевозки. Но за международным правом остается прерогатива первоочередного регулирования таких договорных отношений.

Большинство ученых и авторов специализированной литературы в области транспортного права не выделяют специально как подотрасль международное частное транспортное право. Например, профессор О.Н. Садиков пишет, что исходя из объекта правового регулирования соглашения по вопросам международного транспорта могут быть разбиты на семь групп. Одной из таких групп соглашений названы международные конвенции об условиях перевозок грузов <1>. При этом автор не называет эти соглашения системной частью частного права.

<1> См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С. 30.

Однако анализ обширной международной нормативной базы показывает, что существует общность в формировании принципов и правил регулирования договора международной перевозки. Эта общность вытекает из содержания более десятка международных конвенций, каждая из которых посвящена отношениям и условиям перевозки на одном из магистральных видов транспорта. Автор данной работы берет на себя смелость утверждать, что рассмотренные и проанализированные конвенции составляют

вполне целостную и хорошо структурированную систему международного частного транспортного права.

По утверждению того же профессора О.Н. Садикова, транспортное право охватывает и регулирует определенные виды международных сообщений <1>. Эти виды сообщений формируют специфику отдельных видов транспорта. Вопрос о количестве видов транспорта и их квалификационных признаках кажется на первый взгляд праздным и слишком простым. На самом деле все не так просто.

<1> См.: Садиков О.Н. Указ. соч. С. 7 - 13.

Некоторые утверждают, что видов транспорта три: наземный, водный и воздушный. Другие настаивают на том, что их намного больше, называя среди прочих видов транспорта такие, как гужевой, вьючный, монорельсовый, космический, подводный, а также трубопроводный. О последнем следует сказать отдельно, приведя одно из определений транспорта: "Транспорт - это совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, обеспечивающих их нормальную работу" <1>. В трубопроводном транспорте нет подвижных перевозочных средств, а потому нет и перевозчиков. На самом деле трубопроводный транспорт представляет собой комплекс технических обустройств по продвижению товарной массы жидкого, газообразного или пульпового состояния <2>. И сам термин "трубопроводный транспорт" следует взять в кавычки как устойчивое словосочетание, к транспорту непосредственного отношения не имеющее <3>.

<1> Транспорт во внешних экономических связях СССР / Отв. ред. С.Н. Кочетов. М.: Международные отношения, 1988. С. 5.

<2> Таможенная статистика всегда выделяет "трубопроводный транспорт" в отдельную строку, а статистика Минтранса России такого вида транспорта не обозначает.

<3> Автор знаком с некоторыми учеными-транспортниками, которые, считая "трубопроводный транспорт" видом транспорта, причисляют к видам транспорта также передачу электроэнергии.

На самом деле видов транспорта ровно столько, сколько из возможных его видов регулируется нормами международного права. Поэтому видов транспорта шесть: морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный, интермодальный (мультимодальный). Только указанные виды транспорта имеют международную и национальную нормативную базу, позволяющую регламентировать и регулировать перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты. Других видов транспорта международное частное право не знает. С экономической точки зрения транспорт (от лат. "transporto" - "перемещаю") - это сфера услуг по перемещению указанных выше объектов <1>.

<1> См.: Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К.В. Холопова. М.: Юристъ, 2000. С. 38.

Международные конвенции, посвященные первым пяти видам транспорта, а также наиболее актуальные вопросы применения российского национального законодательства по каждому из них приведены в главах настоящего издания. Рассмотрение правовых аспектов международных прямых смешанных сообщений - интермодального (мультимодального) транспорта будет осуществлено во второй части издания, в которой будут также даны оценка и анализ правового регулирования договорно-правовых отношений по транспортному экспедированию и сопутствующих ему услуг.

Международное частное транспортное право представляет собой совокупность международных конвенций, дополняемую национальными законодательствами. Следует исходить из того, что договор международной морской перевозки груза на соответствующем виде транспорта будет заключен в соответствии и на основании одной из международных конвенций, рассмотренных в настоящем издании. Автор приложил все усилия к тому, чтобы не оставить в стороне ни одной конвенции из тех, которые преимущественно применяются в современной системе доставки грузов.

На морском транспорте частноправовой режим в отношении договоров международной перевозки груза состоит в основном из двух систем. Каждая из них относится к договорам морской перевозки груза по коносаментам. Первая система - система Гаагских 1924 г. и Гаагско-Висбийских правил 1968 и 1978 гг. (Гаага-Висби правил). Она основана на устоявшихся англо-американских обычаях заключения и исполнения договорных отношений по морским перевозкам. Сегодня именно Гаагско-Висбийские правила, несмотря на весьма ограниченный объем содержавшейся в них регулирующей и регламентирующей базы, остаются лидерами в отношении количества договоров, заключенных по международной морской

перевозке грузов. Международное морское сообщество, и в первую очередь судовладельцы и перевозчики, не хочет отходить от сложившихся традиций в этом вопросе. Это также находит свое отражение в выработке в большинстве стран мира специальных национальных морских норм и правил, основанных на концепции, идеологии и конкретных совпадениях с Гаагско-Висбийскими правилами. Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам, а Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) построен в большинстве своем на их основе.

Разработанная и подписанная под эгидой ООН Конвенция, получившая название Гамбургских правил 1978 г., образует вторую правовую систему. Гамбургские правила стали продуктом деятельности ООН, что, по мнению этой международной организации, должно было призвать мировое сообщество перейти в большинстве своем под юрисдикцию именно этой международной конвенции. На самом деле этого не произошло. Более 14 лет потребовалось для вступления Гамбургских правил в силу в 1992 г. При этом состав участников не убеждает аналитиков в плодотворности проведенной нормативно-правовой работы: среди стран - участниц Конвенции сложно найти ведущих экспортеров и импортеров мира, а также судовладельцев и морских перевозчиков стран-лидеров. Тем не менее договоры морской перевозки грузов заключаются в соответствии с Гамбургскими правилами, а КТМ РФ содержит некоторые нормы, позаимствованные из Гамбургских правил.

И Гаагско-Висбийские, и Гамбургские правила не содержат подробных норм в отношении ответственности перевозчика по договору. Поэтому автор выбрал в качестве применимого права российское законодательство и привел в работе необходимые нормы и правила в отношении ответственности в соответствие с КТМ РФ 1999 г.

В последние десятилетия морские накладные, наряду с коносаментами, находят все большее применение в качестве документов, подтверждающих договор международной морской перевозки. Международный морской комитет разработал Унифицированные правила для морских накладных - факультативный документ, который может быть применен к такому договору морской перевозки, по которому не выдается коносамент или аналогичный документ о титуле.

Значение чартера и всех разновидностей этого договора настолько велико в международном торговом судоходстве, что не рассмотреть его было невозможно. Тем более что чартер бывает и договором перевозки, а не только договором аренды судна. Автор постарался классифицировать различные договоры чартера и определить их основные условия, тем более что международно-правовой регламентации договоров чартера не существует.

И наконец, было подчеркнуто, что традиционно международное морское право обладает еще одной особенностью. Речь идет о специализированных институтах рассмотрения споров по международным морским договорам в международных арбитражных комиссиях. Поэтому Положение и Регламент Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации также стали предметом рассмотрения в настоящей работе.

Международное **внутреннее водное** частное право находится на этапе становления и регионального и странового признания. До вступления в силу Будапештской конвенции 2000 г. договор перевозки груза по внутренним водным путям регулировался в Европе либо региональными (бассейновыми) нормативными актами (например, Братиславские соглашения 1955 г. - для дунайских перевозок <1>), либо национальным правом. Будапештская конвенция создала унифицированную базу для регулирования отношений. Данное международное соглашение не очень хорошо известно в широких профессиональных кругах и потому потребовало детального рассмотрения и анализа. Соотношение норм и правил Будапештской конвенции и Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации дает возможность оценки степени регулирования договора перевозки груза по внутренним водным путям национальным правом, если применимым правом является российское право. Кроме того, представляют интерес сравнительные характеристики принципов построения норм с позиций международного и российского права.

<1> Участниками Братиславских соглашений 1955 г. были не государства, а речные пароходства, работающие на Дунае.

Две системы международного частного **железнодорожного права** существуют начиная с 1951 г., когда железнодорожные администрации стран - участниц Совета экономической взаимопомощи подписали Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). С тех пор железнодорожные перевозки на большей части территории евразийского пространства оформляются по договорам либо в рамках СМГС, либо в рамках Единых правил к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (CIM-COTIF). И та и другая правовая система важна для Российской

Федерации, несмотря на то что наша страна участвует в СМГС и не участвует в CIM-COTIF. Для того чтобы оформить правовые отношения по договору при следовании груза из зоны СМГС в зону CIM-COTIF и в обратном направлении необходимо оформить два договора перевозки: один по СМГС, другой по CIM-COTIF. Поэтому необходимо знать и понимать условия и того и другого международного соглашения.

Кроме детального анализа и сопоставления правил и условий СМГС и CIM-COTIF следует знать и понимать правовые процедуры перезаключения договоров перевозки и переоформления перевозочных документов на пограничных станциях государств, входящих в различные правовые системы. Этому также уделено в работе должное внимание. Кроме того, в 2006 г. разработаны и легализованы процедуры оформления международных железнодорожных перевозок между двумя правовыми зонами по общей накладной СМГС/CIM-COTIF. В работе рассмотрено содержание и дан анализ этих процедур.

Особенность международного **автомобильного транспорта** заключается в том, что практически вся Европа и некоторые страны Азии участвуют в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза 1956 г. - единственном частноправовом международном соглашении в отношении договора перевозки груза. Россия также является участницей этой Конвенции. Однако специальная норма российского автотранспортного права - Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта вступила в силу только 13 мая 2008 г. Подробное рассмотрение содержания Конвенции сочетается с анализом Устава по аналогичным аспектам, относящимся к договору перевозки грузов.

Международное частное **воздушное право** представлено двумя системами. Первая правовая система базируется на Варшавской конвенции 1929 г. В Конвенцию многократно вносились изменения дополняющими и изменяющими ее протоколами и конвенциями. В результате этого образовался целый спектр де-юре самостоятельных конвенций. Автор рассмотрел и проанализировал и саму Конвенцию, и все ее основные протоколы, которые касаются договора международной перевозки груза <1>.

<1> Построение международных конвенций воздушного права таково, что в них изложены и условия договора перевозки груза, и условия договора перевозки пассажира и багажа.

Вступление в силу Монреальской конвенции 1999 г. означает наличие второй правовой системы. Монреальская конвенция не привнесла в международное частное воздушное право принципиально новых норм и правил, но упорядочило их по отношению к разнообразию, содержавшемуся в документах Варшавской системы. Можно утверждать, что Монреальская конвенция стала результатом систематизации и унификации норм воздушного права в отношении договора перевозки.

Рассмотрев наиболее принципиальные позиции Варшавской конвенции 1929 г. и основных изменяющих ее протоколов, автор сравнивает их с соответствующими положениями Монреальской конвенции 1999 г. Вопросы ответственности перевозчика изложены в рамках применения к договору международной перевозки груза российского права - Воздушного кодекса Российской Федерации. Кроме того, рассмотрены содержание и функции международной авиагрузовой (авиатранспортной) накладной IATA.

Анализ содержания международных конвенций по всем видам транспорта проведен с двух позиций: максимально выдержать логику построения соответствующего международного нормативного акта и формализовать правила и условия, изложив их единообразно, а именно:

- дать общие сведения о конвенции (соглашении), указать причины ее разработки, привести наиболее общие ее характеристики, включая страны-участницы, хронологию принятия и вступления в силу и др.;

- определить сферу применения конвенции (соглашения). Здесь уделяется внимание характеру соответствующей конвенции по степени ее открытости (или закрытости), т.е. по возможности ее применения к договорам перевозок грузов в отношении расположения пунктов отправления и назначения на территориях стран-участниц или стран - неучастниц конвенции;

- привести и проанализировать понятийный аппарат и терминологию, которая либо в явном виде приводится в конвенции (соглашении), либо проявляется по тексту ее изложения;

- определить условия договора перевозки груза и транспортные (перевозочные) документы, которые оформляются в соответствии с договором;

- установить содержание и функции транспортных (перевозочных) документов;

- определить условия заключения, изменения и исполнения договора перевозки. Здесь внимание уделяется правовому положению сторон договора, их правам и обязанностям;

- установить ответственность перевозчика по договору, в том числе: основания ответственности, период ответственности, размеры ответственности, пределы ответственности, освобождение от ответственности и пр.;

- определить порядок и сроки предъявления претензий и исков. Здесь внимание уделяется императивности или факультативности претензионных процедур, срокам предъявления претензий перевозчику по различным основаниям нарушения условий договора, срокам и местам предъявления исков, а также возможности арбитражных разбирательств;

- привести дополнительные положения конвенции (соглашения).

Все международные конвенции и соглашения рассмотрены полностью, без купюр и принципиальных изъятий.

При рассмотрении и разъяснении положений международных конвенций (соглашений) автор уделяет большое внимание вопросам регулирования договора международной перевозки груза **нормами национального права** - исходя из предположения, что применимым правом по договору перевозки является российское законодательство. Для этого приводятся соответствующие ссылки и содержание статей транспортных уставов и кодексов, а также ГК РФ.

В конце изложения анализа содержания каждой конвенции (соглашения) приводится ее (его) "формула". Таким образом, автор предпринимает попытку в строгой, единообразной и лаконичной форме охарактеризовать анализируемую конвенцию на предмет выявления ее существенных особенностей. Формула любого международного соглашения определена автором следующим образом.

Общие положения:

- цель конвенции (соглашения);
- используемые термины и понятийный аппарат.

Договор перевозки и транспортный (перевозочный) документ:

- определение договора перевозки груза;
- стороны договора перевозки;
- существенные условия договора перевозки;
- структура и содержание договора перевозки;
- определение транспортного (перевозочного) документа, его функции и содержание;
- возмездность по договору перевозки.

Обязанности сторон договора перевозки груза:

- обязанности перевозчика по договору;
- обязанности отправителя по договору;
- обязанности получателя по договору.

Права сторон договора перевозки груза:

- права перевозчика;
- права отправителя;
- права получателя.

Ответственность сторон договора перевозки груза:

- период ответственности перевозчика;
- общая ответственность перевозчика;
- ответственность перевозчика за повреждение, полную или частичную утрату груза;
- порядок и правила определения стоимости груза (для целей возмещения за причиненный ущерб);
- срок доставки груза;
- ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (задержку в доставке) груза;
- сроки, при наступлении которых груз считается полностью утраченным;
- пределы ответственности перевозчика;
- невозможность перевозчика воспользоваться установленными пределами ответственности;
- ответственность отправителя;
- ответственность получателя;
- ответственность агентов и служащих перевозчика.

Претензии и иски:

- претензионный характер требований к перевозчику;
- основания предъявления претензий к перевозчику;
- сроки предъявления претензий к перевозчику;
- претензионный характер требований перевозчика к отправителю;
- претензионный характер требований перевозчика к получателю;
- срок исковой давности;
- возможность продления срока исковой давности;
- места и порядок судебного разбирательства;

- возможность арбитражного разбирательства.

Для каждой конвенции по каждой из указанных позиций дается или краткий формальный ответ (да - нет, определено - не определено), или краткая характеристика соответствующей позиции. Такой подход позволяет не только формально оценить содержание данного международного договора, но и сравнить его с другими конвенциями.

Глава 1. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

1.1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила)

1. О Конвенции.

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. <1> (далее - Конвенция), более известная как "Гаагские правила", была принята 25 августа 1924 г. в Брюсселе без созыва дипломатической конференции. Указанная Конвенция получила одобрение на 6-й сессии Дипломатической конференции по морскому праву в Брюсселе в октябре 1922 г. Вступила в силу 2 июня 1931 г. Оригинальный текст Конвенции изложен на французском языке <2>.

<1> Convention internationale pour l'unification de certaines regies en matiere de connaissement (франц.).

<2> В данной работе рассматривается и анализируется русский текст неофициального перевода Конвенции, выполненного А.Л. Маковским.

Государства - участники Конвенции: Австралия (1955), Алжир (1964), Аргентина (1961), Ангола (1952), Багамские острова (1930), Барбадос (1930), Бельгия (1930), Берег Слоновой Кости (1961), Боливия (1982), Венгрия (1930), Гайана (1930), Германская Демократическая Республика (1958), Гвинея-Бисау (1952), Гренада (1930), Дания (1938), Доминика (1930), Египет (1943), Заир (1967), Острова Зеленого Мыса (1952), Израиль (1959), Иран (1966), Ирландия (1962), Испания (1930), Италия (1938), Камерун (1930), Кения (1930), Кипр (1930), Кирибати (1930), Куба (1977), Кувейт (1969), Ливан (1975), Маврикий (1970), Мадагаскар (1965), Малайзия (1930), Мозамбик (1952), Монако (1931), Науру (1955), Нигерия (1930), Норвегия (1938), Папуа - Новая Гвинея (1955), Парагвай (1967), Перу (1954), Польша (1936), Португалия (1931), Румыния (1937), Сан-Томе и Принсипи (1952), Сейшельские острова (1930), Сенегал (1978), Сен-Винсент и Гренадины (1930), Сент-Люсия (1930), Сингапур (1965), Сирия (1974), Соединенные Штаты Америки (1937), Соломоновы острова (1930), Сомали (1930), Сьерра-Леоне (1930), Танзания (1962), Тонга (1930), Тринидад и Тобаго (1930), Тувалу (1930), Турция (1955), Федеративная Республика Германии (1953), Фиджи (1970), Финляндия (1939), Франция (1937), Швейцария (1954), Швеция (1938), Шри-Ланка (1930), Эквадор (1977), Югославия (1959), Ямайка (1930), Япония (1957). Россия не является участницей Конвенции <1>.

<1> В 1999 г. Российская Федерация присоединилась к Гаагско-Висбийским (Гаага-Висби) правилам, т.е. к Гаагским правилам, измененным Протоколом Висби.

Великобритания (с 1930 по 1977 г.) и Нидерланды (с 1956 по 1982 г.) являлись участниками Конвенции, но затем денонсировали ее.

Гаагские правила не имеют строгой структуры, присущей другим международным договорам в сфере транспортного права, и в частности морского права. Конвенция состоит всего лишь из 16 статей, из которых содержательными (регулирование и регламентирование договоров морской перевозки грузов по коносаментам) являются всего лишь 10 статей. Остальные 6 статей можно считать дополнительными, так как они указывают на процедуры подписания Конвенции, присоединения к ней, ее денонсации и пр.

Содержание Гаагских правил попробуем изложить в той структурной последовательности, которая присуща другим международным транспортным конвенциям, в частности Гамбургским правилам 1978 г.

2. Общие положения.

Целью принятия Конвенции явилось установление посредством соглашения некоторых единообразных правил, касающихся коносамента.

Статья 1 Конвенции содержит 5 базовых терминов, на которых строится понятийный аппарат данного международного нормативного акта.

Понятие "перевозчик" не содержит четкого определения перевозчика как такового. Указано лишь, что в это понятие входит также собственник судна или фрахтователь, если они являются стороной договора

перевозки с отправителем <1>. Констатация формальной возможности того, что фрахтователь судна по договору чартера <2> может являться перевозчиком по договору перевозки, важна с позиции понимания прав, обязанностей и ответственности лица, которое может быть и тем и другим (фрахтователем по чартеру и перевозчиком).

<1> Гаагские правила оперируют понятиями "отправитель" и "получатель", тогда как в других международных конвенциях транспортного права, например в Гамбургских правилах, указаны абсолютно аналогичные по смыслу и юридическому толкованию понятия "грузоотправитель" и "грузополучатель".

<2> Имеется в виду чартер не как договор перевозки груза, а чартер как договор аренды судна, например тайм-чартер или бербоут-чартер.

Термин "договор перевозки" в контексте Гаагских правил понимается в смысле только такого договора перевозки, который удостоверяется коносаментом или любым подобным ему документом. Коносамент или любой подобный ему документ, согласно определению, является также основанием для морской перевозки груза. Термин "договор перевозки" применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера <1>, при условии что именно коносамент или подобный ему документ регулирует отношения между его держателем и перевозчиком <2>.

<1> Здесь уже чартер понимается как чартер-документ, подтверждающий наличие договора морской перевозки груза по чартеру (рейсовому чартеру).

<2> В примечаниях переводчика Гаагских правил А.Л. Маковского говорится о том, что из английского текста Конвенции можно понять, что речь идет не только о коносаментах, но и о подобных коносаменту документах - "holder of the same".

К общепринятой функции коносамента или любого другого аналогичного документа (подтверждает наличие договора морской перевозки груза) добавляется другая функция: основание для перевозки. Конвенция регулирует условия договора морской перевозки по любым коносаментам, независимо от того, выданы они на основании чартера или нет.

В понятие "грузы" включены предметы, товары и изделия любого рода, за исключением живых животных и грузов, перевозимых на палубе <1>.

<1> В анализируемых далее Гамбургских правилах 1978 г. таких изъятий из возможных категорий перевозимых морем грузов уже нет, причем на то, что живые животные являются грузом, указано в явном виде (п. 5 ст. 1). О палубных грузах в Гамбургских правилах содержится отдельная статья (ст. 9).

Термин "судно" используется не для определения самого транспортного средства, а в связи с тем, что наличие именно судна будет являться необходимым условием для реализации договора морской перевозки груза.

Понятие "перевозка груза" фактически определяет временные рамки действия договора морской перевозки груза: с момента погрузки груза на борт судна до момента выгрузки груза с судна. И хотя в дальнейшем по тексту Конвенции о периодах ответственности перевозчика по договору ничего не сказано, можно считать, что договор перевозки охватывает весь период самой перевозки груза, и следовательно, ответственность перевозчика по договору также инкорпорирована в указанные временные рамки. Поэтому период ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза находится не в пределах "от двери отправителя до двери получателя" или "от порта отправления до порта назначения", а именно "от борта судна в порту отправления до борта судна в порту назначения".

3. Сфера применения Конвенции.

Статья 10 Конвенции указывает на то, что положения Конвенции применяются ко всякому коносаменту, выданному в стране - участнице Конвенции. Это позволяет отнести Гаагские правила к так называемому открытому типу конвенций международного транспортного права. Для того чтобы договор перевозки попадал под юрисдикцию такого (открытого) соглашения, достаточно, чтобы либо пункт отправления, либо пункт предполагаемого назначения груза располагались в двух странах, из которых хотя бы одна является участницей данной международной конвенции.

В контексте данной статьи для компетенции положений Конвенции в отношении договора морской перевозки груза не имеют существенного значения:

- порты отправления груза, на перевозку которого заключен договор, хотя обычно коносамент

оформляется именно в порту отправления;

- порты назначения груза;
- национальная принадлежность отправителя и получателя;
- национальная принадлежность перевозчика, агента перевозчика, капитана судна;
- характер перевозимого груза, цель и основания для его перевозки.

Статья 5 указывает, что никакие положения Конвенции не применяются к чартерам. Но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям Конвенции <1>.

<1> В контексте данной статьи чартер следует понимать как договор перевозки груза с условием предоставления для перевозки всего судна или его части.

4. Ответственность перевозчика.

Конвенция носит императивный характер по отношению к ответственности перевозчика. На основании **пункта 8 статьи 3** любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязательств, считаются ничтожными и не имеющими юридической силы. То же касается оговорок и соглашений в отношении уменьшения размеров такой ответственности. Речь идет об ответственности перевозчика, установленной положениями Конвенции.

Согласно **статье 2,** перевозчик по каждому договору перевозки груза несет ответственность и имеет права на освобождение от ответственности. Однако в явном виде в Конвенции в отношении перевозчика четко не определены периоды его ответственности <1>, основания ответственности, размеры ответственности, порядок исчисления убытков и потерь.

<1> Несмотря на то что в п. "e" ст. 1 указано на то, что перевозка грузов охватывает период с момента погрузки грузов на борт до их выгрузки с судна.

Конвенцией определены убытки и потери, за которые перевозчик не несет ответственности **(пункты 1, 2 и 4 статьи 4)**.

В частности, перевозчик не отвечает за потери и убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности судна, но только в том случае, если эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным, укомплектовать его экипажем, оборудовать или приспособить трюмы и иные помещения, в которых перевозятся грузы. Указанные положения можно считать следствием положений **пункта 1 статьи 3**, в котором сказано, что как раз на перевозчике лежит обязанность перед рейсом и в начале его проявить должную заботливость в отношении мореходности судна, укомплектованности экипажем и снаряжением, приспособления трюмов и иных помещений для перевозки грузов. Бремя доказывания проявления должной заботливости в отношении надлежащего исполнения вышеуказанных обязанностей лежит на перевозчике.

В отношении непосредственной ответственности по договору морской перевозки груза перевозчик не отвечает за убытки и потери, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

- действий, небрежности и упущений капитана и его экипажа, а также лоцмана в судовождении или управлении судном;
- пожара, если он только не возник по вине перевозчика;
- морских рисков, опасностей или случайностей;
- непреодолимой силы;
- военных действий;
- действий антиобщественных элементов;
- ареста или задержания властями либо наложения судебного ареста;
- карантинных ограничений;
- действий или упущений отправителя, его агента или представителя;
- забастовок или локаутов;
- восстаний или народных волнений;
- спасания или попытки спасания людей или имущества на море;
- потери объема или веса или всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

- недостаточности упаковки;
- неполноты или недостаточности маркировки;
- скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика, а также его агентов и служащих.

Указанный перечень принято именовать каталогом исключений **(пункт 2 статьи 4)**.

Бремя доказывания для исключения или ограничения ответственности лежит на перевозчике. Перевозчик должен доказать, что его действия не способствовали потерям или убыткам.

Не считается нарушением Конвенции (Гаагских правил) и договора морской перевозки, и перевозчик не несет ответственности за потери и убытки, вызванные разумной девиацией (девиация - отклонение судна от маршрута следования. - **Примеч. авт.**) в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море.

Указанные причины и обстоятельства, включенные в каталог исключений, можно объединить в укрупненные группы.

В первую группу входят обстоятельства освобождения от ответственности, связанные с судовождением и спасанием (управление судном, разумная девиация для спасания людей и имущества).

Во вторую группу можно объединить обстоятельства, которые в той или иной степени можно квалифицировать в качестве обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор). Из вышеприведенных обстоятельств в эту группу можно отнести: пожар, морские риски и случайности, военные действия, действия антиобщественных элементов, восстания и народные волнения, забастовки и локауты, арест или задержание судна или груза, карантинные ограничения властей на ввоз товаров.

В третью группу входят действия или упущения отправителя и его агентов и представителей: недостаточность тары и упаковки, неполнота или недостатки маркировки. Кроме того, перевозчик не отвечает за убытки или потери, причиненные грузам, если отправитель заведомо ложно указал в коносаменте характер груза или его стоимость **(последний абзац пункта 5 статьи 4)**.

В четвертую группу входят обстоятельства, относимые к грузу, его свойствам и характеристикам: потеря объема или веса, скрытые недостатки груза, особая природа грузов (порок, присущий грузу), скрытые недостатки груза, которые было невозможно обнаружить по наружному осмотру в момент приема груза перевозчиком.

Отдельным обстоятельством следует считать исключение ответственности перевозчика за потери и убытки, которые могут возникнуть вследствие уничтожения или обезвреживания им опасных грузов **(пункт 6 статьи 4)**. Исключение ответственности обозначается по двум основаниям, приведшим к уничтожению или обезвреживанию опасного груза: когда перевозчик не знал о природе и характере груза и потому согласился его перевозить и когда груз, погруженный с ведома перевозчика, стал опасным для судна и других грузов. Последнее основание не затрагивает обстоятельства, когда опасный груз был уничтожен при наступлении общеаварийной ситуации.

В свою очередь, отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, а также его агентов или служащих **(пункт 3 статьи 4)**.

Конвенцией (Гаагскими правилами) определен предел ответственности перевозчика по грузу **(пункт 5 статьи 4)**. Он составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки, т.е. перевозчик не отвечает за потери или убытки, причиненные грузам в сумме, превышающей 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки. Денежные единицы, упомянутые в Конвенции, имеют золотое содержание. Дозволяется уплата возмещения за потери или утраты в национальной валюте по обменному курсу на день прибытия судна в порт разгрузки **(статья 9)**.

Исключения составляют случаи, когда отправителем были внесены в коносамент характер груза и его объявленная стоимость. До доказательства обратного таким объявлением стоимости создается презумпция того, что у принятого к перевозке груза стоимость такая, какая указана в коносаменте. При этом у перевозчика есть право это оспорить. Перевозчик не отвечает за потери или убытки, причиненные грузам, если отправитель заведомо ложно указал в коносаменте их характер или стоимость.

Однако по соглашению между перевозчиком, капитаном судна, агентом перевозчика и отправителем может быть установлена предельная величина ответственности перевозчика за груз выше, чем та, что установлена Конвенцией. Тогда именно эта сумма для конкретного договора перевозки становится пределом ответственности перевозчика. Если стороны договариваются о вышеуказанном, то принято говорить о том, что они согласились снять или увеличить обозначенные Конвенцией пределы ответственности перевозчика.

Вопросы ответственности сторон договора морской перевозки груза установлены Гаагскими правилами в самой общей форме. Стороны несут ответственность за те убытки и потери другой стороны договора, которые произошли по их вине или вследствие их небрежности. Конвенция не называет конкретно причины обозначенных убытков и потерь. Для транспортного права они, однако, хорошо известны: полная утрата груза, частичная утрата груза, повреждение груза, понижение качества перевозимого груза, нарушение срока доставки, юридическая утрата груза, неподача перевозчиком транспортного средства, непредъявление отправителем груза и др.

Ни о чем этом в Конвенции нет даже упоминаний. Следовательно, размеры и порядок исчисления убытков и потерь по приведенным выше основаниям должны определяться на основе норм национального права, которое будет применимо к конкретному договору морской перевозки груза. Если стороны не договорились о применимом праве, которому будет подчиняться договор перевозки по положениям, выходящим за пределы компетенции Конвенции, то применимое право будет определяться по коллизионным нормам закона страны суда, в котором будет рассматриваться спор, основанный или вытекающий из данного договора.

5. Транспортные документы.

После получения груза (приема груза в свое ведение) перевозчик, капитан судна или агент перевозчика **должен по требованию отправителя** выдать отправителю коносамент. Из этого следует, во-первых, что капитан судна, выдавая коносамент, представляет интересы и действует в интересах перевозчика. Во-вторых, определяется правовое положение отправителя в качестве стороны договора морской перевозки груза: именно ему выдается документ, подтверждающий наличие договора перевозки.

Форма коносамента Гаагскими правилами не определена <1>. Каждый перевозчик вправе выпускать свои проформы коносамента, при условии что их содержание не противоречит императивным требованиям Конвенции. В коносаменте среди прочих должны содержаться следующие данные и сведения о грузе.

<1> Форма коносамента не установлена также ни Гаагско-Висбийскими, ни Гамбургскими правилами.

1. Основные марки, необходимые для идентификации упакованных и неупакованных генеральных грузов <1>. Маркировка должна быть разборчивой, ясной и должна быть нанесена таким образом, чтобы оставаться сохранной до окончания рейса. Сведения о маркировке грузов должны быть сообщены перевозчику в письменном виде до момента начала погрузки груза на борт судна.

<1> Генеральные грузы - грузы, перевозимые с подсчетом количества мест, которое указывается в коносаменте или в любом подобном ему документе.

2. Число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от того, как эти сведения письменно указаны отправителем.

3. Внешний вид, состояние груза по наружному (видимому) осмотру.

Сведения, указанные в приведенных выше п. п. 1 и 2, необходимы перевозчику (капитану судна, агенту перевозчика) для составления коносамента, который должен быть выдан отправителю по требованию последнего. Эти сведения необходимы для идентификации груза в момент приема его перевозчиком. В вышеприведенном п. 3 явно указывается на то, что прием груза к перевозке, впрочем, как и его выдача, производятся по наружному осмотру.

Однако ни перевозчик, ни капитан судна, ни агент перевозчика не обязан указывать в коносаменте марку груза, количество мест или вес груза, которые, как он имеет серьезное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами **(пункт 3 статьи 3)**. Чаще всего перевозчик включает в коносамент стандартную оговорку, набранную в бланке типографским способом, примерно такого содержания: "All particulars furnished by shipper, carriers make no representation" <1>.

<1> "Все сведения о грузе представлены отправителем и перевозчиком не подтверждаются" (пер. с англ.).

По общему правилу до доказательства обратного выданный перевозчиком коносамент создает **"prima facie"** <1> презумпцию приема перевозчиком груза таким, как он описан в подпунктах, указанных выше, - 1, 2, 3 **(пункт 4 статьи 3)**.

<1> Prima facie (лат.) - на первый взгляд, до доказательства обратного.

При этом считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны в драфте коносамента. Отправитель обязан возместить перевозчику все убытки, потери и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных и сведений **(пункт 5 статьи 3)**.

Конвенция фактически указывает на два вида коносаментов. Это следует из того, что после погрузки груза на борт коносамент, выданный ранее перевозчиком отправителю <1>, должен быть по требованию отправителя заменен на "бортовой" коносамент. Здесь же в явном виде указывается на то, что и те и другие коносаменты обладают товарораспорядительной функцией. Допускается, что перевозчик, капитан судна или агент перевозчика могут превратить коносамент на груз, принятый к перевозке, в бортовой коносамент путем внесения им отметок в ранее выданный документ о названии судна и дате его отправки. Отметки должны быть внесены в ранее выданный коносамент в порту погрузки. Тогда ранее выданный коносамент становится бортовым коносаментом **(пункт 7 статьи 3)**.

<1> Изначально выдаваемые перевозчиком в момент приема им груза на причале (пристани) коносаменты Гаагскими правилами никак не именуются. Однако позднее такие документы получили общепринятое название - "коносамент на груз, принятый к перевозке".

Коносамент может содержать отказ перевозчика от всех или некоторых своих прав, в том числе от права на освобождение от ответственности. Коносамент может также содержать заявление перевозчика об увеличении своей ответственности и обязательств, предусмотренных Конвенцией <1>. Ничто не препятствует также внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии **(статья 5)**.

<1> Отказ от освобождения от ответственности или увеличение размеров ответственности перевозчика обычно используется в качестве его конкурентного преимущества для привлечения новой (большей) грузовой базы или для увеличения фрахтовых ставок.

Конвенцией строго определены условия договора морской перевозки груза и выданного на основании такого договора документа, которые не подпадают под регулирующие действия Конвенции. В **статье 6** говорится о том, что перевозчик и отправитель могут вступать в любые договорные отношения (погрузка, обработка, укладка, перевозка, хранение, выгрузка) в отношении любых грузов по любым основаниям ответственности или освобождения от нее, при условии что не будет выдан никакой коносамент. Согласованные условия таких договорных отношений должны быть включены в подтверждающую их расписку, которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом. Поскольку такое соглашение не противоречит какому-либо публичному порядку, оно будет иметь законную силу, но не будет регулироваться нормами Конвенции, так как Конвенция регулирует только условия морских перевозок грузов по коносаментам.

Ничто не запрещает перевозчику и отправителю договариваться и включать в договор морской перевозки (и в коносамент) условия, оговорки и исключения в отношении их обязанностей и ответственности за убытки, если они касаются условий договора, когда груз находился в ведении перевозчика до погрузки на борт или после его выгрузки, т.е. не во время перевозки. Обычно такие оговорки касаются условий хранения грузов в портах погрузки и выгрузки **(статья 7)**. Иногда перевозчик изменяет (увеличивает) период и размеры своей ответственности по договору, если принимает на себя обязательства и ответственность за погрузку (погрузку и штивку; штивку) и/или выгрузку грузов в портах отправления и/или назначения. Это также должно найти свое отражение в коносаменте.

Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должно рассматриваться как освобождающее перевозчика от ответственности **(пункт 8 статьи 3)**.

6. Претензии и иски.

Все правила и сроки предъявления претензионных и исковых требований к перевозчику сосредоточены в **пункте 6 статьи 3**. В отношении претензий речь идет о порядке и сроках подачи письменных уведомлений <1> перевозчику в порту выгрузки. Из содержания первого абзаца указанного пункта вытекает, что речь идет о претензиях, которые получатель предъявляет перевозчику.

<1> Именно так - "уведомление" - Гаагские правила именуют претензии, которые предъявляются

перевозчику в целях возможного досудебного решения споров или сохранения принципа презумированной вины перевозчика при рассмотрении дел в исковом порядке.

Письменное уведомление перевозчику или его агенту о потерях или убытках <1>, носящих общий (очевидный) характер, должны быть сделаны получателем до или во время выдачи грузов. Выгрузка без такого уведомления, если не будет доказано иное, создает презумпцию сдачи груза перевозчиком в соответствии с тем, как он описан в коносаменте. Гаагские правила, как и другие нормативные акты транспортного права, построены по презумпции вины перевозчика.

<1> Именно о потерях и убытках, а не о повреждениях и утратах. Гаагские правила содержат именно такую формулировку.

В случае неочевидных потерь и убытков уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи груза перевозчиком получателю.

В случае действительных или предполагаемых потерь и убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета количества мест. Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.

Срок исковой давности по Конвенции установлен в размере одного года. Здесь следует обратить внимание, что в течение одного года должен быть предъявлен иск, а не начато судебное или арбитражное разбирательство. Срок исковой давности начинает течь начиная с даты выдачи груза или с даты, когда груз должен был быть выдан. Непредъявление иска перевозчику в указанные сроки освобождает перевозчика и судно от всякой ответственности.

7. Дополнительные (заключительные) положения.

Дополнительные (заключительные) положения изложены в последних статьях Конвенции **(статьи 11 - 16)** и Протоколе подписания.

Здесь изложены положения, касающиеся вопросов введения в действие Конвенции и депонирования ратификационных грамот **(статья 11)**, порядок присоединения к Конвенции государств **(статья 12),** а также их владений и отдельных территорий **(статья 13),** сроков вступления Конвенции в силу **(статья 14),** вопросы денонсации Конвенции **(статья 15)** и созыва новой конференции с целью внесения в Конвенцию изменений и дополнений **(статья 16)**.

В Протоколе подписания указано на то, что страны-участницы могут ввести в действие Конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией, в форме, соответствующей этому законодательству.

8. Формула международного соглашения (Гаагских правил).

Общие положения

Цель: унификация норм международно-правового регулирования договора морской перевозки груза по коносаментам.

В качестве **груза** определен любой груз, за исключением живых животных и грузов, перевозимых на палубе.

Договор морской перевозки и коносамент

Договор морской перевозки. Определен термин "договор перевозки". Имеется в виду любой договор перевозки, удостоверенный коносаментом или любым подобным ему документом. Положения Конвенции не применяются непосредственно к чартерам (договорам морской перевозки груза), но применяются к коносаментам, выданным в случае предоставления судна по чартеру.

Существенные условия договора морской перевозки: не определены.

Структура и содержание договора морской перевозки: не определены.

Термин **"договор международной морской перевозки"** не употребляется. Международный характер договора перевозки следует только из того, что коносамент должен быть выдан в стране - участнице Конвенции.

Определение **коносамента**: нет.

Коносамент обозначен в качестве товарораспорядительного документа. Однако, что такое

товарораспорядительный документ и каковы его функции, Конвенция не определяет.

Определено два вида коносаментов. Первый <1> подлежит выдаче перевозчиком по требованию отправителя после приема перевозчиком груза в свое ведение. Второй вид коносамента - "бортовой коносамент" - заменяет первый после погрузки груза на борт судна. У отправителя на руках может быть только один из двух видов коносаментов.

<1> Этот вид коносамента - "коносамент на груз, принятый к перевозке" - Конвенцией никак не конкретно назван. По тексту Конвенции он именуется просто "коносамент".

Коносамент, выданный капитаном судна или агентом перевозчика, считается выданным от имени перевозчика. Кроме того, договорные отношения капитана судна или агента перевозчика с отправителем в отношении морской перевозки груза считаются договорными отношениями перевозчика и отправителя.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для коносамента, Конвенцией не определен. Все сведения о грузе для внесения их в коносамент должны быть представлены отправителем. Им же может быть внесена в коносамент отметка о стоимости груза. Бортовой коносамент должен содержать отметки о названии судна и о дате его отправки из порта погрузки.

Стороны договора морской перевозки формально не определены.

Из текста Конвенции, однако, следует, что сторонами договора морской перевозки изначально являются перевозчик и отправитель: коносамент выдает перевозчик; перевозчик выдает коносамент по требованию отправителя; перевозчик выдает коносамент после приема им груза в свое ведение.

Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. Он имеет право предъявлять претензии и иски перевозчику. Поэтому после приема груза в порту выгрузки получатель становится стороной договора перевозки. Ограничений в отношении реализации отправителем своих прав требований к перевозчику Конвенция не определяет.

Возмездность по договору морской перевозки груза Конвенцией не определена. Ни одна из статей Конвенции не указывает, что перевозка груза должна осуществляться за плату.

Обязанности сторон договора морской перевозки

Обязанности перевозчика: приводить судно в мореходное состояние; укомплектовывать судно людьми и снарядить судно; приспосабливать судно для перевозки грузов; принимать грузы к перевозке, надлежащим образом работать с грузами и заботиться о них; выдавать по требованию отправителя коносамент и бортовой коносамент; выдавать грузы в порту выгрузки.

Обязанность отправителя: гарантировать перевозчику на момент погрузки точность сведений относительно количества груза и его маркировки.

Обязанности получателя: Конвенцией не определены.

Права сторон договора морской перевозки груза

Права перевозчика: не указывать в коносаменте сведения о грузе, если у него есть серьезные основания полагать, что они не соответствуют действительности, или у перевозчика нет возможности проверить эти сведения разумными средствами; требовать от отправителя возмещения всех убытков, связанных с неточностью представленных перевозчику сведений о грузе; выгружать и уничтожать опасные грузы; воспользоваться или не воспользоваться предусмотренными ограничениями материальной ответственности (пределами ответственности перевозчика); отклоняться от маршрута в целях спасания жизни или имущества на море; вступать в любые другие договорные отношения с отправителем вне юрисдикции Конвенции.

Право отправителя: предъявлять требования к перевозчику в выдаче коносамента или бортового коносамента.

Право получателя: принимать адресованные ему грузы в порту разгрузки, направлять уведомления (претензии) и предъявлять иски перевозчику.

Ответственность сторон договора морской перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен косвенно, посредством определения перевозки

грузов: с момента погрузки грузов на борт до их выгрузки с судна.

Общая ответственность перевозчика: определяется потерями и убытками в отношении перевозимых грузов. Конвенцией не определены причины и обстоятельства, при наступлении которых перевозчик несет ответственность за потери и убытки, но содержит перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик ответственности не несет (каталог исключений). Концепция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, полную или частичную утрату груза: не определена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности перевозчика): такие понятия в Конвенции не содержатся.

Срок доставки груза: такое понятие в Конвенции не содержится.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (задержку в доставке) груза: не определена.

Сроки, при наступлении которых груз считается полностью утраченным: не определены.

Пределы ответственности перевозчика: определены (по массе груза или по количеству грузовых мест). Они не могут быть исключены или уменьшены, но могут быть сняты или увеличены по соглашению сторон.

Невозможность перевозчику воспользоваться установленными пределами ответственности: не определена.

Ответственность отправителя: определяется потерями и убытками перевозчика вследствие предоставления ему неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза. Отправитель не несет ответственности за потери и убытки, если они не явились результатом его действий, вины или небрежности.

Ответственность получателя: не определена.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: не установлена.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен.

Основания предъявления претензий перевозчику: определены - для явных утрат и повреждений груза и для неявных утрат и повреждений груза.

Сроки предъявления претензий перевозчику: определены по каждому из указанных выше оснований: не позднее даты выдачи груза и в течение трех дней с даты выдачи груза соответственно.

Претензионный характер требований перевозчика к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - один год.

Возможность продления срока исковой давности: не установлена.

Места и порядок судебного разбирательства: не определены.

Возможность арбитражного разбирательства: не определена.

Источник:

1. Conventions internationals de droit maritime. International Conventions on Maritime Law. Textes - Texts/Comite maritime international. Antwerpen, 1977. P. 27 - 39.

1.2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. <1> (Правила Висби)

<1> Protocol to amend the International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th august 1924 (англ.).

Протокол был принят 23 февраля 1968 г. в Брюсселе на второй части 12-й сессии Дипломатической конференции по морскому праву <1>. Вступил в силу 6 декабря 1978 г.

<1> Рассматривается и анализируется неофициальный перевод документа.

Созыв дипломатической конференции по морскому праву, принятие и подписание на ней дополнительного протокола к Гаагским правилам основывались на положениях **абзаца 1 статьи 16** Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. Текст протокола был изложен на французском и английском языках в единственном экземпляре. Оба текста протокола являются аутентичными. Протокол остался на хранении в архивах Правительства Бельгии, которое выдает надлежаще заверенные копии.

Государства - участники Протокола: Англия (1976), Бельгия (1978), Германская Демократическая Республика (1979), Дания (1975), Египет (1983), Ливан (1975), Нидерланды (1982), Норвегия (1974), Польша (1980), Сингапур (1972), Сирия (1974), Тонга (1978), Франция (1977), Швеция (1974), Швейцария (1975), Шри-Ланка (1981), Эквадор (1977).

Целью принятия Протокола (иногда называемого Правилами Висби) явилось желание изменить Гаагские правила. Протокол состоит из 17 статей, из которых, однако, только 5 статей вносят изменения в существенную часть Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г.

На основании ст. 6 Протокола к Конвенции государства, официально присоединившиеся к нему, рассматривают и толкуют Конвенцию и Протокол вместе как единый документ. Сторона Протокола не обязана применять положения Протокола к коносаментам, выданным в государстве, являющемся стороной Конвенции, но не стороной Протокола.

В отношениях между сторонами, официально присоединившимися к Протоколу, денонсация одной из них - Гаагских правил - никоим образом не означает денонсацию Конвенции, измененной Протоколом.

Изменения и дополнения, вносимые в Конвенцию, изложены в Протоколе согласно последовательности статей, изложенных в тексте Конвенции (Гаагских правил).

Анализ изменений и дополнений позволяет сделать вывод о том, что они касаются следующих положений Гаагских правил.

1. Учтены положения, касающиеся доказательной силы коносамента, в том случае если он передан третьей стороне (дополнения в **статью 3 пункта 4** Гаагских правил).

2. Регламентированы условия продления срока исковой давности (изменения **статьи 3** для **четвертого абзаца пункта 6**).

3. Регламентирована возможность предъявления регрессных исков по истечении сроков исковой давности **(новый пункт 6-бис в статье 3)**.

4. Конкретизирован порядок возмещения убытков по грузу. Установлено, что перевозчик отвечает за утраты или повреждения, причиненные грузу.

5. Изменены пределы ответственности перевозчика и единицы, в которых они исчисляются <1>. Согласно Протоколу пределы ответственности перевозчика ограничены 10000 франков за место либо 30 франками за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Для целей определения пределов ответственности перевозчика франк означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы <2>.

<1> Протоколом к Конвенции от 21 декабря 1979 г. номинация и значения пределов ответственности перевозчика будут еще раз изменены. См. содержание Протокола к Конвенции 1979 г.

<2> В соответствии с Бреттон-Вудской валютной системой.

6. Конкретизирован порядок исчисления количества мест или единиц груза для тех случаев, когда такой груз перевозится в контейнерах, на поддонах или иных транспортных приспособлениях, предназначенных для объединения грузов.

7. Определено, что перевозчик не может пользоваться установленными ограничениями ответственности, если имели место умышленные действия перевозчика.

8. Установлено, что положения об освобождении или ограничении ответственности применяются к любому иску к перевозчику.

9. В число лиц, наравне с перевозчиком отвечающих за убытки, но имеющих права на ограничение ответственности, включены служащие и агенты перевозчика.

10. Определено отношение Конвенции к международным договорам и национальным законам, регулирующим ответственность за ядерный взрыв.

11. Изменена сфера применения Конвенции.

Вышеперечисленные изменения к Гаагским правилам готовились рабочей группой экспертов по

морскому праву, которая заседала в шведском городе Висби. Впоследствии измененная протоколом 1968 г. Конвенция (Гаагские правила) стала именоваться Гаагско-Висбийскими (Гаага-Висби) правилами. При этом Гаагские правила не перестали существовать как самостоятельный международный договор частного морского права. Поэтому можно смело констатировать наличие двух независимых конвенций: Гаагских правил и Гаагско-Висбийских правил.

1.3. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г., измененной Протоколом от 23 февраля 1968 г. <1>

<1> Protocol amending the International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968 (англ.).

Протокол был принят 21 декабря 1979 г. в Брюсселе на 13-й сессии Дипломатической конференции по морскому праву <1>. Вступил в силу 6 декабря 1978 г.

<1> Рассматривается и анализируется неофициальный перевод документа.

Созыв дипломатической конференции по морскому праву, принятие и подписание на ней дополнительного протокола к Гаагско-Висбийским правилам основывались на положениях абз. 1 ст. 16 Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г., измененной Протоколом от 23 февраля 1968 г.

Протокол был открыт для подписания государствами, которые подписали Конвенцию от 25 августа 1924 г. (Гаагские правила) или Протокол к Конвенции от 23 февраля 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила) либо являются сторонами обеих конвенций. Кроме того, любые другие государства могут присоединиться к Протоколу. Присоединение к Протоколу равносильно присоединению к Конвенции (Гаагско-Висбийским правилам). Протокол подлежит ратификации. Ратификация Протокола государством, которое не является стороной Конвенции (Гаагско-Висбийских правил), равносильна ратификации всей указанной Конвенции в целом.

Государства, официально присоединившиеся к Протоколу, рассматривают и толкуют Конвенцию и Протокол вместе как единый документ (Гаагско-Висбийские правила). Государства, подписавшие Протокол: Англия (1979), Бельгия (1979), Ватикан (1979), Италия (1980), Мадагаскар (1980), Польша (1979), Португалия (1979), Сингапур (1979), Сирия (1979), Чили (1979), Швейцария (1979). Государства - участники Протокола: Великобритания (1982), Испания (1982).

Целью принятия Протокола явилось желание изменить прежнюю редакцию Гаагско-Висбийских правил. Протокол состоит из 11 статей, из которых только две статьи вносят существенные изменения непосредственно в Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 г., измененную Протоколом от 23 февраля 1968 г.

Для целей рассматриваемого Протокола "конвенция" означает Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте и Протокол ее подписания, принятые в Брюсселе 25 августа 1924 г., с поправками к ней, содержащимися в Протоколе, принятом в Брюсселе 23 февраля 1968 г. Таким образом, Протокол изменяет положения не Гаагских правил, а Гаагско-Висбийских правил, хотя формально речь идет о едином документе.

Изменения, указанные в Протоколе, касаются:

1) обозначения пределов ответственности перевозчика в иных расчетных единицах, а именно в SDR - единицах специальных прав заимствования <1>. Речь идет о международной счетной валютной единице Международного валютного фонда (МВФ), образовавшейся в результате вступления в силу Ямайского соглашения стран - членов МВФ <2>;

<1> SDR (англ.) - Special Drawing Rights.

<2> Подписано в Кингстоне (Ямайка) в январе 1976 г., вступило в силу в апреле 1978 г.

2) разъяснения, что понимается под единицей специальных прав заимствования;

3) формулы пересчета франка в единицу специальных прав заимствования. Используется

соотношение 15:1, а именно: 10000 золотых франков означают 666,67 SDR, а 30 франков - 2 единицы специальных прав заимствования. Франк был номинирован в Гаагско-Висбийских правилах 1968 г. в качестве расчетной единицы, с помощью которой определялись пределы ответственности перевозчика.

Рассматриваемый Протокол 1979 г. не внес существенных правовых изменений в Конвенцию и не изменил порядок правового регулирования договорных отношений при международных морских перевозках грузов по коносаментам. Поэтому Конвенция не получила нового названия, продолжая оставаться Гаагско-Висбийскими правилами <1>, только в их новой редакции.

<1> Иногда в договорах морской перевозки груза указывают "в редакции 1979 г.".

1.4. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила)

1. О Конвенции.

Результатом изменений Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагских правил) Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. стал консолидированный текст Конвенции (Гаагско-Висбийских правил <1>), которая сегодня наравне с Гаагскими правилами и Гамбургскими правилами остается одним из основных (по числу стран-участниц) нормативных актов международного частного морского права <2>. Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам и обоим протоколам Висби 1968 и 1979 гг. в 1998 г. <3>.

<1> В данном параграфе анализируется и комментируется консолидированный текст Гаагско-Висбийских правил с учетом изменений и дополнений, внесенных протоколами 1968 и 1979 гг.

<2> Название Конвенции (Гаагско-Висбийских правил) не претерпело изменений по отношению к названию Гаагских правил - Convention internationale pour l'unification de certaines regles en matiere de connaissement (франц.).

<3> СЗ РФ. 1999. N 2. Ст. 244.

Текст Гаагско-Висбийских правил был получен в результате исключений, изменений и дополнений определенных пунктов и статей Гаагских правил. Поэтому структура Гаагско-Висбийских правил практически полностью повторяет структуру Гаагских правил. Следует напомнить, что сами Гаагские правила не имеют строгой структуры, присущей другим международным договорам в сфере транспорта и, в частности, морского права. Гаагско-Висбийские правила состоят в итоге из 17 статей. Поэтому формально можно утверждать, что Гаагско-Висбийские правила на одну статью (ст. 4-бис) больше своего предшественника - Гаагских правил. Содержательными (с позиций регулирования и регламентирования условий договора морской перевозки) в новой Конвенции остались лишь 11 статей: с первой по десятую, включая статью 4-бис. Остальные шесть статей определяют процедуры подписания Конвенции, присоединения к ней, ее денонсации и пр.

Содержание и комментарии к Гаагско-Висбийским правилам даются в той же последовательности, что и для Гаагских правил <1>. Если содержание определенных положений, норм и правил Гаагско-Висбийских правил оказывается тождественным содержанию Гаагских правил, то принципиальные комментарии и разъяснения будут повторены, естественно, с некоторыми купюрами. Трактовка новых положений, внесенных в текст консолидированной Конвенции протоколами 1968 и 1979 гг., будет вынесена и обозначена в тексте отдельно.

<1> Рассматривается и комментируется русский текст неофициального перевода Конвенции (Гаагско-Висбийских правил), выполненного А.Л. Маковским.

2. Общие положения.

Целью принятия Конвенции (Гаагско-Висбийских правил) явилось установление посредством соглашения некоторых единообразных правил, касающихся коносамента.

Статья 1 Конвенции содержит по-прежнему пять базовых терминов, на которых строится понятийный аппарат данного международного нормативного акта.

Понятие "перевозчик" не содержит четкого определения перевозчика как такового. Указано лишь, что в это понятие входит также собственник судна или фрахтователь, если они являются стороной договора перевозки с отправителем <1>. Констатация формальной возможности того, что фрахтователь судна по

договору чартера <2> может являться перевозчиком по договору перевозки, важна с позиции понимания прав, обязанностей и ответственности лица, которое может быть и тем и другим (фрахтователем по чартеру и перевозчиком по договору перевозки).

<1> Гаагско-Висбийские правила, как и Гаагские правила, оперируют понятиями "отправитель" и "получатель", тогда как в других международных конвенциях транспортного права, например в Гамбургских правилах, указаны абсолютно аналогичные по смыслу и юридическому толкованию понятия "грузоотправитель" и "грузополучатель".

<2> Имеется в виду чартер не как договор перевозки груза, а чартер как договор аренды судна, например тайм-чартер или бербоут-чартер.

Термин "договор перевозки" в контексте Гаагско-Висбийских правил понимается в смысле только такого договора перевозки, который удостоверяется "коносаментом или любым подобным ему документом". Коносамент или любой подобный ему документ, согласно определению, является также основанием для морской перевозки груза. Термин "договор перевозки" применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера <1>, при условии что именно коносамент или такой документ регулирует отношения между его держателем и перевозчиком <2>.

<1> Здесь уже чартер понимается как чартер-документ, подтверждающий наличие договора морской перевозки груза по чартеру (рейсовому чартеру).

<2> В примечаниях переводчика Гаагских правил А.Л. Маковского говорится о том, что из английского текста Конвенции можно понять, что речь идет не только о коносаментах, но и о подобных коносаменту документах - "holder of the same".

Коносамент или любой подобный ему документ не только подтверждает наличие договора морской перевозки груза, но и является основанием для перевозки. Конвенция регулирует условия договора морской перевозки по любым коносаментам, независимо от того, выданы они на основании чартера или нет. Чартер также является договором морской перевозки груза, вернее, его разновидностью. Однако ничто не мешает подтвердить чартер коносаментом и выдать отправителю еще один перевозочный (транспортный) документ, но обладающий уже товарораспорядительными свойствами.

В понятие "грузы" включены предметы, товары и изделия любого рода, за исключением живых животных и грузов, перевозимых на палубе <1>.

<1> В анализируемых далее Гамбургских правилах 1978 г. таких изъятий из возможных категорий перевозимых морем грузов уже нет, причем на то, что живые животные являются грузом, указано в явном виде (п. 5 ст. 1). О палубных грузах в Гамбургских правилах содержится отдельная статья (ст. 9).

Термин "судно" используется не для обозначения самого транспортного средства как такового, а в связи с тем, что наличие именно судна является необходимым условием для реализации любого договора морской перевозки груза.

Понятие "перевозка груза" фактически определяет временные рамки действия договора морской перевозки груза: с момента погрузки груза на борт судна до момента выгрузки груза с судна. И хотя в дальнейшем по тексту Конвенции о периодах ответственности перевозчика по договору ничего не сказано, можно считать, что договор перевозки охватывает весь период самой перевозки груза. И, следовательно, ответственность перевозчика по договору также инкорпорирована в указанные временные рамки. Поэтому период ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза, как и в Гаагских правилах, находится не в пределах "от двери отправителя до двери получателя" или "от порта отправления до порта назначения", а именно "от борта судна в порту отправления до борта судна в порту назначения".

3. Сфера применения Конвенции.

Статья 10 <1> устанавливает в первую очередь международный характер договорно-правовых отношений, связанных с морской перевозкой грузов. В измененном тексте данной статьи <2> говорится о том, что перевозка должна осуществляться между портами двух разных государств.

<1> Данная статья, а следовательно, и сфера применения, была полностью изменена по сравнению с аналогичной статьей Гаагских правил.

<2> Протоколом (Правилами) Висби 1968 г.

Для того чтобы перевозка груза подпала под юрисдикцию Конвенции, она, безусловно, должна быть оформлена коносаментом. Это непременное требование Гаагско-Висбийских правил.

Под сферу действия Конвенции подпадает любая международная морская перевозка груза по коносаменту, если:

1) коносамент выдан в стране - участнице Гаагско-Висбийских правил;

2) перевозка осуществляется из порта страны - участницы Гаагско-Висбийских правил;

3) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила Конвенции или вводящего их в действие законодательства какой-либо страны применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Вышеуказанные правила позволяют отнести Конвенцию к "открытому типу" конвенций международного транспортного права. Для того чтобы договор перевозки подпадал под юрисдикцию такого (открытого) соглашения, достаточно, чтобы либо пункт отправления, либо пункт предполагаемого назначения груза располагался в стране, которая является участницей данной Международной конвенции.

Здесь принципиальное значение приобретают не порты назначения груза или промежуточные порты, а документарное удостоверение (подтверждение) места начала перевозки, места заключения договора перевозки или оформления коносамента. Следует отметить, что первые два квалификационных признака в отношении сферы применения Гаагско-Висбийских правил являются практически тождественными. Чисто гипотетически можно, конечно, предположить, что перевозка будет начинаться в одной стране, а коносамент на нее будет оформлен в другой стране. Но на практике такого не бывает: коносамент почти всегда оформляется в порту отправления груза (портом, перевозчиком, агентом перевозчика, судовладельцем, капитаном судна и пр.).

В контексте данной статьи для компетенции Конвенции в отношении договора морской перевозки груза не имеют значения:

- порты назначения груза;

- национальная принадлежность отправителя и получателя;

- национальная принадлежность иных заинтересованных лиц (перевозчика, фрахтователя, агента перевозчика, капитана судна и пр.).

Отдельно обращается внимание на то, что каждая из стран-участниц обязательно применяет к указанным коносаментам, а следовательно, и к договорам морской перевозки груза положения Конвенции.

Вопрос применимого права к отношениям, не урегулированным Гаагско-Висбийскими правилами, может быть решен сторонами договора международной морской перевозки груза. Российское право, в частности п. 2 ст. 414 КТМ РФ, указывает на то, что стороны договора могут при его заключении избрать право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям. Это притом что договорные отношения по морской перевозке международного характера (либо осложненные иностранным элементом) регламентируются и регулируются в первую очередь в соответствии с международными договорами Российской Федерации (п. 1 ст. 414 КТМ РФ).

В отношении перевозчиков - российских юридических лиц указанная статья КТМ РФ не позволяет им применять право, которое может повлечь за собой устранение или уменьшение их ответственности за вред, причиненный вследствие утраты или повреждения груза, а также нарушения сроков доставки. В своем комментарии к ст. 414 КТМ РФ профессор Г.Г. Иванов отмечает, что "практически это означает, что российский перевозчик при заключении договора перевозки не может избрать право, ухудшающее положение грузовладельца по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами..." <1>.

<1> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. С. 707.

Статья 5 указывает, что никакие положения Конвенции не применяются к чартерам. Но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям Конвенции <1>.

<1> В контексте данной статьи чартер следует понимать как договор перевозки груза с условием предоставления для перевозки всего судна или его части.

4. Ответственность перевозчика.

Конвенция носит императивный характер по отношению к ответственности перевозчика. На основании **пункта 8 статьи 3** любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязательств, считаются ничтожными и не имеющими юридической силы. То же касается оговорок и соглашений в отношении уменьшения размеров такой ответственности. Речь, конечно, идет об ответственности перевозчика, установленной положениями Конвенции.

Согласно **статье 2** перевозчик по каждому договору перевозки груза несет ответственность и имеет право на освобождение от ответственности. Однако в явном виде в Конвенции в отношении перевозчика четко не определены периоды его ответственности <1>, основания ответственности, размеры ответственности, порядок исчисления убытков и потерь.

<1> Несмотря на то что в п. "e" ст. 1 указано на то, что перевозка грузов охватывает период с момента погрузки грузов на борт до их выгрузки с судна.

Конвенцией определены убытки и потери, за которые перевозчик не несет ответственности **(статья 4, пункты 1, 2 и 4)**.

В частности, перевозчик не отвечает за потери и убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности судна. Но только в том случае, если эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным, укомплектовать его экипажем, оборудовать или приспособить трюмы и иные помещения, в которых перевозятся грузы. Указанные положения можно считать следствием положений **пункта 1 статьи 3,** в котором сказано, что как раз на перевозчике лежит обязанность перед рейсом и в начале его проявить должную заботливость в отношении мореходности судна, укомплектованности экипажем и снаряжением, приспособления трюмов и иных помещений для перевозки грузов. Бремя доказывания проявления должной заботливости в отношении надлежащего исполнения вышеуказанных обязанностей лежит на перевозчике.

Нормы указанных статей отражали период международного морского судоходства начала XX в., когда и техническая, и коммерческая эксплуатация судна осуществлялась одним перевозчиком. В настоящее время сложилась иная ситуация. На регулярных линиях работают суда, перевозящие одновременно несколько тысяч (до 10 и более) контейнеров. Поэтому один перевозчик не в состоянии самостоятельно обеспечить загрузку такого судна. Судовладельцы заранее продают нескольким перевозчикам определенные части (отсеки) судна, предназначенные, например, для перевозки контейнеров (слоты). Получается, что сегодня перевозку на одном судне осуществляют несколько перевозчиков, а сами перевозчики превращаются в договорных перевозчиков, т.е. несущих ответственность по договору морской перевозки груза перед отправителем, но не занимающихся судовождением и технической эксплуатацией судна. Очевидно, что несколько таких перевозчиков несут солидарную ответственность **по пунктам 3.1 и 4.1** Конвенции.

В отношении непосредственной ответственности по договору морской перевозки груза перевозчик не отвечает за убытки и потери, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

- действий, небрежности и упущений капитана и его экипажа, а также лоцмана в судовождении или управлении судном;
- пожара, если он только не возник по вине перевозчика;
- морских рисков, опасностей или случайностей;
- непреодолимой силы;
- военных действий;
- действий антиобщественных элементов;
- ареста или задержания властями либо наложения судебного ареста;
- карантинных ограничений;
- действий или упущений отправителя, его агента или представителя;
- забастовок или локаутов;
- восстаний или народных волнений;
- спасания или попытки спасания людей или имущества на море;
- потери объема или веса или всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;
- недостаточности упаковки;
- неполноты или недостаточности маркировки;

- скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика, а также его агентов и служащих.

Указанный перечень принято именовать каталогом исключений **(пункт 2 статьи 4)**.

Бремя доказывания для исключения или ограничения ответственности лежит на перевозчике. Перевозчик должен доказать, что его действия не способствовали потерям или убыткам.

Не считается нарушением Конвенции (Гаагско-Висбийских правил) и договора морской перевозки, и перевозчик не несет ответственности за потери и убытки, вызванные разумной девиацией (девиация - отклонение судна от маршрута следования. - **Примеч. авт.**) в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море.

Указанные причины и обстоятельства, включенные в каталог исключений, можно объединить в укрупненные группы.

В первую группу входят обстоятельства освобождения от ответственности, связанные с судовождением и спасанием (управление судном, разумная девиация для спасания людей и имущества).

Во вторую группу можно объединить обстоятельства, которые в той или иной степени можно квалифицировать в качестве обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор). Из вышеприведенных обстоятельств к этой группе можно отнести: пожар, морские риски и случайности, военные действия, действия антиобщественных элементов, восстания и народные волнения, забастовки и локауты, арест или задержание судна или груза, карантинные ограничения властей на ввоз товаров.

В третью группу входят действия или упущения отправителя и его агентов и представителей: недостаточность тары и упаковки, неполнота или недостатки маркировки. Кроме того, перевозчик не отвечает за убытки или потери, причиненные грузу, если отправитель заведомо ложно указал в коносаменте характер груза или его стоимость **(последний абзац пункта 5 статьи 4)**.

В четвертую группу входят обстоятельства, относимые к грузу, его свойствам и характеристикам: потеря объема или веса, скрытые недостатки груза, особая природа груза (порок, присущий грузу), скрытые недостатки груза, которые невозможно было обнаружить по наружному осмотру в момент приема груза перевозчиком.

Отдельным обстоятельством следует считать исключение ответственности перевозчика за потери и убытки, которые могут возникнуть вследствие уничтожения или обезвреживания им опасных грузов **(пункт 6 статьи 4)**. Исключение ответственности обозначается по двум основаниям, приведшим к уничтожению или обезвреживанию опасного груза: когда перевозчик не знал о природе и характере груза и потому согласился его перевозить и когда груз, погруженный с ведома перевозчика, стал опасным для судна и других грузов. Последнее основание не затрагивает обстоятельства, когда опасный груз был уничтожен при наступлении общеаварийной ситуации.

В свою очередь, отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, а также его агентов или служащих **(пункт 3 статьи 3)**.

Конвенцией определен предел ответственности перевозчика по грузу, т.е. за утраченный или поврежденный груз **(пункт 5 статьи 4)**.

В том случае, когда отправитель не указал в коносаменте характер и стоимость груза, ни перевозчик, ни судовладелец не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу в сумме, превышающей 666,67 единиц специальных прав заимствования (SDR <1>) за место или единицу отгрузки либо 2 единицы специальных прав заимствования за каждый килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (подпункт (a) пункта 5 статьи 4).

<1> SDR (англ.) - Special Drawing Rights.

По сравнению с Гаагскими правилами в Гаагско-Висбийских правилах уточнено, о каких потерях и убытках, причиненных перевозчиком или судном, идет речь. А именно: перевозчиком возмещаются потери и убытки, связанные с утратой или повреждением груза.

В Конвенции в явном виде указано, что общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости утраченного или поврежденного груза. Далее конкретизируется, что возмещение определяется на основании стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен в соответствии с договором морской перевозки груза (первый абзац подпункта (b) пункта 5 статьи 4).

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет таковой, по существующей рыночной цене. Если и эта цена не определена, то стоимость груза определяется исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества (второй абзац подпункта (b) пункта 5 статьи 4). Налицо проявление (для целей определения размера возмещения по грузу) принципа исчисления стоимости товара по его рыночной цене <1>**.**

<1> Аналогичная норма присутствует в ст. 169 КТМ РФ.

Конвенция содержит так называемую контейнерную оговорку, указывающую на порядок исчисления количества мест груза в тех случаях, когда эти грузы перевозятся в контейнерах или иных транспортных приспособлениях. Это сделано в целях определения размера возмещения ущерба перевозчиком по числу утраченных мест, вернее, определения предела ответственности перевозчика по указанному обстоятельству. В пункте 5 статьи 4 сказано, что предел ответственности перевозчика за каждое место составляет 666,67 единиц специальных прав заимствования. Возникает вопрос: как считать возмещение по грузу, перевозимому в контейнере, если в контейнере находилось несколько мест? За одно место (контейнер) или по фактическому числу мест груза в данном контейнере?

Оговорка дает ответ на этот вопрос: если в коносаменте указано на определенное количество мест груза в контейнере, не оспоренное перевозчиком, то именно это количество мест и будет являться базой для исчисления размера ответственности перевозчика. В противном случае количество мест груза будет равно одному по числу контейнеров, указанных в коносаменте.

Положения об освобождении от ответственности или ограничении ответственности применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда. Перевозчик теряет право воспользоваться правилами ограничения ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом умышленных (намеренных) действий или упущений перевозчика либо по самонадеянности с сознанием возможности причинения ущерба.

Правом на ограничение ответственности в указанных выше размерах могут воспользоваться агенты или служащие перевозчика в том случае, если им предъявлен иск. Однако, так же как перевозчик, они теряют это право, если доказано, что ущерб явился результатом действий агентов или служащих, совершенных с намерением причинить ущерб.

Исключениями из правил применения перевозчиком своих прав воспользоваться обозначенными пределами ответственности являются случаи, когда отправителем были объявлены и внесены в коносамент характер и стоимость предъявленного к перевозке груза. В этих случаях обозначенная стоимость груза является новым пределом ответственности перевозчика для данного договора. Объявление перевозчиком стоимости груза не связывает перевозчика, который может его оспорить **(подпункты (a) и (f) пункта 5 статьи 4)**. Однако до доказательства обратного будет действовать презумпция стоимости груза, объявленной отправителем.

При этом любым образом полученные пределы ответственности перевозчика не могут превышать фактическую стоимость груза, определяемую по правилам **пункта 5 статьи 4** Гаагско-Висбийских правил. Кроме того, перевозчик не отвечает за потери или убытки, причиненные грузам (утрату или повреждения), если отправитель заведомо ложно указал в коносаменте их характер или стоимость **(подпункт (h) пункта 5 статьи 4)**.

По соглашению между перевозчиком, капитаном судна, агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены предельные величины ответственности перевозчика за груз выше, чем те, что установлены Конвенцией. Тогда именно эти суммы применительно к конкретному договору перевозки становятся пределом ответственности перевозчика **(подпункт (g) пункта 5 статьи 4)**. Если стороны договариваются о вышеуказанном, то принято говорить о том, что они согласились снять или увеличить обозначенные Конвенцией пределы ответственности перевозчика.

В Конвенции ничего не говорится относительно ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки груза. Более того, в Конвенции нет никаких упоминаний о таком условии договора морской перевозки. Следовательно, размеры и порядок исчисления убытков и потерь по приведенному выше основанию должны определяться на основе норм национального права, которое будет применимо к конкретному договору морской перевозки груза <1>.

<1> В КТМ РФ ответственность перевозчика за просрочку в доставке определяется по правилам ст. 170.

5. Транспортные документы.

После получения груза (приема груза в свое ведение) перевозчик, капитан судна или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент. Из этого следует, во-первых, что капитан судна, выдавая коносамент, представляет интересы и действует в интересах перевозчика. Во-вторых, определяется правовое положение отправителя в качестве стороны договора морской перевозки груза: именно ему выдается документ, подтверждающий наличие договора перевозки.

Форма коносамента Гаагско-Висбийскими правилами не определена <1>. Каждый перевозчик вправе выпускать свои проформы коносамента при условии, что их содержание не противоречит императивным требованиям Конвенции. В коносаменте среди прочих должны содержаться следующие данные и сведения о грузе.

<1> Форма коносамента не установлена также ни Гаагско-Висбийскими, ни Гамбургскими правилами.

1. Основные марки, необходимые для идентификации упакованных и неупакованных генеральных грузов <1>. Маркировка должна быть разборчивой, ясной и должна быть нанесена таким образом, чтобы оставаться сохранной до окончания рейса. Сведения о маркировке грузов должны быть сообщены перевозчику в письменном виде до момента начала погрузки груза на борт судна.

<1> Генеральные грузы - грузы, перевозимые с подсчетом количества мест, которое указывается в коносаменте или в любом подобном ему документе.

2. Число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от того, как эти сведения письменно указаны отправителем.

3. Внешний вид и состояние груза по наружному (видимому) осмотру.

Сведения, указанные в приведенных выше п. п. 1 и 2, необходимы перевозчику (капитану судна, агенту перевозчика) для составления коносамента, который должен быть выдан отправителю по требованию последнего. Эти сведения необходимы для идентификации груза в момент приема его перевозчиком. В вышеприведенном п. 3 явно указывается на то, что прием груза к перевозке, впрочем, как и его выдача, производится по наружному осмотру.

Однако ни перевозчик, ни капитан судна, ни агент перевозчика не обязаны указывать в коносаменте марку груза, количество мест или вес груза, которые, как он имеет серьезное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами **(пункт 3 статьи 3)**.

Впрочем, чаще всего перевозчик включает в коносамент стандартную оговорку, набранную в бланке типографским способом, примерно такого содержания: "All particulars furnished by shipper, carriers make no representation" <1>. Аргументация на то перевозчика понятна и объяснима: при нынешних объемах перевозимых морем грузов (десятки и тысячи тонн) реально контролировать не только количество, но и качество передаваемых ему отправителем грузов перевозчик не в состоянии. Однако данная оговорка не свидетельствует о плохом состоянии груза или о его ином, чем указано в коносаменте, количестве.

<1> "Все сведения о грузе представлены отправителем и перевозчиком не подтверждаются" (пер. с англ.).

По общему правилу до доказательства обратного выданный перевозчиком коносамент создает **prima facie** <1> презумпцию приема перевозчиком груза таким, как он описан в подпунктах 1, 2, 3, указанных выше, 1, 2, 3 **(пункт 4 статьи 3)**. Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю <2>.

<1> Prima facie (лат.) - на первый взгляд до доказательства обратного.

<2> Такая норма отсутствует в Гаагских правилах 1924 г.

При этом считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, число мест, количество и вес груза, как они им указаны в драфте коносамента. Отправитель обязан

возместить перевозчику все убытки, потери и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных и сведений **(пункт 5 статьи 3)**.

Конвенция фактически указывает на два вида коносаментов. Это следует из того, что после погрузки груза на борт коносамент, выданный ранее перевозчиком отправителю <1>, должен быть по требованию отправителя заменен на "бортовой" коносамент. Здесь же в явном виде указывается на то, что и те и другие коносаменты обладают товарораспорядительной функцией. Допускается, что перевозчик, капитан судна или агент перевозчика могут превратить коносамент на груз, принятый к перевозке, в бортовой коносамент путем внесения им отметок в ранее выданный документ о названии судна и дате его отправки. Отметки должны быть внесены в ранее выданный коносамент в порту погрузки. Тогда ранее выданный коносамент становится бортовым коносаментом **(пункт 7 статьи 3)**.

<1> Изначально выдаваемые перевозчиком в момент приема им груза на причале (пристани) коносаменты Гаагскими правилами никак специально не именуются. Однако позднее такие документы получили общепринятое название - "коносамент на груз, принятый к перевозке".

Коносамент может содержать отказ перевозчика от всех или некоторых своих прав, в том числе права на освобождение от ответственности. Коносамент может также содержать заявление перевозчика об увеличении своей ответственности и обязательств, предусмотренных Конвенцией <1>. Ничто также не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии **(статья 5)**.

<1> Отказ от освобождения от ответственности или увеличение размеров ответственности перевозчика обычно используются в качестве его конкурентного преимущества для привлечения новой (большей) грузовой базы или для увеличения фрахтовых ставок.

Конвенцией строго определены условия договора морской перевозки груза и выданного на основании такого договора документа, которые не подпадают под регулирующее действие Конвенции. В **статье 6** говорится о том, что перевозчик и отправитель могут вступать в любые договорные отношения (погрузка, обработка, укладка, перевозка, хранение, выгрузка) по поводу любых грузов по любым основаниям ответственности или освобождения от нее при условии, что не будет выдан никакой коносамент. Согласованные условия таких договорных отношений должны быть включены в подтверждающую их расписку, которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом. Поскольку такое соглашение не противоречит какому-либо публичному порядку, оно будет иметь законную силу, но не будет регулироваться нормами Конвенции, так как Конвенция регулирует только условия морских перевозок грузов по коносаментам.

Ничто не запрещает перевозчику и отправителю договариваться и включать в договор морской перевозки (и в коносамент) условия, оговорки и исключения в отношении их обязанностей и ответственности за убытки, если они касаются условий договора, когда груз находился в ведении перевозчика до погрузки на борт или после его выгрузки, т.е. не во время перевозки. Обычно такие оговорки касаются условий хранения грузов в портах погрузки и выгрузки **(статья 7)**. Иногда перевозчик изменяет (увеличивает) период и размеры своей ответственности по договору, если принимает на себя обязательства и ответственность за погрузку (погрузку и штивку; штивку) и/или выгрузку грузов в портах отправления и/или назначения. Это также должно найти свое отражение в коносаменте.

Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должно рассматриваться как освобождающее перевозчика от ответственности **(пункт 8 статьи 3)**.

6. Претензии и иски.

Все правила и сроки предъявления претензионных и исковых требований к перевозчику сосредоточены в **статье 3 (пункты 6 и 6-бис)**. В отношении претензий речь идет о порядке и сроках подачи письменных уведомлений <1> перевозчику в порту выгрузки. Из содержания абз. 1 п. 6 указанной статьи вытекает, что речь идет о претензиях, которые получатель предъявляет перевозчику.

<1> Именно так - "уведомление" Гаагские правила именуют претензии, которые предъявляются перевозчику в целях возможного досудебного решения споров или сохранения принципа презумированной вины перевозчика при рассмотрении дел в исковом порядке.

Письменное уведомление перевозчику или его агенту о потерях или убытках <1>, носящих общий

(очевидный) характер, должно быть сделано получателем до или во время выдачи грузов. Выгрузка без такого уведомления, если не будет доказано иное, создает презумпцию сдачи груза перевозчиком в соответствии с тем, как он описан в коносаменте. Гаагские правила, как и другие нормативные акты транспортного права, построены на презумпции вины перевозчика.

<1> Именно о потерях и убытках, а не о повреждениях и утратах. Гаагские правила содержат именно такую формулировку.

В случае неочевидных потерь и убытков уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи груза перевозчиком получателю.

В случае действительных или предполагаемых потерь и убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета количества мест. Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.

Срок исковой давности по Конвенции установлен в размере одного года. Здесь следует обратить внимание, что в течение одного года должен быть предъявлен иск, а не начато судебное или арбитражное разбирательство. Срок исковой давности начинает течь с даты выдачи груза или с даты, когда груз должен был быть выдан. **Срок исковой давности может быть продлен соглашением, заключенным после того, как возникло основание для иска** <1>. Непредъявление иска перевозчику в указанные сроки освобождает перевозчика и судно от всякой ответственности.

<1> Положение о продлении срока исковой давности присутствует только в Гаагско-Висбийских правилах.

Однако Конвенция предоставляет возможность предъявления регрессного иска и после истечения срока исковой давности. Срок для предъявления регрессного иска не может быть менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявившее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому (пункт 6-бис статьи 3) <1>.

<1> Отсутствует в Гаагских правилах 1924 г.

7. Дополнительные (заключительные) положения.

Заключительные положения Гаагско-Висбийских правил следует рассматривать консолидированно с учетом соответствующих положений Гаагских правил и двух протоколов - 1968 и 1979 гг.

Согласно Протоколу 1968 г. Конвенция (Гаагские правила) и Протокол рассматриваются как единый документ - Гаагско-Висбийские правила (**статья 6** Протокола 1968 г.). Присоединение к Протоколу 1968 г. влечет присоединение к Конвенции - Гаагско-Висбийским правилам - другому по отношению к Гаагским правилам 1924 г. международному нормативному акту (**пункт 2 статьи 12** Протокола 1968 г.). Денонсация Протокола 1968 г. влечет денонсацию Конвенции - Гаагско-Висбийских правил (**пункт 2 статьи 14** Протокола 1968 г.). Однако денонсация Гаагских правил не означает денонсацию Конвенции, измененной Протоколом 1968 г., т.е. Гаагско-Висбийских правил **(статья 7** Протокола 1968 г.). Из этого также следует, что Гаагские правила и Гаагско-Висбийские правила являются различными нормативными актами международного частного морского права.

Протокол 1979 г. открыт для подписания государствами, которые подписали Конвенцию 1924 г. (Гаагские правила) или Протокол 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила). К Протоколу 1979 г. могут присоединиться и иные государства. Присоединение к Протоколу 1979 г. равносильно присоединению к Гаагско-Висбийским правилам в целом (**статьи V и VII** Протокола 1979 г. соответственно).

8. Формула международного соглашения (Гаагско-Висбийских правил).

Общие положения

Цель: унификация норм международно-правового регулирования договора морской перевозки груза по коносаментам.

В качестве **груза** определен любой груз, за исключением живых животных и грузов, перевозимых на палубе.

Договор морской перевозки и коносамент

Договор морской перевозки. Определен термин "договор перевозки". Имеется в виду любой договор перевозки, удостоверенный коносаментом или любым подобным ему документом. Положения Конвенции не применяются непосредственно к чартерам (договорам морской перевозки груза), но применяются к коносаментам, выданным в случае предоставления судна по чартеру.

Существенные условия договора морской перевозки: не определены.

Структура и содержание договора морской перевозки: не определены.

Термин **"договор международной морской перевозки груза"** не употребляется. Международный характер договора перевозки определен исходя из сферы применения Конвенции.

Определение **коносамента**: нет.

Коносамент обозначен в качестве товараспорядительного документа. Однако что такое "товараспорядительный документ" и каковы его функции, Конвенция не определяет.

Определено два вида коносаментов. Первый <1> подлежит выдаче перевозчиком по требованию отправителя после приема перевозчиком груза в свое ведение. Второй вид коносамента - "бортовой коносамент" заменяет первый после погрузки груза на борт судна. У отправителя на руках может быть только один из двух видов коносаментов.

<1> Этот вид коносамента - "коносамент на груз, принятый к перевозке" Конвенцией конкретно не назван. По тексту Конвенции он именуется просто "коносамент".

Коносамент, выданный капитаном судна или агентом перевозчика, считается выданным от имени перевозчика. Кроме того, договорные отношения капитана судна или агента перевозчика с отправителем в отношении морской перевозки груза считаются договорными отношениями перевозчика и отправителя.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для коносамента, Конвенцией не определен. Все сведения о грузе для внесения их в коносамент должны быть представлены отправителем. Им же может быть внесена в коносамент отметка о стоимости и характере груза. Бортовой коносамент должен содержать отметки о названии судна и дате его отправки из порта погрузки.

Стороны договора морской перевозки формально не определены.

Из текста Конвенции, однако, следует, что сторонами договора морской перевозки изначально являются перевозчик и отправитель: коносамент выдает перевозчик; перевозчик выдает коносамент по требованию отправителя; перевозчик выдает коносамент после приема им груза в свое ведение.

Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. Он имеет право предъявлять претензии и иски перевозчику. Поэтому после приема груза в порту выгрузки получатель становится стороной договора перевозки. Ограничений в отношении реализации отправителем своих прав требований к перевозчику Конвенция не определяет.

Возмездность по договору морской перевозки груза Конвенцией не определена. Ни одна из статей Конвенции не указывает, что перевозка груза должна осуществляться за плату.

Обязанности сторон договора морской перевозки

Обязанности перевозчика: приводить судно в мореходное состояние; укомплектовывать судно людьми и снарядить судно; приспосабливать судно для перевозки грузов; принимать грузы к перевозке, надлежащим образом работать с грузами и заботиться о них; выдавать по требованию отправителя коносамент и бортовой коносамент; выдавать грузы в порту выгрузки.

Обязанность отправителя: гарантировать перевозчику на момент передачи ему груза точность сведений относительно количества груза и его маркировки.

Обязанности получателя: Конвенцией не определены.

Права сторон договора морской перевозки груза

Права перевозчика: не указывать в коносаменте сведения о грузе, если у него есть серьезные основания полагать, что они не соответствуют действительности, или у перевозчика нет возможности проверить эти сведения разумными средствами; требовать от отправителя возмещения всех убытков, связанных с неточностью представленных перевозчику сведений о грузе; выгружать и уничтожать опасные грузы; воспользоваться или не воспользоваться предусмотренными ограничениями материальной

ответственности (пределами ответственности перевозчика); отклоняться от маршрута в целях спасения жизни или имущества на море; вступать в любые другие договорные отношения с отправителем вне юрисдикции Конвенции.

Право отправителя: предъявлять требования к перевозчику в выдаче коносамента или бортового коносамента.

Права получателя: принимать адресованные ему грузы в порту разгрузки, направлять уведомления (претензии) и предъявлять иски перевозчику.

Ответственность сторон договора морской перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен косвенно, посредством определения времени перевозки грузов - с момента погрузки грузов на борт до их выгрузки с судна.

Общая ответственность перевозчика: определяется потерями и убытками в отношении перевозимых им грузов. Конвенцией не определены причины и обстоятельства, при наступлении которых перевозчик несет ответственность за потери и убытки, но содержит перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик ответственности не несет (каталог исключений). Конвенция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, полную или частичную утрату груза: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности перевозчика): установлены - в размере рыночной стоимости груза на дату и место его выгрузки в порту назначения.

Срок доставки груза: такое понятие в Конвенции не содержится.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (задержку в доставке) груза: не определена.

Сроки, при наступлении которых груз считается полностью утраченным: не определены.

Пределы ответственности перевозчика: определены - по массе груза (2 SDR за каждый килограмм массы брутто) или по количеству мест или единиц груза (666,67 SDR за каждое место или единицу груза). Они не могут быть исключены или уменьшены, но могут быть сняты или увеличены по соглашению сторон.

Невозможность перевозчику воспользоваться установленными пределами ответственности: определена - в случае умышленных действий или упущений перевозчика.

Ответственность отправителя: определяется потерями и убытками перевозчика вследствие предоставления ему неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза. Отправитель не несет ответственности за потери и убытки, если они не явились результатом его действий, вины или небрежности.

Ответственность получателя: не определена.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: установлена - такая же, как ответственность перевозчика.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен, но носит факультативный характер.

Основания предъявления претензий к перевозчику: определены - для явных утрат и повреждений груза и для неявных утрат и повреждений груза.

Сроки предъявления претензий перевозчику: определены по каждому из указанных выше оснований: не позднее даты выдачи груза и в течение трех дней с даты выдачи груза соответственно.

Претензионный характер требований перевозчика к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - один год.

Возможность продления срока исковой давности: установлена - по соглашению сторон.

Места и порядок судебного разбирательства: не определены.

Возможность арбитражного разбирательства: не определена.

Источники:

1. League of Nations Series. V. 120. P. 155.

2. Conventions internationals de droit maritime. International Conventions on Maritime Law. Textes - Texts/Comite maritime international. Antwerpen, 1977. P. 27 - 39.

1.5. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила)

1. О Конвенции.

Третьим по счету международным соглашением частного морского права стали Гамбургские правила. Вслед за Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами Гамбургские правила пополнили правовое поле в отношении регулирования международной морской перевозки грузов.

Современное международное частное морское право не предусматривает возможности одновременного участия того или иного государства в различных нормативных актах, касающихся регламентации и регулирования условий договора международной морской перевозки груза. Тому причиной вступление в законную силу 1 ноября 1992 г. Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г., именуемой также "Гамбургскими правилами" <1>.

<1> Приложение III к Заключительному акту Конференции ООН по морской перевозке грузов "Резолюция, принятая Конференцией Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов".

И до этого события параллельное существование Гаагских и Гаагско-Висбийских правил означало две группы стран - участниц соответствующего соглашения. Другое дело, что "плавное перетекание" государств путем ратификации протоколов 1968 и 1979 гг. из одной конвенции в другую не приводило к существенным изменениям: и Гаагские, и Гаагско-Висбийские правила не только построены по одним и тем же принципам, но и имеют более половины одинаковых статей.

Теперь же **статья 31** Гамбургских правил четко предписывает любому государству, официально присоединившемуся к Конвенции и являющемуся стороной Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, уведомить Правительство Бельгии как депозитария Международной конвенции для унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и/или Протокола (протоколов) о поправках к этой Международной конвенции 1968 и 1979 гг. о денонсации указанных документов в связи со вступлением в законную силу в отношении данного государства Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. Таким образом, мы можем констатировать, что Гамбургские правила являются третьим альтернативным нормативным актом международного частного морского права по отношению как к Гаагским правилам, так и к Гаагско-Висбийским правилам.

Текст Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила) стал приложением I Заключительного акта Конференции ООН по морской перевозке грузов, состоявшейся с 6 по 31 марта в Гамбурге (Федеративная Республика Германия). Конференция ООН была созвана в соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 31/100 от 15 декабря 1976 г. на основании проекта Конвенции о морской перевозке грузов, содержавшегося в гл. IV доклада Комиссии ООН по праву международной торговли в работе ее IX сессии.

На Конференции были представлены 78 государств: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Бангладеш, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Берег Слоновой Кости, Болгария, Боливия, Бразилия, Ватикан, Венгрия, Венесуэла, Габон, Гана, Германская Демократическая Республика, Федеративная Республика Германия, Гондурас, Греция, Дания, Демократический Йемен, Египет, Заир, Индия, Индонезия, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кения, Колумбия, Корейская Республика, Куба, Кувейт, Либерия, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мексика, Нигерия, Нидерланды, Норвегия, Объединенная Республика Камерун, Объединенная Республика Танзания, Оман, Пакистан, Панама, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сенегал, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра-Леоне, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины, Финляндия, Франция, Чехословакия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Югославия, Ямайка и Япония. Государство Гватемала направило на Конференцию своего наблюдателя.

В качестве наблюдателей в работе Конференции принимали участие представители следующих межправительственных и неправительственных организаций: специализированные учреждения (Международный валютный фонд, Межправительственная морская консультативная организация), органы ООН (Конференция ООН по торговле и развитию, Экономическая комиссия для Африки), другие

межправительственные организации (Сообщество и Общий рынок стран Карибского бассейна, Центральное бюро международных железнодорожных перевозок - Европейский совет, Организация экономического сотрудничества и развития), неправительственные организации (Балтийская и международная морская конференция, Международная торговая палата, Международная палата по судоходству, Международный морской комитет, Международная ассоциация судовладельцев, Международный союз морского страхования, Латиноамериканская ассоциация судовладельцев).

Текст Конвенции (Гамбургских правил) был утвержден Конференцией 30 марта 1978 г. <1>. Конвенция была открыта для подписания на заключительном заседании Конференции 31 марта 1978 г., а также в центральных учреждениях в Нью-Йорке до 30 апреля 1979 г., после чего присоединение к ней осуществлялось в соответствии с ее положениями. Конвенция была сдана на хранение Генеральному секретарю ООН.

<1> Doc. A/CONF. 89/13, 30 March 1978, Annex I, II.

Конференция приняла также Общую договоренность (приложение II к Заключительному акту) и Резолюцию (приложение III) <1>.

<1> Конференция ООН по морской перевозке грузов. Гамбург, 6 - 31 марта 1978 года. Официальные отчеты. Нью-Йорк, ООН, 1981. С. 158 - 165.

Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила) состоит из Преамбулы и семи частей. Текст Конвенции изложен в 34 статьях. Конвенция принята в единственном экземпляре, равно аутентичные тексты документа изложены на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках.

2. Общие положения Конвенции.

Часть I Конвенции "Общие положения" состоит из трех статей **(статьи 1 - 3)** и содержит наиболее важные определения и сферу применения и толкования Конвенции.

Статья 1 Конвенции (Гамбургских правил) содержит нормы-дефиниции.

"Перевозчик" определен как любое лицо, которое или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза. Данное понятие определяет правовое положение перевозчика. Перевозчик является одной из двух сторон договора международной морской перевозки груза. Другой стороной договора обозначен грузоотправитель.

"Грузоотправитель" <1>, в свою очередь, определен в качестве лица, которым или от имени, или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или в качестве лица, которым или от имени, или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.

<1> Синонимом термина "грузоотправитель" является термин "отправитель", который используется в некоторых международных транспортных конвенциях, например в Гаагских правилах и Гаагско-Висбийских правилах.

Такое определение правового положения и статуса отправителя дает возможность квалифицировать договоры международной морской перевозки груза по двум видам.

1. Когда грузоотправитель будет являться лицом, заблаговременно заключившим договор морской перевозки с перевозчиком, то такой договор, скорее всего, можно будет квалифицировать в качестве консенсуального договора <1>. В этом случае права и обязанности сторон по нему возникают с момента его заключения.

<1> В определении термина "грузоотправитель" (в первой его части) заключение договора морской перевозки с перевозчиком не связывается с вручением груза перевозчику.

2. Если же грузоотправитель будет являться лицом, которым фактически сдается груз в связи с договором перевозки, то такой договор можно будет квалифицировать в качестве реального (фактического) договора перевозки. В этом случае права и обязанности сторон по такому договору возникают лишь с момента приема груза к перевозке перевозчиком.

Дуализм видов договорных отношений по морской перевозке грузов расширяет возможности сторон и

основания, по которым грузоотправитель и перевозчик вступают в договорно-правовые отношения. Речь может идти о бланкетных договорах международной морской перевозки грузов (генеральных соглашениях), при которых грузоотправитель и перевозчик вступают в долговременные отношения друг с другом, дополняя при этом императивные нормы международного и применимого национального права иными необходимыми условиями. С равным успехом могут применяться договоры по форме безусловного акцепта твердой оферты, основанные на обязательствах линейного перевозчика не только по перевозке, но и по букированию (бронированию) морского тоннажа под запрашиваемые объемы перевозимого груза и гарантии уплаты фрахта. Одновременно могут строиться отношения по договорам международной морской перевозки грузов, основанные на фактическом предъявлении грузоотправителем линейному перевозчику грузов на судно, уже поставленное к причалу под погрузку.

"Договор морской перевозки" означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевести груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

Из приведенного определения договора морской перевозки груза следует извлечь несколько его существенных условий. Во-первых, еще раз подтверждается, что перевозчик является стороной договора морской перевозки. Во-вторых, договор морской перевозки грузов является возмездным <1>. В-третьих, обозначена основная функция перевозчика - перевозка грузов морем из одного порта в другой порт <2>.

<1> Здесь присутствует принципиальное отличие от Гаагских и Гаагско-Висбийских правил: ни в тех ни в других нет никаких упоминаний и признаков перевозки грузов за плату.

<2> Еще одно отличие от двух вышеупомянутых Конвенций: в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах перевозка грузов охватывает период от момента погрузки до момента выгрузки.

И наконец, положениями Конвенции определена одна из сфер правового регулирования договора морской перевозки: Гамбургские правила регулируют только те положения договора перевозки, которые относятся к перевозке грузов морем. В договор международной морской перевозки грузов может быть включено множество иных условий, о которых перевозчик и грузоотправитель пришли к соглашению (складские операции с грузами в портах отправления и/или назначения, перевозка грузов иными видами транспорта, следование груза на судне по внутренним ввозным путям и пр.). Однако положениями Конвенции регулируются только частноправовые отношения по договору, связанные только с морской перевозкой грузов.

"Грузополучатель" определен Конвенцией в качестве лица, управомоченного на получение груза. Здесь важно отметить, что грузополучатель обозначен субъектом договора международной морской перевозки груза, но не стороной такого договора. Грузополучатель не обременен обязанностями получения груза от перевозчика, но обладает правом получения груза, т.е. правом требования выдачи ему груза перевозчиком. Такое правовое положение грузополучателя отвечает формальному определению договора морской перевозки груза, заключенного, напомним, между перевозчиком и грузоотправителем. Следовательно, в соответствии с положениями Гамбургских правил договор морской перевозки не является договором, заключенным в пользу какого-либо третьего лица, например грузополучателя.

"Коносамент" определен Конвенцией в качестве документа, подтверждающего факт заключения (наличия) договора морской перевозки, а также приема или погрузки груза перевозчиком. Коносамент не является договором морской перевозки, но подтверждает его. Наличие коносамента свидетельствует о том, что договор морской перевозки грузов был заключен, хотя и не указывает на форму такого соглашения. В этом проявляется первая функция коносамента.

Вторая функция коносамента заключается в том, что этот документ подтверждает факт приема груза к перевозке или факт погрузки груза на судно. Второе обстоятельство не означает, что в обязанности перевозчика входит погрузка груза на борт судна. Морской перевозчик может принять груз к перевозке, когда тот еще не погружен на судно. Тогда говорят о "коносаменте на груз, принятый к перевозке". Если выдается "бортовой коносамент", то подразумевается, что груз не только находится в ведении перевозчика, но и пересек поручни (рейлинги) судна. Следует отметить, что с даты приема груза к перевозке, указанной в коносаменте, начинается период ответственности морского перевозчика по грузу. Причем неважно, будет это бортовой коносамент или коносамент на груз, принятый к перевозке.

Однако различия в выданных перевозчиком коносаментах имеют значение для продавца товара, если расчеты по международному договору купли-продажи проходят по аккредитивной форме <1>. **Здесь грузоотправитель (он же продавец товара) должен требовать от перевозчика**

выдачи именно бортового коносамента.

<1> В соответствии с положениями Публикации N 600 МТП "Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов" (ст. 20).

В соответствии с коносаментом перевозчик обязуется сдать груз грузополучателю против предъявления этого документа. Указание в документе на конкретное лицо, которое может потребовать выдачи груза, или на то, что груз должен быть сдан по приказу поименованного в коносаменте лица или по приказу предъявителя документа, представляет собой безусловное обязательство. Такое определение Конвенцией лица, которому перевозчик обязуется сдать груз, соответствует трем общепринятым формам морского коносамента: именной коносамент (выдать груз конкретно указанному в коносаменте лицу), ордерный коносамент (выдать груз приказу лица, указанному последним в непрерывном ряду переуступочных надписей в графе "Приказу" <1>) и коносамент на предъявителя (выдать груз лицу, предъявившему коносамент).

<1> "TO ORDER" (англ.).

Конвенцией определено понятие "фактический перевозчик". Таковым обозначено лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки. Фактический перевозчик является иным лицом, нежели перевозчик. Следует отметить, что, несмотря на договорные отношения по морской перевозке груза между грузоотправителем и перевозчиком, осуществлением обозначенной в договоре перевозки может заниматься иное, нежели сам перевозчик, лицо. Грузоотправитель не состоит в договорных отношениях по морской перевозке груза с фактическим перевозчиком.

В аутентичном тексте Конвенции на русском языке указано, что осуществление морской перевозки перевозчик **поручает** (выделено мной. - Авт.) фактическому перевозчику. Однако не следует буквально понимать, что отношения между перевозчиком и фактическим перевозчиком строятся на основании договора поручения, например, так, как это предписано гл. 49 ГК РФ ("Поручение"). Очевидно, что вряд ли фактический перевозчик будет оказывать перевозчику посреднические услуги только юридического характера. Но вид, форма и характер договорных отношений между перевозчиком и фактическим перевозчиком Конвенцией не определены.

Конвенцией определено понятие "груз", которое включает в категорию грузов живых животных и конкретизирует дефиницию "груз" для тех случаев, когда грузы объединены для целей перевозки в контейнеры, паллеты и иные приспособления, формирующие укрупненные места <1>. Декларируется, что если такие приспособления предоставлены грузоотправителем, то в понятие "груз" включаются не только сами грузы, но и консолидирующие их контейнеры, паллеты и пр. Здесь важно обратить внимание на формулировку "предоставлены грузополучателем". Груз - это то, что предоставлено грузополучателем или лицом, действующим от его имени, например транспортным экспедитором (экспедитором).

<1> В Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах (п. "c" ст. 1 и тех и других) из категории "грузы" были исключены живые животные и грузы, перевозимые на палубе.

3. Сфера применения Конвенции.

Статья 2 посвящена определению сферы применения Гамбургских правил. Ранее было указано, что положения Конвенции регулируют условия международного договора перевозки груза морем. Рассматриваемая статья определяет международно-правовую юрисдикцию договора морской перевозки, регулируемого Конвенцией.

Определено пять признаков, по которым положения Конвенции применяются к договору морской перевозки груза. Первые три (a, b, c) относятся к идентификации договора морской перевозки по пунктам начала или окончания маршрута следования грузов морским путем.

Итак, положения Гамбургских правил применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами (международный характер договора), если:

- порт погрузки находится в одном из государств - участников Конвенции, или
- порт выгрузки находится в одном из государств - участников Конвенции, или
- один из опционных портов выгрузки является фактическим портом выгрузки и этот порт находится в одном из государств - участников Конвенции <1>.

<1> Отнесение к сфере применения Конвенции по порту выгрузки - новая норма по отношению к Гаагским и Гаагско-Висбийским правилам.

Таким образом, Конвенцию можно квалифицировать в качестве нормативного акта международного частного транспортного права, носящего открытый характер. Для подпадания под юрисдикцию Конвенции достаточно того, чтобы договор морской перевозки грузов либо начинался, либо заканчивался в стране - участнице Конвенции.

Четвертый идентификационный признак (d) правоприменения положений Конвенции является документарным, хотя можно утверждать, что он вытекает из положений, определяющих первый признак. Положения Конвенции применяются к договорам международной морской перевозки грузов, если коносамент или другой документ, подтверждающий наличие договора, выдан в стране - участнице Конвенции. Здесь можно проследить причинно-следственную связь: если порт погрузки находится в стране - участнице Конвенции, то в нем начинается действие договора международной морской перевозки грузов, а следовательно, в этом порту, скорее всего, должен быть оформлен коносамент или любой иной заменяющий его документ.

Следует особо остановиться на содержании **подпункта "e" пункта 1 статьи 2**. Из него следует, что любой договор международной морской перевозки грузов будет регулироваться положениями Гамбургских правил, если коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что такой договор должен регулироваться положениями Конвенции или законодательством государства, вводящим их (положения Конвенции) в действие. Толкование этой нормы можно разделить на две составляющие.

Во-первых, любая оговорка в коносаменте или другом заменяющем его документе о том, что данный договор морской перевозки груза регулируется положениями Конвенции, является абсолютной и исчерпывающей. Конкретное указание на юрисдикцию Конвенции превалирует над национальной принадлежностью портов погрузки или выгрузки, указанных в договоре морской перевозки грузов и коносаменте, так как эти порты указаны для целей договора перевозки, т.е. в связи с необходимыми для работ портами отправления и назначения перевозимого морским путем груза.

Во-вторых, можно вообще не указывать на юрисдикцию Конвенции, сделав отсылку в коносаменте или заменяющем его документе на национальное законодательство государства, в рамках положений которого международные морские перевозки грузов регулируются Гамбургскими правилами. Речь фактически идет об указании в коносаменте законодательства страны - участницы Конвенции.

Важной, но обычной для нормативных актов транспортного права является оговорка о том, что положения Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

Положения Гамбургских правил не применяются к чартерам. Конвенция регулирует отношения, связанные с договорами морской перевозки, а не с договорами имущественного найма судов (аренды судов) с экипажем (тайм-чартер) или без экипажа (бербоут-чартер). Однако когда коносамент выдается согласно чартеру <1>, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

<1> Здесь речь идет о чартере как о договоре перевозки. В российском законодательстве такой договор перевозки определен, в частности, положениями ст. 115 КТМ РФ.

Статья 3 еще раз указывает на международный характер Конвенции, т.е. на то, что ее положения регулируют только условия и положения договора международной морской перевозки грузов, когда порт погрузки и предполагаемый порт выгрузки (разгрузки) расположены в различных государствах.

Основные регулирующие нормы содержатся в частях II - V Конвенции. Структурно они расположены в следующем порядке: ответственность перевозчика, ответственность грузоотправителя, транспортные документы, требования и иски.

4. Ответственность перевозчика.

Часть II Гамбургских правил: "Ответственность перевозчика" изложена в восьми статьях (ст. ст. 4 - 11). Сначала определяется период ответственности перевозчика **(статья 4)**.

Кроме непосредственно правил определения периода ответственности перевозчика данная статья раскрывает два важнейших концептуальных положения международного транспортного права: дальнейшее толкование правового положения грузополучателя и ответственность перевозчика и грузополучателя за

действия своих служащих и агентов.

Здесь важно уточнить, а именно это следует из положений Конвенции, что ответственность перевозчика имеет отношение к грузу, который согласно определению договора морской перевозки должен быть доставлен из порта погрузки (отправления) в порт разгрузки (назначения). Надлежащее исполнение перевозчиком обязанностей по договору морской перевозки заключается в своевременной доставке груза без изменений его количества и качества. Поэтому Конвенцией используется формулировка "ответственность перевозчика за груз" **(статья 4)**.

Период ответственности перевозчика за груз охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика. А так как речь идет о периоде ответственности перевозчика в рамках сферы действия Конвенции, период ответственности ограничен пространственными рамками "порт погрузки (отправления) - перевозка - порт разгрузки (назначения)".

Гамбургские правила предлагают считать, что груз находится в ведении перевозчика с момента, когда он принял груз от грузоотправителя (в порту погрузки) или лица, действующего от имени грузоотправителя, до момента, когда он сдал груз путем его передачи грузополучателю (в порту разгрузки).

Для достижения общности в понимании всевозможного перечня лиц, которые могут передавать груз для целей перевозки перевозчику, и лиц, которым перевозчик может сдать груз, Конвенцией также указано, что таковыми лицами в портах погрузки и разгрузки могут быть органы или третьи лица, которые вступают во взаимоотношения с перевозчиком по сдаче или приему груза на основании действующих на соответствующих территориях законов и правил. Таковыми лицами в силу различных обстоятельств, но на основании действующих законов и правил могут быть пограничные, таможенные, полицейские, санитарные, ветеринарные, карантинные и иные государственные или правительственные органы соответствующих государств и территорий.

Подпункт "ii" подпункта "b" пункта 2 статьи 4 определяет обстоятельства и соответствующие действия перевозчика в тех случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика. Для целей этой статьи для перевозчика обозначена процедура выдачи груза в порту разгрузки (назначения) соответствующим органам, которая заканчивает период ответственности перевозчика по грузу. Однако это позволяет сделать и другой вывод. Грузополучатель обладает правом принимать или не принимать груз от перевозчика, что соответствует содержанию нормы-дефиниции, рассмотренной выше **(статья 1)**.

Положения статьи указывают также на то, что понятия "перевозчик" и "грузополучатель" включают в себя агентов и служащих перевозчика и грузополучателя.

Статья 5 Конвенции содержит важнейшую норму, указывающую на императивную ответственность, которую перевозчик несет за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче (доставке), если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении.

Содержание этой нормы вместе с содержанием приложения II "Общая договоренность, принятая Конференцией ООН по морской перевозке грузов" в явной форме указывает, что ответственность перевозчика основана на принципе презумируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается именно на перевозчика, за исключением отдельных случаев, изменяющих это правило.

Перевозчик будет освобожден от ответственности за причиненный ущерб, если докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

В тех случаях, когда вина перевозчика, его агентов или служащих сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче (доставке), перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче (доставке) обусловлены виной перевозчика, его служащих и агентов. При этом перевозчик должен доказать размер утраты, повреждения или задержки в сдаче (доставке) груза, которые не обусловлены виной с его стороны.

Перечня общих оснований, формально указывающих на причины, дающие перевозчику право на освобождение от ответственности по грузу (каталога исключений), в отличие от Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, Конвенция не содержит, за исключением некоторых обстоятельств возникновения ущерба, вызванного пожаром на судне; ущерба, связанного с перевозкой живых животных, а также ущерба в результате принятия мер по спасанию жизни или имущества на море **(пункты 4 - 6 статьи 5)**.

Следует обратить особое внимание на то, что Конвенцией не определены не только конкретные размеры ответственности перевозчика за ущерб, причиненный утратой или повреждением груза, а также задержкой в сдаче (доставке) груза, но и даже самые общие принципы и правила исчисления причиненного

перевозчиком ущерба по указанным основаниям. Такое построение нормы международного частного права приводит к тому, что конкретный размер ущерба должен определяться на основании норм применимого национального законодательства. Поэтому в договоре международной морской перевозки груза следует указывать, под юрисдикцией национального права какой страны находятся положения договора, не регулируемые положениями Конвенции. Если такого указания в явной форме в договоре международной морской перевозки не окажется, то норма применимого права будет определяться на основе коллизионных норм закона страны суда.

В российском законодательстве размер ответственности морского перевозчика за утрату или повреждение груза исчисляется по правилам статьи 169 КТМ РФ. Согласно пункту 2 указанной статьи общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза. Такая норма КТМ РФ в полной мере соответствует положениям Гаагско-Висбийских правил (подпункт b пункта 5 статьи 4).

Понятия "утрата" и "повреждение" груза считаются очевидными <1> и Конвенцией не конкретизируются. В отношении задержки в сдаче (доставке) груза Гамбургскими правилами определено, что таковая имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки в пределах срока, прямо определенного договором морской перевозки, а при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств. Из этого следует, что срок доставки груза может быть определен сторонами в договоре морской перевозки и указан в перевозочном документе, его подтверждающем, например в коносаменте.

<1> "Очевидность" утрат или повреждений груза следует понимать буквально. Очевидные утраты и повреждения можно установить визуальным способом при приеме груза от перевозчика.

Основываясь на понимании того, что задержка в сдаче (доставке) груза не может быть бесконечной, Конвенцией определены сроки перехода нарушения перевозчиком срока доставки в полную юридическую утрату <1> всего груза. Определено, что лицо, управомоченное заявить требование, может считать груз утраченным, если он не был сдан грузополучателю в порту разгрузки в пределах 60 календарных дней по истечении срока доставки, определенного так, как было указано выше. При современных скоростях движения морских судов (до 30 узлов, или более 50 км в час) дополнительные (к разумным срокам доставки) 60 дней вполне достаточны, чтобы переместить груз в любой порт мира.

<1> Речь идет не о фактической утрате, а именно о юридической утрате груза. Груз может существовать фактически, например, будучи доставленным в другой порт разгрузки (назначения). Однако для грузополучателя он будет полностью утраченным юридически.

Несмотря на то что для определения конкретного размера ущерба, связанного с утратой или повреждением груза, а также задержкой в сдаче (доставке), Гамбургские правила отсылают к нормам применимого национального права, Конвенцией определены пределы ответственности перевозчика по грузу **(статья 6)**.

В отношении ущерба за утрату или повреждение груза ответственность перевозчика ограничивается суммой, полученной в результате сравнения двух величин: 835 расчетных единиц за каждое грузовое место или иную единицу отгрузки и 2,5 расчетной единицы за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза. Большая из двух величин и будет являться пределом ответственности перевозчика.

Расчетная единица является единицей специальных прав заимствования (СПЗ-SDR) <1>, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, определяющие пределы ответственности перевозчика, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами **(статья 26)**.

<1> SDR (англ.) - Special Drawing Rights.

В качестве грузовых мест или единиц отгрузки понимаются используемые для объединения товаров контейнеры, паллеты и иные подобные приспособления. Но только в тех случаях, когда именно такое оборудование и такие приспособления, а не размещенные в них грузы указаны в коносаменте или ином перевозочном документе в качестве перевозимого груза. Из содержания коносамента должно в явной форме следовать, что именно контейнер с находящимся внутри грузом является грузовым местом или

единицей отгрузки.

Утрата самого транспортного оборудования или приспособлений для перевозки (контейнеров, паллетов и пр.) рассматривается как утрата отдельных грузовых мест, за исключением случаев, когда такое оборудование или такие приспособления являются собственностью перевозчика или предоставлены им. Это правило чаще всего применяется при определении размера ущерба, связанного с повреждением или утратой порожних контейнеров.

Ответственность перевозчика за нарушение сроков доставки груза, как в некоторых других нормативных международных и национальных актах транспортного права, определяется по принципу возмещения перевозчиком не всех убытков, а только исключительной неустойки <1>. Выплата такой неустойки исключает возможность требований к перевозчику по возмещению еще какого-либо иного ущерба. В Гамбургских правилах не нарушаются общепринятые правила исчисления исключительной неустойки, максимальный размер которой привязывается в той или иной мере к размеру подлежащего уплате фрахта, т.е. плате перевозчику за услуги по договору перевозки.

<1> Подобные нормы в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах отсутствуют.

Из положений **подпункта (b) пункта 1 статьи 6** следует, что размер исключительной неустойки (штрафа за задержку груза) не может быть выше 2,5-кратной ставки фрахта, которая была уплачена или подлежит уплате за задержанный в доставке груз. Однако совокупный размер штрафа (исключительной неустойки) не может превышать размер фрахта по договору морской перевозки груза. На практике бывают достаточно редкими случаи, когда с задержкой в доставке грузополучателю выдается лишь какая-либо часть груза, указанная в коносаменте или ином перевозочном документе. Поэтому чаще исключительная неустойка ограничена обозначенной в договоре стоимостью услуг морского перевозчика.

Если у перевозчика одновременно наступает ответственность и за повреждение или утрату груза, и за нарушение срока доставки груза, то совокупная ответственность морского перевозчика не может быть выше, чем пределы ответственности перевозчика как за полную утрату всего груза: 835 расчетных единиц за каждое грузовое место или иную единицу отгрузки и 2,5 расчетной единицы за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза.

Пределы ответственности перевозчика, установленные Конвенцией, не являются императивными. Они представляют собой величины, которые не могут быть уменьшены по любым соглашениям сторон договора морской перевозки груза. Однако по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки могут быть установлены иные пределы ответственности, превышающие пределы ответственности, установленные Конвенцией.

Здесь следует еще раз обратить внимание на то, что принципы и правила определения конкретного размера ущерба за повреждение и утрату груза устанавливаются нормами применимого национального права <1>. Следуя этому, перевозчики, как правило, не соглашаются на установление в договорах международной морской перевозки груза новых пределов ответственности, превышающих размеры, установленные национальным транспортным правом.

<1> Если договор морской перевозки груза заключен в соответствии с Гамбургскими правилами.

В КТМ РФ ограничения ответственности перевозчика установлены правилами статьи 170. Они соответствуют нормам, установленным в Гаагско-Висбийских правилах: 2 SDR за килограмм массы брутто или 666,67 SDR за место или иную единицу отгрузки, в зависимости от того, какая сумма выше.

Анализ оснований ответственности перевозчика и пределов ответственности перевозчика по Гамбургским правилам позволяет сделать еще один важный вывод: в Конвенции отсутствуют нормы, предусматривающие возврат перевозчиком правомочному по договору лицу фрахта, относящегося к утраченному или поврежденному грузу <1>. Даже если по национальным нормам применимого права ущерб должен быть возмещен с учетом возврата фрахта, максимальный размер ущерба не может быть возмещен выше установленных Конвенцией пределов ответственности перевозчика, скорректированных с учетом дополнительных соглашений сторон.

<1> В ст. 165 КТМ РФ установлено, что за груз, утраченный при его перевозке, фрахт возвращается.

Ограничения ответственности перевозчика по установленным пределам включают в себя все суммы

требований, в том числе ответственность перевозчика по внедоговорным требованиям. Возражения перевозчика и пределы ответственности применяются независимо от того, основан иск на договоре, деликте или ином правоосновании. Все это в полной мере относится и к требованиям к служащим или агентам перевозчика, если они смогут доказать, что действовали в пределах своих служебных обязанностей, исполняя договор перевозки, заключенный под юрисдикцией Конвенции **(статья 7)**.

Перевозчик, а в равной степени его служащие и агенты теряют право на ограничение ответственности, если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке груза явились результатом действий или упущений перевозчика (а также его служащих и агентов), совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки **(статья 8)**.

К таким обстоятельствам следует в первую очередь отнести продолжающуюся практику выдачи морскими перевозчиками чистых бортовых коносаментов против гарантийных доверительных писем <1> грузоотправителей. Суть сложившейся практики заключается в том, что в соответствии с некоторыми базисными условиями поставки по ИНКОТЕРМС 2000 (FOB, CFR, CIF) <2> чистый бортовой коносамент является одним из основных документов, подтверждающих выполнение продавцом его контрактных обязанностей по международному договору купли-продажи товаров. В тех случаях, когда при погрузке товара на борт судна выясняется, что товар имеет утрату или повреждения, продавец (грузоотправитель) просит в гарантийном доверительном письме перевозчика не вносить в коносамент никаких мотивированных оговорок, оставив его, таким образом, "чистым коносаментом". Если перевозчик соглашается с просьбой продавца (грузоотправителя) и выдает ему чистый бортовой коносамент, то такие действия следует квалифицировать как умышленные и приравнять их к намерениям причинить утрату или повреждения грузу. Кроме указанной статьи, подобная норма содержится также в пункте 4 статьи 17. Однако доказать это бывает крайне сложно.

<1> Letter of indemnity, back letter (англ.).

<2> Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение. Публикация МТП N 620 / Пер. с англ. М.: Консалтбанкир, 2001. Сер. "Издания Международной торговой палаты".

Логика построения международного нормативного акта нашла свое выражение в положениях **статьи 10**. Исполнение договора морской перевозки груза может быть поручено не только агентам перевозчика, но и компаниям, которые формально не являются посредниками, действующими в интересах перевозчика на основе договоров поручения или комиссии. Из положений данной статьи следует, что возможность исполнения договора морской перевозки фактическим перевозчиком может не оговариваться условиями соглашения. Перевозчик вправе поручить исполнение договора любому другому лицу - фактическому перевозчику.

Тем не менее перевозчик остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями Конвенции, включая ответственность за действия и упущения не только фактического перевозчика, но и его агентов и служащих. Одновременно все положения Конвенции в равной степени применяются в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные Конвенцией, или отказывается от прав, предусмотренных Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом в письменной форме.

В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. При этом суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика, их агентов и служащих, не могут в совокупности превышать пределов ответственности, предусмотренных Конвенцией. Виды и формы договорно-правовых отношений, в которые вступают между собой перевозчик и фактический перевозчик, Гамбургскими правилами не определены. Ничто не умаляет права обратного требования между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Конвенцией предусмотрена и иная возможность построения договорных отношений между отправителем и перевозчиком в случае, когда часть перевозки должна исполняться другим лицом - фактическим перевозчиком **(статья 11)**. Договором перевозки может быть предусмотрено, что за ту часть перевозки, которую будет исполнять фактический перевозчик, ответственность за утрату, повреждение груза или задержку в доставке будет нести не перевозчик, а фактический перевозчик. Такое соглашение, однако, будет считаться ничтожным, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не

может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании положений Конвенции **(статья 21)**. При этом бремя доказывания вины фактического перевозчика лежит на перевозчике.

В отношении особой ответственности перевозчика Конвенция указывает лишь на перевозку палубных грузов **(статья 9)**. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в тех случаях, когда об этом в явной форме было достигнуто соглашение с грузоотправителем или такой способ перевозки является обычным для конкретной отрасли торговли (например, перевозка леса, угля, контейнеров и др.). Если соглашение о палубной перевозке груза состоялось, то оговорка о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, должна быть включена в коносамент или иной документ, подтверждающий факт заключения договора морской перевозки. В случае отсутствия в документе такой оговорки перевозчик несет бремя доказывания, что соглашение о палубном грузе с грузоотправителем было достигнуто.

Если груз перевозился перевозчиком на палубе вопреки соглашению с грузоотправителем или обычаю, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждения, вызванные таким способом доставки. Речь идет о том, что в этом случае перевозчик не может ссылаться на нормы Конвенции, предусматривающие исключение или ограничение своей ответственности. Например, перевозчик будет нести ответственность за подмочку груза забортной водой, убытки, вызванные дождями, снегопадами и прочими обстоятельствами, за которые в иных случаях перевозчик ответственности бы не нес.

Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке груза в трюме приравнивается к действиям или упущениям перевозчика, совершенным с намерением причинить утрату или повреждения, т.е. к умышленным действиям, совершенным с пониманием вероятности возникновения повреждений и утраты груза.

5. Ответственность грузоотправителя.

Ответственность грузоотправителя определяется в Конвенции нормами ч. III, которая изложена в двух статьях. По общему правилу **(статья 12)** грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком, или за повреждения, полученные судном, если только такой ущерб или повреждения не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. При этом бремя доказывания вины грузоотправителя лежит на перевозчике.

Отдельно в **статье 13** определена ответственность грузоотправителя в специальных правилах об опасном грузе. В обязанности грузоотправителя входит маркировка или соответствующее обозначение груза как опасного груза. При этом грузоотправитель при передаче опасного груза должен проинформировать перевозчика о характере груза и мерах предосторожности, которые следует принять.

Если грузоотправитель не сделал этого, то груз в любое время может быть без выплаты соответствующей компенсации выгружен, уничтожен или обезврежен, если того будут требовать обстоятельства. Кроме того, грузоотправитель несет ответственность перед любым перевозчиком и фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого опасного груза.

Однако если перевозчик или фактический перевозчик знали об опасном характере груза, но заключили договор перевозки и приняли груз в свое ведение, вышеуказанная ответственность на грузоотправителя не распространяется, а перевозчик или фактический перевозчик теряют возможность выгрузки или уничтожения опасного груза без уплаты компенсации.

6. Транспортные документы.

Часть IV посвящена транспортным документам морской перевозки груза. Она насчитывает пять статей (статьи 14 - 18). Центральное место в этой части Конвенции отведено коносаменту, его функциям и содержанию. Речь идет о коносаменте - документе, подтверждающем наличие (факт заключения) договора морской перевозки груза.

Перевозчик обязан по требованию грузоотправителя выдать последнему коносамент (статья 14). Выдача коносамента осуществляется, конечно, если того требует грузоотправитель, в момент приема перевозчиком или фактическим перевозчиком груза в свое ведение. Несмотря на то что коносамент должен быть выдан перевозчиком, Конвенцией не определено, какая из сторон договора морской перевозки груза должна подготовить заполненный документ и кто определяет количество экземпляров коносамента <1>.

<1> Обычно подготовкой коносаментов и предшествующих им документов (погрузочные ордеры, штурманские расписки) занимается коносаментная группа порта по инициативе судовых агентов или экспедиторов, а также судовые агенты и агенты перевозчика.

Коносамент должен быть подписан перевозчиком или лицом, имеющим на то полномочия от перевозчика. Коносамент может быть подписан капитаном судна, на котором перевозится груз, или судовым агентом, имеющим на то соответствующие полномочия. Тогда считается, что коносамент

подписан от имени перевозчика.

В Конвенции нет упоминаний о том, должен ли коносамент быть подписан грузоотправителем или иным лицом, имеющим полномочия грузоотправителя на подписание документа.

Форма коносамента и его полное содержание Конвенцией не определены. **Статья 15** Конвенции определяет рамочным образом содержание Коносамента, в частности его обязательные графы (боксы, позиции).

Строго по данным, представленным грузоотправителем, в коносаменте содержатся следующие данные: общий характер груза; марки, необходимые для его идентификации; указание, в случае необходимости, на опасный характер груза; число мест, вес или количество груза. Все это указывается так, как было представлено грузоотправителем. Кроме того, грузоотправитель может указать в коносаменте наименование грузополучателя.

В коносаменте, выданном перевозчиком, должны быть указаны:

- внешнее состояние груза;
- наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;
- наименование грузоотправителя;
- порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- порт разгрузки согласно договору морской перевозки;
- число оригиналов коносамента, если их более одного;
- место выдачи коносамента;
- подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;
- фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
- указание, что перевозка регулируется положениями Конвенции (Гамбургских правил);
- указание, в случае необходимости, о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;
- конкретная дата или период для сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы в договоре морской перевозки;
- повышенный предел или повышенные пределы ответственности перевозчика, если таковые были согласованы соглашением сторон.

Из вышеприведенного перечня обязательных сведений следует, что они вносятся в коносамент перевозчиком на основании договора морской перевозки груза.

Если коносамент выдан перевозчиком после приема им груза в свое ведение, но до погрузки груза на борт груза, то такой коносамент считается "коносаментом на груз, принятый к перевозке" <1>. Конвенцией определено, что после погрузки на борт судна по требованию грузополучателя перевозчик должен выдать "бортовой коносамент" <2>, в котором в дополнение к вышеприведенным сведениям (данным) должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна с указанием даты погрузки. Если ранее перевозчик выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, то он должен быть возвращен перевозчику после получения грузоотправителем бортового коносамента на груз.

<1> Bill of lading received for shipment (англ.).

<2> Shipped bill of lading (англ.).

Следует обратить внимание на то, что коносамент понимается Конвенцией именно в качестве товараспорядительного документа.

Перевозчиком допускается дополнение "коносамента на груз, принятый к перевозке". Из такого дополнения должно прямо следовать, что груз погружен на борт судна. В этом случае документ превращается в "бортовой коносамент".

Конвенция еще раз подтверждает, что отсутствие в коносаменте даже тех данных и сведений, которые в нем должны обязательно присутствовать, не влияет на юридический характер документа, если из его содержания следует, что он был составлен в целях реализации договора морской перевозки груза.

Для целей унификации регулирующих норм и правил, принятых Конвенцией в отношении транспортных документов, **статья 18** допускает, что перевозчиком в подтверждение получения им груза для перевозки может быть выдан грузополучателю иной, нежели коносамент, документ. Такой документ является доказательством **prima facie** <1> заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза.

<1> Prima facie (лат.) - на первый взгляд, до доказательства обратного.

Конвенцией предусмотрена возможность внесения перевозчиком или иным лицом, выдавшим документ, оговорок в коносамент относительно веса, числа мест, количества груза и его состояния **(статья 16)**. Они представляют собой защитные меры в отношении ответственности перевозчика, если он знает или имеет достаточные основания подозревать, что сведения о грузе, внесенные в коносамент грузоотправителем, неточны или недостоверны, а также в тех случаях, когда у перевозчика нет разумной возможности проверить такие сведения. В этих случаях перевозчик должен внести в коносамент оговорку, указывающую на неточность сведений грузоотправителя, основания для подозрений или причины отсутствия разумной возможности проверки соответствия груза указанным в коносаменте сведениям о нем.

В последние годы уже стала стандартной оговорка перевозчиков в коносаментах: "All particulars furnished by shipper, carriers make no representation" (все сведения о грузе представлены отправителем и перевозчиком не подтверждаются). Как правило, на "чистоту" коносамента не влияют следующие и им подобные оговорки коносамента относительно характера и состояния перевозчиком груза: "Used bags", "Second hand bags" (мешки, бывшие в употреблении), "Old used bags" (старые мешки, бывшие в употреблении), "Second hand drams" (использованные бочки), "Limp sacks" (слабые мешки), "Dirty bales" (грязные кипы), "Shipped during rain" (погружено в дождь), "Shipped wet" (погружено влажным) и др. Важно отметить, что в Конвенции нет упоминаний о том, что грузоотправитель может соглашаться или не соглашаться с указанными оговорками перевозчика.

Данная норма является прямым следствием, вытекающим из положений **пункта 1 статьи 17**. Из его содержания следует, что грузоотправитель гарантирует перевозчику точность представленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. При этом грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности представленных данных. Данная норма никоим образом не ограничивает ответственность перевозчика перед иным, нежели грузоотправитель, лицом.

Оговорки перевозчика в коносаменте вызваны правилами **пункта 2 статьи 16**: если перевозчик не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, то считается, до доказательства обратного, что внешнее состояние груза хорошее. Доказательственная сила коносамента заключается в том, что он является доказательством **prima facie** приема, а в случае выдачи "бортового коносамента" - погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте.

Перевозчик лишен права доказывать иное, когда коносамент передан любой третьей стороне, включая грузополучателя. Доказывать внешнее состояние груза перевозчик может только грузоотправителю как стороне договора морской перевозки груза. Если коносамент передан любой третьей стороне, то она, не заключавшая договор морской перевозки с перевозчиком, вправе рассматривать содержание коносамента как безусловное и исчерпывающее.

Отдельно упоминается о том, что перевозчик не имеет права требовать с грузополучателя никакого фрахта или демереджа, если об этом не было в явной форме указано в подписанном перевозчиком коносаменте или ином документе, подтверждающем факт заключения договора морской перевозки груза.

Конвенция содержит конкретное упоминание о последствиях, связанных с приемом перевозчиком гарантийных доверительных писем, о которых уже было упомянуто выше **(пункты 2, 3 статьи 17)**. Соглашение с грузоотправителем, по которому перевозчик отказывается от указания мотивированных оговорок в коносаменте относительно груза, считается недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которому был передан коносамент.

Однако доказать подобное соглашение очень сложно, так как гарантийное доверительное письмо будет иметь силу, если перевозчик, не включающий в коносамент оговорки, не имел намерения обмануть любую третью сторону, включая грузополучателя. Сговор с грузоотправителем может иметь последствия для перевозчика, так как намеренный отказ от мотивированных оговорок по грузу может привести к лишению перевозчика прав требования возмещения ущерба, вызванного неточным указанием грузоотправителем количества груза и его состояния **(пункт 1 статьи 17)**.

7. Претензии и иски.

Нормы, касающиеся исково-претензионных требований сторон, содержатся в ч. V Конвенции (ст. ст. 19 - 22). В отношении роли и значения претензий (требований, уведомлений) можно констатировать, что Конвенция построена, за одним исключением, по факультативному претензионному принципу. Неподача претензий в установленные Конвенцией сроки не лишает правомочное по договору лицо права на иск, но меняет принцип презумированной вины перевозчика.

Исключение относится к императивной претензионной процедуре требования компенсации со

стороны правомочного по договору лица в случае нарушения перевозчиком сроков доставки (задержки в сдаче) груза. Согласно **пункту 5 статьи 19** по указанному основанию никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, если претензия (требование, уведомление) не была предъявлена перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза получателю.

По остальным требованиям сторон Конвенцией предусмотрены порядок и предельные сроки предъявления претензий (требований, уведомлений).

В отношении явных утрат или повреждений груза грузополучателем должно быть сделано уведомление (претензия) перевозчику в письменной форме с конкретными указаниями на общий характер утраты или повреждений груза, произошедших во время морской перевозки, когда груз находился в ведении перевозчика. Такое уведомление в целях сохранения принципа презумированной вины перевозчика должно быть сделано грузополучателем не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи ему груза.

Отсутствие претензии по истечении указанного срока является доказательством prima facie сдачи перевозчиком груза в соответствии с тем, как он описан в коносаменте или ином аналогичном документе. Доказательство является опровержимым. Но при отсутствии в срок поданной претензии грузополучателю придется доказывать вину перевозчика, а не наоборот.

В отношении неявных утрат и повреждений груза претензия в письменной форме может быть предъявлена перевозчику в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

И в случае явных, и в случае неявных утрат и повреждений уведомление (претензия) не требуется, если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, при условии что утрата или повреждения были зафиксированы в совместно подписанном документе (акте).

Положения указанной статьи указывают на то, что претензии перевозчику могут быть сделаны только грузополучателем и только после получения груза или установления факта утраты или повреждений или нарушения сроков доставки. Это означает, что после передачи груза или передачи коносамента (если груз полностью утрачен) грузополучатель становится стороной договора морской перевозки груза.

Конвенцией определена возможность предъявления претензий перевозчиком. Уведомление об ущербе может быть предъявлено грузоотправителю перевозчиком (или фактическим перевозчиком) не позднее 90 календарных дней после возникновения ущерба или после сдачи груза в порту разгрузки, в зависимости от того, что имеет место позже. Отсутствие в указанные сроки претензии перевозчика является доказательством **prima facie** того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакого ущерба по вине грузоотправителя или его служащих и агентов.

В свою очередь, следует обратить внимание на то, что претензии перевозчика могут быть обращены только к грузоотправителю - лицу, с которым перевозчик вступил в договорные отношения по морской перевозке груза.

Для целей унификации претензионного порядка считается, что любое уведомление, сделанное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и наоборот. Здесь же по общему правилу констатируется, что претензии, предъявленные агентам и служащим лицом, считаются претензиями, сделанными тем сторонам договора морской перевозки, интересы которых защищают и представляют указанные агенты и служащие.

Срок исковой давности по Конвенции установлен в размере двух лет **(статья 20)**. Любой иск в связи с перевозкой грузов, подпадающий под юрисдикцию Гамбургских правил, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза в порту разгрузки. Если груз вообще не был сдан, срок исковой давности начинается в последний день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, в этот срок не включается.

Статья 21 Конвенции устанавливает места судебного разбирательства. В случае судебного разбирательства истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

- место заключения договора морской перевозки груза при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или

- порт погрузки или порт разгрузки; или

- любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

Иск также может быть предъявлен в судах любого порта или места в стране - участнице Конвенции, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применяемыми нормами права этого государства и международного права.

Никакого судебного разбирательства, связанного с морской перевозкой груза под юрисдикцией Конвенции, не может быть возбуждено ни в каком ином месте, кроме мест, указанных выше. Это не препятствует, однако, осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

Стороны договора морской перевозки груза могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза, подлежит передаче в арбитраж **(статья 22)**.

Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест государства, на территории которого оно находится:

- основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

- место заключения договора морской перевозки груза при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или

- порт погрузки или порт разгрузки.

Кроме того, арбитражное разбирательство может проводиться в конкретном месте в соответствии с указанной для этой цели арбитражной оговоркой. Такая оговорка может вноситься для рассмотрения спора в каком-либо конкретном международном коммерческом арбитраже в соответствии с его регламентом.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила и нормы Конвенции.

8. Дополнительные положения.

Некоторые положения ч. VI Конвенции (ст. ст. 23 - 26) имеют существенное значение для установления границ регулирования условий договора морской перевозки груза.

В частности, устанавливается императивный характер положений Конвенции. В статье 23 говорится о том, что любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте или ином аналогичном документе является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора.

Признается недействительной любая оговорка в договоре перевозки, в соответствии с которой перевозчику передаются права на застрахованный груз. Коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки груза, должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

Ничто в Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии **(статья 24)**.

9. Заключительные положения.

Заключительные положения Конвенции изложены в ч. VII, которая насчитывает восемь статьей (статьи 27 - 34). Здесь указан депозитарий Конвенции (Генеральный секретарь ООН), порядок ратификации и присоединения государств к Конвенции, оговорки и вступление в силу, пересмотр и внесение поправок, денонсация Конвенции. Но самой важной в данной части, как уже указывалось выше, является **статья 31**, которая обязывает государство, присоединившееся к Гамбургским правилам, денонсировать Гаагские правила или Гаагско-Висбийские правила, а впоследствии применять для целей регулирования договора международной морской перевозки груза только положения Конвенции.

10. Формула международного соглашения (Гамбургских правил).

Общие положения

Цель: установление посредством международного соглашения некоторых правил, касающихся морской перевозки груза.

В качестве **определений** указаны или приведены перевозчик, фактический перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, груз, договор морской перевозки, коносамент, письменная форма.

Договор морской перевозки и коносамент.

Договор морской перевозки определен через существенные условия: международная перевозка груза морем за уплату фрахта из одного порта в другой. Положения Конвенции не применяются к чартер-документам, подтверждающим наличие договора морской перевозки груза. Но применяются к

коносаментам (чартерным коносаментам), выданным на основании таких чартер-документов.

Существенные условия договора морской перевозки: определены.

Структура и содержание договора морской перевозки: не определены.

Термин **"договор международной морской перевозки груза"** не употребляется. Однако международный характер договора перевозки определен исходя из сферы применения и толкования Конвенции.

Определение **коносамента** приведено в качестве документа, подтверждающего договор морской перевозки. Коносамент обозначен также в качестве товарораспорядительного документа. Однако что такое "товарораспорядительный документ" и каковы его функции, Конвенция не определяет.

Определено два вида коносаментов. Первый <1> подлежит выдаче перевозчиком по требованию грузоотправителя после приема перевозчиком груза в свое ведение. Второй вид коносамента - "бортовой коносамент" заменяет первый после погрузки груза на борт судна. У грузоотправителя на руках может быть только один из двух видов коносаментов.

<1> Этот вид коносамента - "коносамент на груз, принятый к перевозке" Конвенцией конкретно не назван. По тексту Конвенции он именуется просто "коносамент".

Коносамент, выданный капитаном судна или агентом перевозчика, считается выданным от имени перевозчика. Кроме того, договорные отношения капитана судна или агента перевозчика с грузоотправителем в отношении морской перевозки груза считаются договорными отношениями перевозчика и грузоотправителя.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для коносамента, Конвенцией не определен. Все сведения о грузе для внесения их в коносамент должны быть представлены грузоотправителем. Бортовой коносамент должен содержать отметки о названии судна и о дате его отправки из порта погрузки.

Стороны договора морской перевозки определены: перевозчик и грузоотправитель.

Договор перевозки с перевозчиком заключает грузоотправитель. Перевозчик выдает коносамент по требованию грузоотправителя после приема перевозчиком груза в свое ведение.

Грузополучатель является лицом, управомоченным на получение груза. Он имеет право предъявлять претензии и иски перевозчику. Поэтому после приема груза в порту выгрузки грузополучатель становится стороной договора перевозки. Ограничений в отношении реализации грузоотправителем своих прав требований к перевозчику Конвенция не определяет.

Возмездность по договору морской перевозки груза определена: перевозка за уплату фрахта.

Уплата фрахта априорно подлежит грузоотправителем, но может быть в соответствии с договоренностью сторон, отмеченной в коносаменте, перенесена на грузополучателя.

Размеры, сроки и порядок уплаты фрахта Конвенцией не определены.

Обязанности сторон договора морской перевозки

Обязанности перевозчика: принимать грузы к перевозке; выдавать по требованию грузоотправителя коносамент и бортовой коносамент; выдавать грузы в порту выгрузки.

Обязанности грузоотправителя: уплачивать фрахт; гарантировать перевозчику на момент передачи ему груза точность сведений относительно общего характера груза, его количества, марок, числа мест, веса.

Обязанности грузополучателя: уплачивать фрахт в соответствии с указаниями в коносаменте.

Права сторон договора морской перевозки груза

Права перевозчика: не указывать в коносаменте сведения о грузе, если у него есть серьезные основания полагать, что они не соответствуют действительности, или у перевозчика нет возможности проверить эти сведения разумными средствами; требовать от грузоотправителя возмещения всех убытков, связанных с неточностью представленных перевозчику сведений о грузе; требовать уплаты фрахта; выгружать и уничтожать опасные грузы; воспользоваться или не воспользоваться предусмотренными ограничениями материальной ответственности (пределами ответственности перевозчика); вступать в любые другие договорные отношения с отправителем вне юрисдикции Конвенции.

Права грузоотправителя: предъявлять требования к перевозчику о выдаче коносамента или бортового коносамента; предъявлять перевозчику претензии (требования) и иски.

Права грузополучателя: принимать адресованные ему грузы в порту разгрузки, направлять перевозчику претензии (требования) и предъявлять ему иски.

Ответственность сторон договора морской перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен - с момента приема груза в порту погрузки (отправления) до момента его выдачи в порту разгрузки (назначения).

Общая ответственность перевозчика: определяется в виде ответственности за ущерб в то время, когда груз находился в его ведении. Концепция ответственности построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, полную или частичную утрату груза: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности перевозчика): не установлены. Будут определяться по нормам применимого национального права.

Срок доставки груза: такое понятие в Конвенции формально не содержится. Однако присутствует понятие "задержка в сдаче груза", фактически устанавливающее срок доставки по договору. Груз должен быть доставлен в пределах срока, предусмотренного сторонами в договоре перевозки, или в разумный срок.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (задержку в сдаче) груза: определена в качестве исключительной неустойки. Такая ответственность ограничена величинами, исчисляемыми от размера фрахта, но может превышать его по значению.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным (юридически утраченным): определен - 60 календарных дней по истечении срока доставки.

Пределы ответственности перевозчика: определены - по массе груза (2,5 SDR за каждый килограмм массы брутто) или по количеству мест или единиц груза (835 SDR за каждое место или единицу груза). Они не могут быть исключены или уменьшены, но могут быть сняты или увеличены по соглашению сторон. Максимальная ответственность перевозчика по всем составляющим причиненного ущерба не может быть выше той, которая установлена Конвенцией или определена договором морской перевозки.

Невозможность перевозчику воспользоваться установленными пределами ответственности (утрата права на ограничение ответственности): определена - в случае умышленных действий или упущений перевозчика или приравненных к таковым.

Ответственность фактического перевозчика: такая же, как ответственность перевозчика. Ответственность фактического перевозчика и перевозчика является солидарной.

Ответственность грузоотправителя: определяется потерями и убытками перевозчика вследствие предоставления ему неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза. Грузоотправитель не несет ответственности за потери и убытки, если они не явились результатом его действий, вины или небрежности.

Ответственность грузополучателя: не определена.

Ответственность агентов и служащих перевозчика и/или фактического перевозчика: установлена - такая же, как ответственность самого перевозчика.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен, но носит факультативный характер.

Основания для предъявления претензий (требований) перевозчику: определены - в случае явных утрат и повреждений груза, в случае неявных утрат и повреждений груза, в случае задержки в доставке груза.

Сроки предъявления претензий перевозчику: определены по каждому из указанных выше оснований: не позднее рабочего дня, следующего за датой выдачи груза, в течение 15 дней с даты выдачи груза, в течение 60 дней после выдачи груза соответственно.

Претензионный характер требований перевозчика к грузоотправителю: установлен с установлением срока предъявления претензий - 90 календарных дней с момента возникновения ущерба.

Претензионный характер требований перевозчика к грузополучателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - два года.

Возможность продления срока исковой давности: установлена - по соглашению сторон или согласно закону страны суда.

Места и порядок судебного разбирательства: определены.

Возможность арбитражного разбирательства: определена путем соглашения сторон в письменной форме.

Места и порядок арбитражного разбирательства: определены.

Источники:

1. Doc. A/CONF. 89/13, March 1978, Annex I, II.

2. Конференция ООН по морской перевозке грузов. Гамбург, 6 - 31 марта 1978 года. Официальные отчеты. Нью-Йорк, ООН, 1981. С. 158 - 165.

1.6. Унифицированные правила для морских накладных

Традиционно принято считать, что договоры международной морской перевозки груза оформляются и реализуются с помощью коносаментов и чартер-партий (чартер-документов). На самом деле это практически так. Действительно, чаще всего договор морской перевозки груза оформляется с помощью коносамента, обладающего среди прочего товарораспорядительной функцией. Традиционно в международном торговом обороте присутствуют также документы, подтверждающие заключение договора перевозки по чартеру - чартер-партии. Они не являются товарораспорядительными, поэтому, как правило, для целей внешнеторговых сделок договоры перевозки по чартерам дополнительно подтверждаются коносаментами (чартерными коносаментами).

Такой дуализм документарного оформления договоров морской перевозки груза нашел отражение в нормах международного и национального морского права. Правовые основы перевозок грузов по коносаментам <1> заложены в Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах. Типовые проформы чартеров разработаны и внедряются авторитетными международными организациями, такими как, например, БИМКО (BIMCO).

<1> Указанные международные конвенции регламентируют условия договора морской перевозки груза, удостоверенного именно коносаментом или любым подобным ему документом. Имеется в виду любой иной документ, который обладает товарораспорядительной функцией.

Российское транспортное право номинирует также два вида (две разновидности) договоров, которые могут быть заключены (согласно **статье 115** КТМ РФ) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна или определенных судовых помещений (чартер - рейсовый чартер) или без такого условия. В комментариях к упомянутой статье профессор Г.Г. Иванов пишет, что по второму виду договора - без условия предоставления судна или судовых помещений - "в КТМ или в каких-либо иных нормативных актах России название такого договора не приводится. Сугубо условно его следовало бы назвать договором перевозки груза по коносаменту" <1>.

<1> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. С. 192.

На основании вышеупомянутого можно было бы считать, что российское законодательство не называет никаких иных документов, подтверждающих наличие договора морской перевозки груза. На самом деле это не совсем так. Российское морское право признает существование иных документов, о чем будет указано ниже.

В международном коммерческом обороте, в том числе в морской торговле, действительно используются иные документы, не обладающие, в частности, товарораспорядительными свойствами. Речь в первую очередь идет о морских накладных. Их применение упоминается, в частности, в некоторых документах, издаваемых Международной торговой палатой. Например, в тексте большинства базисных условий поставки товаров по Инкотермс 2000 и в Комментариях МТП к указанному документу <1> морские накладные обозначаются в контексте транспортных документов, относящихся к "системе накладных" (waybill system). Необоротные морские накладные выполняют две основные функции, присущие товаросопроводительным документам: свидетельствуют о наличии договоров морской перевозки груза и являются распиской, подтверждающей получение груза перевозчиком. Однако морские накладные наравне

с коносаментами важны и для отношений по международной купле-продаже товаров: они могут подтверждать выполнение продавцом своих контрактных обязанностей перед покупателем и банками. Практика применения морских накладных в последние десятилетия заметно расширилась.

<1> Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение. Публикация МТП N 620 / Пер. с англ. М.: Консалтбанкир, 2001. Сер. "Издания Международной торговой палаты".

Поэтому 29 июня 1990 г. в Париже Международный морской комитет принял разработанные им же Унифицированные правила для морских накладных <1> (далее - Правила). Правила содержат восемь статей. Они применяются к договорам морской перевозки, по которым не выдается коносамент или иной аналогичный документ о титуле, независимо от того, в какой форме - письменной или устной - заключен такой договор (**статья 1** "Сфера применения"). Под определение "договор перевозки" подпадает любой договор, когда накладная выдается при перевозке груза морем, полностью или частично. Интересно, что Правила определяют термин "товар", а не "груз", понимая под таковым "любой товар, получаемый для перевозки или перевозимый по договору перевозки".

<1> CMI Uniform Rules for Sea Waybills.

Главный вопрос рассматриваемых Правил относится к их юрисдикции. Согласно **пункту (i) статьи 4** Правил договор перевозки, на основании которого была выдана морская накладная, регламентируется любой международной конвенцией или национальным правом, подлежащим обязательному применению, как если бы по такому договору был выдан коносамент или иной аналогичный документ.

Однако Гаагские правила и Гаагско-Висбийские правила указывают на то, что данная Конвенция регламентирует условия только тех договоров перевозки, которые удостоверяются коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки груза (**пункт b статьи 1** указанных Конвенций). Имеется в виду документ, обладающий среди прочих товарораспорядительной функцией. Кроме того, в **пункте 3 статьи 3** Конвенций (и той и другой) значится, что, получив грузы в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент. Регламентацию условий договора морской перевозки груза по перевозочным документам, иных свойств и функций указанные конвенции не предусматривают. Поэтому под сферу применения Гаагских и Гаагско-Висбийских правил перевозки грузов по морским накладным не подпадают.

Несколько иначе обстоит дело в отношении сферы применения Гамбургских правил. Они допускают, что договоры перевозки груза могут подтверждаться иными документами **(подпункт (e) пункта 1 статьи 2 и статья 18),** несмотря на то что в **пункте 7 статьи 1** дано определение только коносамента. При этом свойства и функции таких документов никак не конкретизируются. Следовательно, заключение договора перевозки при подтверждении такого договора морской накладной Гамбургскими правилами не отвергается.

Российское законодательство также предусматривает возможность выдачи перевозчиком морской накладной по требованию грузоотправителя (**статья 143** КТМ РФ). К морским накладным применяются правила § 3 ("Коносамент") главы VIII ("Договор морской перевозки груза"), за исключением тех правил, которые имеют непосредственное отношение только к коносаменту. К исключениям относятся: **пункт 2 статьи 144** (выдача бортового коносамента), **статья 146** (виды коносаментов), **статья 147** (множественность экземпляров коносамента), **статья 148** (передача коносамента) и **пункт 2 статьи 149** (право отправителя распоряжаться грузом по коносаменту). Таким образом, морская накладная является в России законным документом, подтверждающим наличие договора морской перевозки груза. Следовательно, российское право может выступать в качестве применимого права, в соответствии с которым договор международной морской перевозки груза может быть удостоверен с помощью морской накладной.

Такой договор без ущерба для соблюдения норм, предусмотренных КТМ РФ (или любых иных норм применимого права), может регламентироваться в том числе и рассматриваемыми Правилами, а также стандартными правилами и условиями перевозчика и любыми иными согласованными сторонами договора перевозки нормами и условиями. Унифицированные правила для морских накладных носят, очевидно, факультативный характер. Однако после инкорпорирования, согласно соглашению сторон, в договор морской перевозки груза Правил последние имеют преимущественную силу по отношению к иным согласованным сторонами нормам и правилам **(пункт (ii) статьи 4)**. Хотя сами Правила **(подпункт (c) пункта (ii) статьи 4)** не исключают возможности, что договор морской перевозки груза по накладным может

регламентироваться любыми иными согласованными сторонами правилами и условиями.

Содержание морской накладной Правилами не установлено. Если рассматривать в качестве правоприменимого российское законодательство, то на основании правил **пункта 1 статьи 144** КТМ РФ в морскую накладную среди прочих должны быть включены те же данные, которые подлежат наполнению коносамента, а именно:

- наименование перевозчика и место его нахождения;
- наименование порта погрузки и дата приема груза перевозчиком;
- наименование отправителя и места его нахождения;
- наименование порта выгрузки;
- наименование получателя;
- наименование груза, в том числе грузовые марки, указание на опасный характер груза или его особые свойства, количество груза (число мест, масса груза). Все данные указываются так, как они представлены отправителем;
- внешнее состояние груза и его упаковки;
- фрахт, подлежащий уплате получателем;
- время и место выдачи документа;
- число оригиналов документа;
- подпись перевозчика или действующего от его имени лица. Накладная, подписанная капитаном судна, считается подписанной от имени перевозчика.

Правила содержат условия и ответственность в отношении описания товара (**статья 5** "Описание товара"). Отправитель гарантирует точность данных, вносимых в морскую накладную, и обязан возместить перевозчику ущерб, связанный с неполнотой или неточностью представленных данных и сведений.

Из содержания **пункта (ii) статьи 4** следует, что, как и при работе с коносаментами, перевозчик имеет право на оговорки в накладной в отношении количества и состояния переданного ему товара. При отсутствии таковых описание товара, представленное в накладной, будет рассматриваться достаточным **prima facie** (на первый взгляд) доказательством, что перевозчику передан товар и что он соответствует описанию, приведенному в накладной.

Практика оформления договоров перевозки груза по морским накладным учитывается в правовой регламентации международных финансово-расчетных отношений. В частности, в отношениях, связанных с оплатой за поставленный товар, при условии что он перевозился морским транспортом, содержание чистой морской накладной определяется положениями статьи 21 Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов <1>. **Речь идет о редакции документа Международной торговой палаты 2006 г. (Публикация МТП N 600), которая вступила в силу с 1 июля 2007 г.**

<1> ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600).

Если по условиям аккредитива поставка товара подтверждается необоротной морской накладной, то согласно указанной статье UCP 600 банки будут принимать документ, который:

- указывает название перевозчика и подписан перевозчиком или названным агентом, или капитаном, или по поручению капитана;

- указывает, что товары были погружены на борт с указанием даты погрузки;

- указывает на перевозку из порта погрузки в порт выгрузки;

- состоит из единственного оригинала морской накладной или полного комплекта оригинала, если выдан более чем один оригинал <1>;

<1> Это условие носит формальный характер: банку достаточно представить один оригинал морской накладной (экземпляр грузоотправителя).

- содержит условия перевозки или ссылку на другой источник, содержащий условия перевозки;

- не содержит указания, что он выставлен на условиях чартер-партии.

В **статье 6** Правил указывается, какие права распоряжения товаром (грузом) предоставляются отправителю и получателю и кто из них может давать указания перевозчику на различных стадиях исполнения договора перевозки, заключенного и оформленного по морской накладной. Априорное право контроля над перевозимым товаром (право распоряжаться грузом) принадлежит отправителю. Он является

уполномоченной стороной, которая может давать указания перевозчику относительно договора перевозки. Отправитель может изменить получателя путем письменного или иного разумного извещения перевозчика, но таким образом, чтобы получатель имел возможность получить товар по его прибытии в месте назначения. При этом отправитель несет ответственность за возмещение дополнительных расходов перевозчика вследствие исполнения последним таких указаний.

Поименованные права и обязанности отправителя могут быть возложены им на получателя товара. Отправитель может передать право осуществления контроля над перевозимым товаром получателю. Для этого отправитель должен сделать соответствующую отметку в морской накладной до вручения товара перевозчику.

Передача товара получателю **(статья 7)** осуществляется перевозчиком после его надлежащей идентификации. При этом перевозчиком должна быть проявлена разумная заботливость при определении в качестве получателя заявившего об этом лица. Если перевозчиком товар был выдан иному лицу, то на перевозчике лежит бремя доказывания проявления такой разумной заботливости в идентификации получателя.

Последняя (восьмая) статья Правил посвящена соотношению норм Унифицированных правил для морских накладных и нормативных актов (международных конвенций и/или применимого национального права). Если какое-либо из положений Правил или включенных в них на основании **статьи 4** положений оказывается несовместимым с императивными нормами применимого права, то любое такое положение (такие положения) является недействительным.

1.7. Ответственность сторон договора морской перевозки груза по российскому праву

Детальное прочтение Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил указывает на то, что в каждой из указанных международных конвенций в той или иной части не полностью решены основные вопросы договорного права - вопросы ответственности сторон по договору перевозки груза. В первую очередь это касается ответственности морского перевозчика.

Если данные вопросы не урегулированы на уровне международного права, значит, они должны быть решены на уровне национального законодательства. Рассмотрим вопросы ответственности, если вслед за международным правом применимым правом по договору международной морской перевозки груза будет законодательство Российской Федерации.

Общее правило в отношении ответственности за нарушение обязательств по перевозке установлено в **статье 793** ГК РФ. Основания и размеры ответственности в данной статье не указаны, так как ее содержание носит отсылочный характер: ответственность сторон договора перевозки определяется транспортными уставами и кодексами, а также соглашениями сторон. Здесь же говорится о недопустимости соглашений об ограничении или устранении ответственности перевозчика, противоречащих закону. В отношении основных причин, вызывающих ответственность перевозчика, действуют правила **статьи 796** ГК РФ. Речь идет об ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение или порчу груза.

В КТМ РФ вопросам ответственности сторон договора перевозки груза посвящен § 8 гл. VIII.

Основания ответственности морского перевозчика установлены правилами **статьи 166** КТМ РФ. Содержание первого пункта указанной статьи практически в точности соответствует содержанию **пункта 2 статьи 4** Гаагских и Гаагско-Висбийских правил <1>. В КТМ полностью повторен каталог исключений из ответственности перевозчика с той лишь разницей, что правило о навигационной ошибке перевозчика <2> вынесено из общего перечня в отдельную **статью 167**. Можно констатировать, что в **статьях 166 и 167** КТМ и **в пункте 2 статьи 4** Гаагских и Гаагско-Висбийских правил говорится, не нарушая общности, об одном и том же: перевозчик не несет ответственности по грузу (повреждение, порча, полная или частичная утрата), если найдет поименованное в нормативном акте основание для освобождения от ответственности. Указанные каталоги исключений являются если не полными, то исчерпывающими. Перевозчик освобождается от ответственности, опровергая свою вину, т.е. доказывая, что повреждения или утрата груза произошли не по его вине или вине его работников.

<1> Указанные части Гаагских и Гаагско-Висбийских правил идентичны.

<2> Перевозчик не несет ответственности по грузу, если докажет, что повреждение, порча или утрата груза, а также просрочка в доставке произошли вследствие навигационной ошибки при судовождении.

Ответственность перевозчика по грузу.

Исчисление размера ответственности перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза основано на правилах **статьи 796** ГК РФ. Размер такой ответственности ограничен только стоимостью утраченного или поврежденного груза: не возмещается не полученная в связи с утратой груза прибыль, не возмещаются приобретенные в связи с этим убытки и пр. Это правило нашло свое дальнейшее отражение в **статье 169** КТМ РФ. Если груз утрачен полностью - необходимо возместить его полную стоимость. Если груз поврежден или утрачен частично - возмещаются суммы, на которые понизилась его стоимость. Кроме того, перевозчик должен вернуть полученный им в качестве вознаграждения фрахт, относящийся к перевозке утраченного груза или его части.

Указанные положения соответствуют нормам Гаагско-Висбийских правил, за исключением правила о возврате фрахта <1>. Более того, содержащиеся в **пункте 2 статьи 169** КТМ РФ положения о порядке расчета стоимости груза, подлежащей возмещению, полностью повторяют соответствующие положения Гаагско-Висбийских правил **(подпункт (b) пункта 5 статьи 4)**. Возмещать следует рыночную стоимость товара <2> на дату и место выгрузки груза в соответствии с договором перевозки.

<1> О возврате фрахта в отношении утраченного (поврежденного) груза или его части ни в Гаагских, ни в Гаагско-Висбийских правилах нет никаких упоминаний.

<2> Разъяснения, как определяется стоимость товара, в КТМ РФ и Гаагско-Висбийских правилах идентичны.

Правила определения стоимости утраченного груза, приведенные в **статье 169** КТМ РФ, не совпадают с соответствующими правилами, зафиксированными в **статье 796** ГК РФ. В ГК РФ за основу определения стоимости утраченного груза принимается контрактная стоимость товара, а в Гаагско-Висбийских правилах и в КТМ РФ - рыночная стоимость товара. Преимущественную силу имеют специальные нормы применимого права, т.е. КТМ РФ. На соответствующие изменения, внесенные в КТМ РФ по сравнению с ГК РФ, повлияло присоединение России к Гаагско-Висбийским правилам <1>.

<1> На основании Федерального закона от 6 января 1999 г. N 17-ФЗ.

Следует напомнить, что Гаагские правила и Гамбургские правила никак не указывают на процедуру определения размера возмещения за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза. Если договор международной морской перевозки груза заключен на основании одного из этих международных соглашений, то размер возмещения по грузу будет определяться по нормам применимого права.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки груза.

Пункт 2 статьи 166 устанавливает понятие срока доставки по договору морской перевозки и ответственности перевозчика за доставку груза, вернее, за просрочку в его доставке. Срок доставки может быть определен соглашением сторон. При отсутствии такового груз должен быть доставлен в порт назначения в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

Таких понятий в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах не содержится. Если договор международной морской перевозки груза заключен по одной из этих конвенций, а применимым правом будет российское, то ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (задержку в доставке) будет исчисляться по правилам **пункта 1 статьи 169** КТМ РФ. Перевозчик отвечает суммами, не превышающими размер вознаграждения (фрахта) в соответствии с договором морской перевозки груза. Иной ущерб по этому основанию не возмещается (принцип исключительной неустойки).

Гамбургские правила определяют понятие "задержка в сдаче груза", что косвенным образом определяет категорию срока доставки груза (пункт 2 статьи 5). Ответственность перевозчика за такую задержку определяется по правилам подпункта (b) пункта 1 статьи 6 Правил. Она ограничена 2,5-кратным размером фрахта за задержанный груз, но не выше всего размера фрахта, подлежащего уплате на основании договора перевозки. Здесь также действует принцип исключительной неустойки.

Нарушение срока доставки и юридическая утрата груза.

Нарушение срока доставки может перерасти в юридическую для правомочного по договору лица (отправителя, получателя) утрату груза <1>. Назначение правил, приведенных в **пунктах 2 и 3 статьи 166** КТМ РФ, состоит также в том, чтобы определить сроки, по наступлении которых наступает юридическая утрата груза, влекущая за собой требования к перевозчику как за полную утрату всего груза по **пункту 1**

статьи 169. В **пункте 3 статьи 166** сказано о том, что правомочное по договору лицо вправе считать груз утраченным и требовать возмещения за него, если груз не был выдан перевозчиком в порту выгрузки в течение 30 календарных дней по истечении срока доставки (срока выдачи груза). Гаагские и Гаагско-Висбийские правила таких норм не содержат.

<1> Груз не утрачен, но не доставлен в порт назначения в максимально отведенный для его доставки срок.

Гамбургские правила. Заявление требований о признании груза полностью утраченным будет корректным, если оно основано на том, что груз в соответствии с договором перевозки не был выдан перевозчиком в порту назначения в пределах 60 календарных дней по истечении срока доставки (пункт 3 статьи 5 Гамбургских правил).

Пределы ответственности (ограничение ответственности) перевозчика. По общему правилу, указанному в **пункте 3 статьи 170** КТМ РФ, ответственность перевозчика ограничена фиксированными суммами. Они составляют 666,67 расчетных единиц специальных прав заимствования (SDR <1>) за место или единицу отгрузки или 2 SDR за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. В указанные суммы входит возмещение перевозчиком сумм за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза **(пункт 1 статьи 170)** и возмещение за нарушение срока доставки. Вернее, возмещение по всем основаниям не может превышать обозначенных пределов ответственности перевозчика. Стороны договора морской перевозки груза могут договориться об иных пределах ответственности перевозчика, которые, однако, не могут быть меньше установленных в законе размеров.

<1> SDR (англ.) - Special Drawing Rights.

Установленные правила практически полностью повторяют нормы, приведенные в Гаагско-Висбийских правилах **(подпункты (a), (c), (g) пункта 5 статьи 4)**. Как и в КТМ РФ **(пункт 1 статьи 172),** так и в Гаагско-Висбийских правилах **(подпункт (e) пункта 5 статьи 4)** перевозчик теряет право воспользоваться ограничениями в ответственности, если доказано, что утраты были вызваны его действиями или бездействием, совершенными умышленно или по грубой небрежности. Доказывать такие действия или бездействие должно лицо, требующее снять ограничения с ответственности перевозчика (например, отправитель или получатель).

В Гаагских правилах предел ответственности перевозчика составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза (пункт 5 статьи 4). В Гамбургских правилах пределы ответственности перевозчика выше, чем в Гаагско-Висбийских правилах и КТМ РФ: 2 SDR за килограмм массы брутто или 666,67 SDR за каждую единицу отгрузки, поименованную в коносаменте (пункт 1 статьи 6).

Таким образом, пределы ответственности перевозчика по КТМ РФ соответствуют пределам ответственности перевозчика по Гаагско-Висбийским правилам.

Иные аспекты ответственности сторон договора морской перевозки груза. **Статья 168** КТМ РФ добавляет перечень признаков к каталогу исключений из ответственности перевозчика, который приведен в **статье 166**. В большей степени эти признаки носят даже уточняющий характер. Перевозчик не несет ответственности за сохранность перевезенного груза, если он прибыл в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя. Действительно, перевозчик не имел доступа к грузу во время его доставки. Получатель должен доказать обратное. По тем же основаниям перевозчик не должен нести ответственность по грузу, если груз прибыл в исправной таре без следов вскрытия в пути. И наконец, получатель должен доказать вину перевозчика, если груз перевозился в сопровождении отправителя или получателя. Здесь дело в том, что перевозка груза в сопровождении лиц, назначенных отправителем или получателем, подразумевает, что груз во время пути следования находился на попечении этих лиц (проводников).

Статья 171 содержит, в частности, положение **(пункт 2),** которое говорит о том, что при предъявлении требований к работникам и агентам перевозчика они имеют такое же право на ограничение ответственности, как и сам перевозчик. В целом нормы **статьи 171** в совокупности **с пунктом 2 статьи 172** почти в точности повторяют нормы **статьи 4-бис** Гаагско-Висбийских правил. В обоих документах, в частности, декларируется, что суммарно с перевозчика, а также с его работников и агентов не могут быть взысканы суммы больше тех, которые определены в соответствующем нормативном акте.

Статья 173 КТМ РФ определяет ответственность фактического перевозчика. Ее содержание

повторяет содержание **статьи 10** Гамбургских правил. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила не разделяют перевозчиков на фактических и договорных <1>.

<1> И в Гаагских, и в Гаагско-Висбийских правилах присутствует только термин "перевозчик", означающий сторону договора международной морской перевозки груза.

Статья 174 КТМ РФ посвящена распределению ответственности перевозчиков в том случае, когда перевозчиком выдан сквозной коносамент и часть перевозки осуществляется иным, нежели перевозчик, лицом. По своему содержанию данная статья соответствует **статье 11** Гамбургских правил.

Пункт 1 статьи 175 КТМ РФ указывает на императивный характер норм и правил, установленных при перевозке грузов на основании коносаментов.

Ответственность отправителя по договору морской перевозки установлена в **статье 176** КТМ РФ. По сути своей она тождественна той, которая установлена в **пункте 3 статьи 4** Гаагско-Висбийских правил. Однако изложена в иной форме. Если в Гаагско-Висбийских правилах говорится о том, что отправитель не отвечает за убытки перевозчика, происшедшие не по его вине, а также не по вине его агентов и служащих, то в КТМ РФ сказано то же самое, но в утвердительном виде.

1.8. Правовая регламентация договора чартера по российскому законодательству

Общие положения.

Регулирование частноправовых договорных отношений, связанных с перевозкой грузов по чартеру, не подлежит нормативной международной регламентации. Это означает, что морская перевозка грузов по чартерам в международном сообщении подпадает под действие норм применимого национального права. Специальных международных соглашений и конвенций, регулирующих условия международных перевозок грузов морем по чартерам или связанных с реализаций чартеров, нет.

Для области применения чартера в качестве объекта договорных отношений по перевозке служит груз, который в силу определенных обстоятельств (большой объем партии, специфическая регулярность отгрузок и пр.) не может быть передан для доставки публичному перевозчику - транспортному предприятию общего пользования. Речь, как правило, идет о международных морских перевозках массовых грузов на большие расстояния. Для больших (десятки или даже сотни тысяч тонн) партий сырья, энергоносителей, металлов, сельскохозяйственной продукции и пр. публичные перевозчики не представляют для грузовладельцев интерес. Те в основном работают на главных магистральных маршрутах перемещения товаров международной торговли, устанавливают высокие цены, приспосабливают суда для перевозок генеральных грузов, как правило контейнеров <1>. Кроме того, как правило, любая чартерная перевозка индивидуальна по маршруту, не совпадающему с регулярной линией (линейным сообщением <2>). Следует также учитывать, что перевозка грузов по чартеру предусматривает фрахтование специализированного подвижного состава, необходимого для соблюдения особых условий перевозки конкретного рода груза.

<1> Существует специфический вид чартера - слот-чартер (спейс-чартер), в соответствии с которым арендуются ячейки - слоты (от англ. slot - прорезь) для размещения в них крупнотоннажных контейнеров на линейных судах-контейнеровозах.

<2> Термин "линейное сообщение" упоминается, в частности, в КТМ РФ **(пункт 2 статьи 127)**.

Чартер как правовая категория возник в конце XVI в., примерно в то же самое время, когда для оформления договоров морской перевозки грузов стал применяться коносамент. Тому способствовало начало дифференцированного развития международной торговли по объемам партий перевозимых грузов, а также специализация флота. В то время еще не было существующего ныне разделения международного судоходства на линейное и трамповое <1>. Однако появились первые предпосылки к разделению договорной базы торгового судоходства на отношения, связанные только с морской перевозкой грузов, и отношения, связанные с морской перевозкой грузов на арендованных судах.

<1> Трамповые перевозки, трамповое судоходство - от англ. tramp - бродяга.

Договор чартера берет свое историческое начало от чартер-документа. Название последнего произошло от итальянского carta partita, что переводится как "разделенная карта". Участники морского

предприятия (грузовладелец и судовладелец) после составления документа разрезали чартер на две части, после чего каждая из сторон получала лишь половину документа. Уже тогда можно было говорить о двух экземплярах договора чартера для каждой из сторон договора, в котором оговаривались условия договора перевозки груза на арендованном судне, права и обязанности сторон, включая уплату фрахта.

Чартер и сегодня является договором, отвечающим интересам судовладельцев и грузовладельцев. Заключение договора чартера означает для судовладельца сдачу судна в долгосрочную аренду и содержит гарантии получения вознаграждения независимо от степени использования судна. Для грузовладельца отношения с судовладельцем по чартеру представляют собой обеспечение надежной перевозки, как правило, больших партий груза на длительный срок на маршрутах, не обеспеченных линейным судоходством. Кроме того, ставки морского фрахта (в пересчете на метрическую единицу) в трамповом судоходстве ниже, чем сопоставимые ставки линейных перевозчиков.

Классификация договора чартера.

Правовая регламентация договора чартера, а также содержание и условия документа чартера зависят от того, к какому виду применимое национальное право относит тот или иной договор чартера. Гражданский кодекс Российской Федерации (далее - ГК РФ) квалифицирует чартер в качестве договора фрахтования без подразделения его на виды. Согласно такому договору **(статья 787)** одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Далее в указанной статье идет отсылка к нормам специального транспортного права Российской Федерации (уставам и кодексам), имея в виду, что именно в них регламентируются порядок заключения договора фрахтования (договора чартера) и его форма.

Следует обратить внимание, что **статья 787** ГК РФ находится в главе 40 "Перевозка". Означает ли это, что договор фрахтования можно однозначно квалифицировать в качестве договора перевозки? Ни в одной другой статье указанной главы ГК РФ (ст. ст. 784 - 786 и 788 - 800) нет никаких других упоминаний о договоре фрахтования (чартере), фрахтователе и фрахтовщике. Согласно определению, приведенному в ГК РФ, предметом договора является предоставление вместимости транспортного средства для целей перевозки. Опираясь на различные аспекты определения, можно по-разному трактовать данный вид договора: и как договор перевозки, и как договор аренды транспортного средства.

Не решается данный вопрос однозначно и нормами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. Согласно **пункту 1 статьи 115** КТМ РФ ("Определение и виды договора морской перевозки груза") фрахтователь определен в качестве плательщика по договору: "...отправитель или **фрахтователь** (здесь и далее выделено мной. - Авт.) обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (**фрахт**)". Здесь же термин "фрахт" определен в качестве платы за услуги перевозчика по договору морской перевозки груза.

Однако в терминах упомянутого пункта доставить груз в порт назначения вменяется в обязанность перевозчику, а не фрахтовщику. В порту назначения груз должен быть выдан управомоченному на его получение лицу - получателю. Здесь перевозчик как сторона договора и получатель как субъект договора перевозки обозначены в обычных для подобных определений терминах, принятых в уставах и кодексах других видов транспорта.

Согласно **подпункту 1 пункта 2 статьи 115** КТМ РФ чартером признается договор морской перевозки, который заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений. Данное определение не очень помогает продвинуться вперед в понимании правовой природы чартера, за исключением того, что чартер в упомянутой статье именуется договором перевозки. Если бы в определении чартера значилось обязательное предоставление всего судна для целей перевозки груза, то налицо было бы сочетание двух договоров: перевозки и имущественного найма (аренды). Но в определении речь идет также о предоставлении для морской перевозки груза части судна или определенных судовых помещений. Но при любой морской перевозке, оформленной, например, по коносаменту в линейном сообщении, грузу предоставляется помещение на судне. Иначе груз не сможет быть перевезен и выдан перевозчиком получателю в порту назначения.

Иное толкование правовой природы договора чартера, т.е. договора с похожим названием, дается в гл. X "Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)" и гл. XI "Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)" КТМ РФ. Содержание указанных глав позволяет квалифицировать чартер под такими названиями в качестве разновидностей договоров аренды.

Если говорить о тайм-чартере и бербоут-чартере, то многообразие специфических отношений по договору аренды предопределило их детальную регламентацию на основании общего закона. Глава 34 ГК РФ кроме общих положений об аренде (§ 1) указывает на ряд специфических отношений по договору

аренды, в числе которых выделен § 3 "Аренда транспортных средств". Этот параграф разделен на два подпараграфа. Первый из них именуется "Аренда транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации" (ст. ст. 632 - 641), второй - "Аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации" (ст. ст. 642 - 649).

Таким образом, в международном торговом обороте договоры чартера принято классифицировать по трем основным видам: тайм-чартер (англ. time charter), бербоут-чартер (англ. bareboat charter) и рейсовый чартер (англ. voyage charter).

Тайм-чартер.

Положения о договоре фрахтования судов на время изложены в гл. X КТМ РФ в ст. ст. 198 - 210. Согласно определению тайм-чартера, приведенному в **статье 198,** под таким договором понимается фрахтование судна на время. При этом судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

Тайм-чартер представляет собой сложный договор, содержащий в себе элементы аренды судна и услуги экипажа для конкретных целей в рамках комплекса услуг торгового мореплавания. Именно цели торгового мореплавания определяют специфику тайм-чартера. Из содержания статьи следует, что тайм-чартер квалифицируется не как договор перевозки, например, груза, а как договор аренды транспортного средства с предоставлением услуг экипажа для целей перевозки груза. Перевозка груза указывается в качестве целевого условия договора аренды судна с экипажем.

Можно сказать, что тайм-чартер - это договор аренды судна с экипажем с целью перевозки (или любой другой целью в рамках торгового мореплавания), а не договор перевозки груза на арендованном судне, укомплектованном экипажем. Это доказывается сравнительным анализом норм, содержащихся в гл. 34 (§ 3) ГК РФ и гл. X КТМ РФ (таблица 1.1).

Таблица 1.1

Сравнительный анализ норм ГК РФ и КТМ РФ в отношении договора тайм-чартера

	Глава 34 ГК РФ		Глава X КТМ РФ	
	Статья	Содержание (извлечение)	Содержание (извлечение)	Статья
1	632	По договору аренды (фрахтование на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации	По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания	198

2	633	Договор аренды транспортного средства с экипажем должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока	Тайм-чартер должен быть заключен в письменной форме	201
3	638	Если договором аренды транспортного средства с экипажем не предусмотрено иное, арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в аренду	В случае если тайм-чартером не предусмотрено иное, фрахтователь... может заключать от своего имени договоры фрахтования судна на время с третьими лицами	202
4	637	Если иное не предусмотрено договором... обязанность страховать транспортное средство и (или) страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен им или в связи с его эксплуатацией, возлагается на арендодателя	Судовладелец обязан также в течение срока действия тайм-чартера... оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности...	203
5	634	Арендодатель в течение всего срока договора аренды... обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства...	Судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю - принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования)... и надлежащему снаряжению судна	203
6	636	Если иное не предусмотрено договором... арендатор несет расходы, возникающие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства	...Фрахтователь оплачивает стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы	204

7	635	Члены экипажа являются работниками арендодателя. Они подчиняются распоряжениям арендодателя, относящимся к управлению и технической эксплуатации, и распоряжениям арендатора, касающимся коммерческой эксплуатации транспортного средства	Капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном. Для капитана судна и других членов экипажа судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна	206
8	635	Если договором аренды не предусмотрено иное, расходы по оплате услуг членов экипажа, а также расходы на их содержание несет арендодатель	Судовладелец обязан... оплачивать расходы... на содержание членов экипажа	203
9	622	При прекращении договора аренды арендатор обязан вернуть арендодателю имущество в том состоянии, в котором он его получил, с учетом нормального износа	По окончании срока действия тайм-чартера фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа	204
10	614	Арендатор обязан своевременно вносить плату за пользование имуществом (арендную плату). Порядок, условия и сроки внесения арендной платы определяются договором	Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером	208

Сравнительный анализ сопоставимых норм, приведенных в гл. 34 ГК РФ и гл. X КТМ РФ, позволяет сделать вывод, что тайм-чартер является договором аренды судна с экипажем, но не договором перевозки груза. Договором перевозки груза по российскому законодательству является чартер, но не тайм-чартер.

Сторонами тайм-чартера являются судовладелец (фрахтовщик <1>) и фрахтователь. На основании **статьи 8** КТМ РФ под судовладельцем понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании. Судовладельцем может быть лицо, эксплуатирующее судно на правах аренды, хозяйственного ведения, оперативного управления и пр. Несмотря на то что в русском слове "судовладелец" как бы обозначены основания для владения судном, закон говорит о том, что судовладельцем признается то лицо, которое

либо обладает законными правами собственности на судно (владеть, использовать, распоряжаться), либо использует судно на каком-либо ином законном основании. При этом у судовладельца присутствуют некоторые права владения судном, так как вся техническая эксплуатация лежит на нем.

<1> Термин "фрахтовщик" не упомянут в КТМ РФ, однако он часто используется в рамках договорных отношений по чартеру в качестве синонима термина "судовладелец".

Однако можно утверждать, что в течение тайм-чартера у фрахтователя также появляются некоторые права владения судном. Речь идет о том, что в вопросах коммерческой эксплуатации судна фрахтователю подчинен экипаж. Это означает, что у фрахтователя появляются отдельные права управления судном, что является существенным признаком владения объектом. Поэтому на время тайм-чартера судно находится в совладении судовладельца и фрахтователя.

После заключения тайм-чартера судовладелец обязан предоставить судно фрахтователю для использования судна с правами его коммерческой эксплуатации. Договор срочный, поэтому после истечения срока действия тайм-чартера судно должно быть возвращено судовладельцу. Срок аренды судна по тайм-чартеру определяется сторонами, но обычно колеблется от нескольких месяцев до нескольких лет.

Тайм-чартер является возмездным договором. В его определении (**статья 198** КТМ РФ) указана обязанность фрахтователя уплатить фрахт <1> судовладельцу, так как судно передается фрахтователю за определенную плату. Размер фрахта определяется только по соглашению сторон и не регулируется государственными или иными официальными органами.

<1> Для тайм-чартера термин "фрахт" имеет несколько иное значение, нежели для договора перевозки (**пункт 1 статьи 115** КТМ РФ). Для тайм-чартера фрахт означает плату по договору аренды судна с экипажем, а не плату по договору перевозки груза.

Тайм-чартер считается заключенным с момента достижения сторонами соглашения о его существенных условиях. Это позволяет отнести тайм-чартер к консенсуальным договорам. Кроме того, он является срочным и возмездным.

Положения **статьи 199** КТМ РФ устанавливают диспозитивный характер всей гл. X, устанавливающей и регулирующей положения и условия тайм-чартера. Положения конкретного тайм-чартера имеют приоритет над нормами гл. X. Правила, в ней установленные, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Положения закона регулируют также отношения сторон, не решенные в договоре, если по условиям договора применяется российское право.

Содержание тайм-чартера определено **статьей 200** КТМ РФ. Согласно ей в тайм-чартере должны быть указаны стороны договора, название судна, его технические и эксплуатационные характеристики, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия договора. Отсутствие, однако, в тайм-чартере какого-либо из перечисленных данных не влияет на действительность договора.

Документарной основой для заключения тайм-чартера служат проформы (стандартные формы) тайм-чартера. Проформами тайм-чартера являются заранее подготовленные и типографским способом отпечатанные формы договора. Договоры чартера обсуждаются и корректируются сторонами на основе предоставленных судовладельцами и фрахтователями проформ договора. Использование проформ, с одной стороны, ускоряет процесс согласования условий договора, концентрирует внимание сторон на условиях, которые индивидуализируют тайм-чартер. С другой стороны, проформы договора предоставлены к обсуждению и подписанию судовладельцами, которые в большей степени, нежели фрахтователи, знакомы с особенностями условий формирования проформ и их содержанием. Безусловным положительным моментом в использовании проформ для заключения тайм-чартера является унификация документов, которая ведет к унификации регулирования отношений, возникающих на основании договора.

Проформы тайм-чартеров разрабатываются международными организациями, а также национальными и международными объединениями судовладельцев. Наибольшую активность в разработке проформ тайм-чартеров проявляет Балтийский и международный морской совет (БИМКО-BIMCO <1>). Этой международной организацией разработаны десятки проформ тайм-чартеров, предназначенных для последующей доставки различных родов грузов, а также универсальные проформы. Последних сравнительно немного: Балтайм (BALTIME) 1974 г., Бокстайм (BOXTIME) 1990 г., Джентайм (GENTIME) 1999 г., Лайнертайм (LINERTIME) 1948 г. и некоторые другие.

<1> BIMCO - The Baltic and International Maritime Council (англ.).

Диспозитивный характер устанавливающих и регулирующих норм гл. X КТМ РФ проявляется еще и в том, что стороны тайм-чартера указывают в согласованных проформах, как правило, больший перечень характеристик, атрибутов и данных, нежели те, которые можно перечислить. В **статье 200** указаны только те данные, условия и характеристики, которые практически всегда присутствуют в договоре.

Например, в проформе тайм-чартера "GENTIME" <1> присутствует 24 основных индекса (глав или разделов) договора, не считая преамбулы и дополнительных оговорок. В проформе, предназначенной для согласования ее сторонами в целях заключения тайм-чартера, указаны следующие индексы:

<1> Название проформы тайм-чартера (англ.): General Time Charter Party, Code Name: "GENTIME".

- период действия договора и место предоставления судна фрахтователю (срок действия тайм-чартера, место передачи судна, начальный и конечный сроки передачи судна, уведомления, состояние судна, акцепт приема фрахтователем судна);
- районы плавания (ограничения по районам плавания, безопасные порты, страны, в порты которых судно не имеет право на заход, ледовая оговорка);
- требования к перевозимым грузам (законные грузы, эксклюзивные грузы, радиоактивные грузы, безопасные контейнеры, палубные грузы);
- возврат судна (место и время возврата судна судовладельцу, уведомления, последний рейс судна в период тайм-чартера);
- осмотр судна при его передаче и возврате;
- бункер (количество топлива при передаче судна фрахтователю и его возврате судовладельцу, цена приобретаемого топлива, оплата топлива);
- оснащение судна (требования о надлежащем оснащении судна судовладельцем, включая проход Суэцкого и Панамского каналов);
- платежи по договору <1> (порядок уплаты, размеры скидок, санкции судовладельца в случае задержки уплаты фрахта);

<1> В оригинальном английском тексте этот раздел тайм-чартера называется "HIRE", что характеризует данный договор как договор хайринга - среднесрочной аренды судна, а не договор перевозки груза.

- возврат судна <1> (условия возврата, состояние судна);

<1> В оригинальном английском тексте этот раздел тайм-чартера называется "OFF HIRE", т.е. возврат судна из договора хайринга - договора среднесрочной аренды.

- гибель судна (отношения сторон в случае гибели судна);
- обязательства судовладельца (приведение судна в мореходное состояние, уплата заработной платы капитана и экипажа судна, оплата расходов на поддержание судна в мореходном состоянии и страхование судна и ответственности судовладельца и др.);
- капитан (владеет английским языком, находится в двойном подчинении - судовладельца и фрахтователя);
- обязанности фрахтователя (направляет судно в безопасные порты, уплачивает портовые сборы, организует коммерческую эксплуатацию судна, осуществляет стивидорные работы и оплачивает их, уплачивает агентское вознаграждение, выдает необходимые денежные авансы капитану судна, отвечает за последствия контрабанды);
- права судовладельца (изъятие судна для срочного ремонта и поддержания класса, регулирование общей аварии в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1994 г., участие судна в спасательных операциях, арест судна);
- права фрахтователя (передача ему документов в целях коммерческой эксплуатации судна, право бесплатного пользования судовыми средствами связи, размещение на судне своего представителя - "суперкарго", фирменный флаг на рее и фирменная марка на трубе, инспекция технического состояния судна, передача судна в субтайм-чартер, привлечение экипажа для очистки трюмов судна и др.);

- стивидорная оговорка (ответственность фрахтователя за вред, причиненный судну во время погрузки, выгрузки, укладки; расходы по фумигации судна, ответственность за незаконную перевозку наркотических веществ);
- ответственность фрахтователя по договорам перевозки, подписание коносаментов, накладных и других документов;
- претензии (по грузу, по уплате фрахта, штрафы, гибель и повреждение судна и др.);
- исключения ответственности сторон (забастовки, локауты, народные и социальные волнения, постановления и действия властей, пожар и взрыв на судне, гибель капитана, скрытые дефекты судна и пр.);
- страхование (корпус и оборудование, страхование ответственности);
- военные риски ("Conwartime 1993");
- применимое право и арбитраж;
- выплата комиссионного вознаграждения брокеру;
- уведомления (переписка) сторон договора.

Кроме того, любая проформа чартера в своей первой части содержит следующие сведения: название компании брокера судовладельца, место и дата подписания чартера, название компании судовладельца и местонахождение его коммерческого предприятия, название компании фрахтователя и местонахождение его коммерческого предприятия, название судна и его основные характеристики (флаг, год постройки, класс <1>, дедвейт <2>, скорость и пр.).

<1> Класс судна (англ. ship's class) - оформляемое специальным документом свидетельство о соответствии технических характеристик судна требованиям того или иного авторитетного классификационного общества. Например, Регистра Ллойда (Lloyd's Register of Shipping) в Великобритании, Американского бюро судоходства (American Bureau of Shipping), Российского морского регистра и др.

<2> Дедвейт (англ. deadweight) - разность между водоизмещением судна при полной загрузке и в порожнем состоянии. Постоянная характеристика судна, показатель размера морских судов.

Проформа тайм-чартера "GENTIME" включает в себя также приложение (Appendix "A"), содержащее так называемые защитные оговорки. Здесь следует в первую очередь упомянуть оговорку "clause paramount", предписывающую заключение договора международной морской перевозки груза по коносаменту в соответствии с положениями Гаагско-Висбийских правил.

Тайм-чартер должен быть заключен в письменной форме (**статья 201** КТМ РФ). Это требование в полной мере соответствует положению **статьи 633** ГК РФ, в которой указано, что договор аренды транспортного средства с экипажем должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока. Указанная статья, однако, не предусматривает признание договора недействительным вследствие несоблюдения письменной формы.

Договор тайм-чартера не подлежит регистрации, несмотря на то что договоры аренды недвижимого имущества подлежат государственной регистрации (**пункт 2 статьи 609** ГК РФ). Морские суда относятся к недвижимому имуществу. Но на основании той же **статьи 633** ГК РФ к договорам аренды транспортного средства с экипажем правила о регистрации договоров аренды, предусмотренные **пунктом 2 статьи 609** ГК РФ, не применяются.

Статья 202 КТМ РФ содержит диспозитивную норму в отношении возможности заключения фрахтователем договора субфрахтования судна на время (субтайм-чартер). Если в договоре не предусмотрено иное, фрахтователь может в пределах предоставленных ему тайм-чартером прав заключать от своего имени договоры фрахтования судна на время с третьими лицами. Срок действия субтайм-чартера может совпадать со сроком тайм-чартера или быть его частью.

Положения рассматриваемой статьи совпадают с положениями, приведенными в **пункте 1 статьи 638** ГК РФ, где указана возможность заключения арендатором транспортного средства с экипажем договора субаренды при условии, что в самом договоре аренды не указано иное. По своей правовой природе субтайм-чартер должен совпадать с тайм-чартером. При этом заключение субтайм-чартера не освобождает фрахтователя от исполнения им тайм-чартера, заключенного с судовладельцем.

Если говорить о сторонах договора, то фрахтователь по тайм-чартеру становится судовладельцем по субтайм-чартеру, фрахтователем по субтайм-чартеру становится третье лицо - новый фрахтователь судна с экипажем. Судовладелец по первому договору и фрахтователь по второму договору уже не состоят друг с другом в договорных отношениях по аренде судна, поэтому не имеют прав и не несут обязанностей ни по тайм-чартеру, ни по субтайм-чартеру. Термин "субтайм-чартер" употребляется лишь в той связи, что

допускает право фрахтователя заключать от своего имени договоры тайм-чартера с третьими лицами. На самом деле по своей правовой природе субтайм-чартер ничем не отличается от тайм-чартера.

В рассматриваемой статье (**статья 202** КТМ РФ) говорится о том, что при заключении субтайм-чартера фрахтователь должен действовать в пределах предоставленных ему тайм-чартером прав. Субтайм-чартер должен быть договором фрахтования транспортного средства с экипажем, но условия такого договора не должны совпадать с условиями тайм-чартера. Фрахтователь по тайм-чартеру может отфрахтовать судно по субтайм-чартеру на более выгодных условиях, нежели те, которые были согласованы в тайм-чартере. Обычно так и бывает. Особенно это касается более высокой ставки фрахта в договоре субтайм-чартера. Однако фрахтователь по тайм-чартеру, являясь судовладельцем по субтайм-чартеру, не может предоставить фрахтователю по субтайм-чартеру прав больших, чем ему самому были предоставлены по тайм-чартеру.

Субфрахтователь не может использовать судно для целей иных, нежели те, которые были установлены тайм-чартером. Это касается как следования общим целям торгового мореплавания, так и конкретно родов перевозимых на судне по субтайм-чартеру грузов и географии плавания.

При этом не следует забывать, что никакой субтайм-чартер не освобождает фрахтователя тайм-чартера от выполнения им в полном объеме обязанностей перед судовладельцем, включая своевременный возврат судна судовладельцу в надлежащем состоянии (с учетом естественного износа).

В обязанности судовладельца вменяется привести судно в мореходное состояние к моменту передачи его фрахтователю и поддерживать судно в мореходном состоянии в течение срока действия тайм-чартера (**статья 203** КТМ РФ). Мореходность судна - это его годность для конкретных целей торгового мореплавания. Когда речь идет о перевозке грузов, мореходность включает в себя достижение определенных характеристик и параметров судна, относящихся к его технической годности и готовности по отношению к конкретному грузу. Кроме устойчивости судна, прочности корпуса, исправности машин и механизмов, надежности топливных систем и пр. требования касаются годности помещений судна к размещению в них грузов и наличия на судне функционирующих погрузочно-разгрузочных механизмов и приспособлений. Техническое снаряжение и оснащение судна должны быть произведены судовладельцем в соответствии с целью договора и спецификой перевозимых на судне грузов.

Мореходность судна должна быть обеспечена судовладельцем к началу срока тайм-чартера. Он же обязан поддерживать судно в мореходном состоянии в течение всего срока действия договора. Это подразумевает обеспечение судовладельцем технической готовности судна к плаванию, включая предоставление необходимых материалов и запасов. Уровень мореходности судна, достигнутый судовладельцем к моменту начала действия тайм-чартера, должен сохраняться в течение всего срока договора.

В обязанности судовладельца вменяется принять меры по укомплектованию судна экипажем. Это предусматривает достаточную численность трудоспособного контингента экипажа к моменту передачи судна фрахтователю и надлежащую квалификацию всех членов экипажа в соответствии с судовой ролью. Экипаж должен иметь также юридическую возможность выполнять надлежащим образом вмененные ему функции в течение всего срока тайм-чартера, включая допуск в порты, которые по условиям договора может посетить зафрахтованное судно. По тайм-чартеру судовладелец является работодателем членов экипажа и на этом основании обязан оплачивать их содержание. Эти расходы обычно включают заработную плату, оплату провизии и питьевой воды и фискальные расходы, связанные с пребыванием экипажа в зарубежных портах.

К расходам судовладельца относятся взносы и платы, связанные со страхованием судна и своей ответственности. Страхование судна осуществляется в отношении военных рисков, а также рисков надежности корпуса судна и находящегося на нем оборудования. Страхование ответственности судовладельца предусматривает страхование рисков, связанных с технической эксплуатацией судна, в результате которой ущерб может быть причинен как фрахтователю, так и третьим лицам. Ответственность за вред, причиненный транспортным средством третьим лицам, лежит на судовладельце на основании нормы, приведенной в **статье 640** ГК РФ в соответствии с правилами, предусмотренными гл. 59 ГК РФ "Обязательства вследствие причинения вреда".

Ответственность судовладельца по КТМ РФ ограничивается нemореходным состоянием судна. Судовладелец не несет ответственность, если докажет, что нemореходное состояние судна вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости, т.е. скрытыми недостатками судна. Ответственность судовладельца наступает при наличии его вины. Для того чтобы освободиться от ответственности, судовладелец должен доказать, что им, его агентами и служащими была проявлена должная заботливость о приведении судна в мореходное состояние к моменту

передачи судна фрахтователю. Обязанность доказывания наличия скрытых недостатков судна, которые привели к его мореходности, лежит также на судовладельце.

Судовладелец не несет ответственности по тайм-чартеру перед грузовладельцем за невыполнение или ненадлежащее исполнение договора морской перевозки груза. Такую ответственность перед грузовладельцем несет фрахтователь, но уже как перевозчик. Однако, возместив ущерб грузовладельцу, фрахтователь приобретает права на регрессные требования к судовладельцу. При этом конкретная ответственность судовладельца определяется условиями тайм-чартера. Как правило, ответственность за несохранную перевозку груза возлагается на судовладельца в тех случаях, когда повреждение, порча или утрата груза были вызваны отсутствием должной заботливости судовладельца в отношении мореходности судна. Доказывать вину судовладельца и размеры причиненного им ущерба в этом случае должно лицо, имеющее в этом интерес, т.е. фрахтователь по тайм-чартеру.

Обязанности по коммерческой эксплуатации судна по тайм-чартеру несет фрахтователь (**статья 204** КТМ РФ). Фрахтователь обязан пользоваться судном и услугами его экипажа в соответствии с целями договора и его условиями. Цели фрахтования определяются назначением использования судна, например для перевозки грузов, и, как правило, определенными районами плавания судна. Ограничения по использованию судна для перевозок грузов в определенных районах плавания указываются в тайм-чартерах формулировками: "перевозка между безопасными портами" или "безопасная перевозка между портами всегда на плаву".

Фрахтователь несет расходы, связанные с оплатой стоимости бункера, и другие расходы и сборы по коммерческой эксплуатации судна. Кроме оплаты топлива и воды фрахтователь обязан уплачивать портовые сборы, погрузочно-разгрузочные и стивидорные работы и прочие расходы, связанные с размещением и нахождением грузов на судне.

Отличительной особенностью тайм-чартера, что во многом определяет цели фрахтования судна, является то, что доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами его экипажа, являются собственностью фрахтователя. Если речь идет о перевозке грузов, то основным доходом фрахтователя будет являться фрахт, полученный фрахтователем как перевозчиком в результате заключения и исполнения им договора морской перевозки груза в интересах грузовладельца.

Не все доходы, полученные в течение срока действия тайм-чартера, принадлежат фрахтователю. Исключение составляют доходы, полученные от спасания, которые распределяются в равных долях между судовладельцем и фрахтователем, за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу судна доли вознаграждения (**статья 210** КТМ РФ).

По истечении срока действия тайм-чартера фрахтователь обязан вернуть судно судовладельцу. На основании **статьи 632** ГК РФ фрахтователь не обладает преимущественным правом фрахтования судна на новый срок. Согласно правилам указанной статьи тайм-чартер не может быть продлен на неопределенный срок даже при отсутствии возражений судовладельца. Однако указанное правило не лишает фрахтователя права заключить новый тайм-чартер на общих основаниях.

Фрахтователь обязан вернуть судно судовладельцу в том же состоянии, в котором оно было получено (с учетом естественного износа). Из этого следует, что установлена ответственность фрахтователя за вред, причиненный судну, включая его повреждение и гибель. Однако доказывать вину фрахтователя в этом случае должен судовладелец.

При несвоевременном возврате судна фрахтователь обязан оплатить сверхнормативный срок использования судна. Оплата производится по ставке фрахта, предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если таковая превышает ставку фрахта, предусмотренную договором. Однако обычно в договоре указываются дополнительный срок - марджин (англ. margin), в течение которого фрахтователь может задержать судно, и порядок исчисления фрахта за превышенное время. О сохранении соответствующей оговорки в существующих проформах тайм-чартера обычно заботится судовладелец.

Статья 205 КТМ РФ в явной форме определяет ответственность фрахтователя перед грузовладельцем, если судно зафрахтовано для целей перевозки грузов. Фрахтователь вправе заключать договоры морской перевозки груза от своего имени (а не от имени судовладельца), выдавать и подписывать чартеры, коносаменты и другие перевозочные документы. Это означает, что в отношениях с грузовладельцами фрахтователь становится перевозчиком, а подписываемые им документы подтверждают наличие договора морской перевозки груза. Поэтому ответственность за несохранную перевозку груза несет не судовладелец, а перевозчик.

Если договор перевозки будет носить международный характер, то он будет регламентироваться и регулироваться соответствующими нормами международного частного морского права (Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила или Гамбургские правила). В отношении договора морской перевозки груза,

регулируемого российским правом, будут действовать правила, установленные ст. ст. 166 - 176 КТМ РФ.

Коносамент или иной подобный документ, подтверждающий наличие договора перевозки, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика. Именно подпись капитана судна стоит, как правило, на коносаментах. Такая подпись правомочна, так как в коммерческом отношении капитан судна подчиняется фрахтователю.

Это утверждение подтверждается положениями **статьи 206** КТМ РФ, в которой, в частности, указано, что для капитана судна и других членов экипажа обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна. Это положение закреплено в большинстве существующих проформ тайм-чартера в виде оговорки "Employment clause" - о занятости и агентировании. Здесь установлены границы обязанностей и полномочий капитана в отношении распоряжений фрахтователя при взаимодействии с контрагентами, портовыми, таможенными и иными службами. Естественно, что убытки судовладельца вследствие исполнения капитаном и экипажем распоряжений фрахтователя по коммерческой эксплуатации судна должны возмещаться фрахтователем. При этом судовладелец должен доказать, что капитан не имел возможности отказаться от исполнения указаний фрахтователя, не содержащихся в тайм-чартере или относящихся к сфере технической эксплуатации судна. Здесь важно наличие причинно-следственной связи между убытками судовладельца и исполненными распоряжениями фрахтователя.

Рассматриваемая статья в явном виде указывает на то, что капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Под судовождением понимается навигационное управление судном, с помощью которого достигаются поставленные цели плавания, при условии обеспечения безопасности мореплавания. Фрахтователь не должен вмешиваться в процессы судовождения, если они не влияют на результаты коммерческой эксплуатации судна.

Посещение судами портов в течение тайм-чартера затрагивает вопросы, относящиеся как к коммерческой, так и к технической эксплуатации судна. В проформах тайм-чартеров обычно присутствуют оговорки о перевозках между безопасными портами, когда судно находится "всегда на плаву". Однако решать, является ли порт безопасным, например, в смысле ледовой обстановки, надлежит капитану судна. Эти вопросы относятся к технической эксплуатации судна, и по ним капитан подчиняется только судовладельцу. Мнение последнего при споре капитана судна и фрахтователя остается решающим.

Вопросы найма экипажа, его квалификации и количества находятся в компетенции судовладельца. В случае претензий фрахтователя по этим вопросам он должен обратиться к судовладельцу, который может согласиться или не согласиться с требованиями фрахтователя о полной или частичной замене экипажа, включая капитана судна.

Ответственность фрахтователя перед судовладельцем по тайм-чартеру определена **статьей 207** КТМ РФ. Ее положения перекликаются с нормой, приведенной в **статье 639** ГК РФ, в которой указано, что в случае гибели или повреждения транспортного средства арендатор обязан возместить арендодателю причиненные убытки, если последний докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором. В КТМ РФ эта норма изложена по-другому. Здесь говорится о том, что фрахтователь не несет ответственности за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением зафрахтованного судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

Основанием для возмещения убытков фрахтователем судовладельцу является доказанная вина фрахтователя. Доказывать такую вину должен судовладелец. Фрахтователь не отвечает перед судовладельцем в случае отсутствия вины. Однако, говоря об отсутствии вины фрахтователя, не следует забывать о том, что фрахтователь несет ответственность за действия своих служащих и иных лиц, которым фрахтователь давал указания во время действия тайм-чартера. Если, к примеру, фрахтователь давал указания капитану судна по вопросам коммерческой эксплуатации судна и такие указания привели к убыткам судовладельца в отношении гибели или повреждения судна, то при доказанности вины фрахтователя он будет отвечать за вред, так как по коммерческим вопросам капитан находится в подчинении фрахтователя.

Фрахт в смысле содержания **статьи 208** КТМ РФ является арендной платой по тайм-чартеру, которую фрахтователь должен уплатить судовладельцу. Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, предусмотренные договором. Речь идет о виде и валюте платежа, курсе перевода валют, месте платежа. Уплата фрахта производится фрахтователем вперед за определенный календарный срок, обычно - полмесяца или месяц, предусмотренный в договоре. Уплата фрахта не ставится в зависимость от финансовых результатов, полученных фрахтователем по тайм-чартеру. Ни прибыли, ни убытки

фрахтователя не влияют на измерение размера фрахта.

Просрочка уплаты фрахта по тайм-чартеру может привести к изъятию судна у фрахтователя. Максимальный срок просрочки в уплате фрахта судовладельцу равен 14 календарным дням. После наступления указанного срока судовладелец может изъять судно из эксплуатации без решения суда или арбитража и независимо от состояния судна (груженого или балластного) и места его нахождения.

Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов по судну за время, в течение которого оно было непригодно вследствие немореходного состояния. С другой стороны, если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером. При этом судовладелец не теряет права на возмещение причиненного ему ущерба.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна (**статья 209** КТМ РФ). Гибель судна означает не только его физическое уничтожение, но и пропажу судна без вести. Гибель судна означает прекращение договора. Поэтому фрахт подлежит уплате судовладельцу только по последний день тайм-чартера. Если день гибели судна установить невозможно, то таковым считается день получения последнего известия о судне. Однако проформы чартера иногда по-другому связывают уплату фрахта со сроками пропажи судна без вести.

Бербоут-чартер.

Бербоут-чартер представляет собой договор долгосрочной аренды судна, по существенным условиям которого фрахтователь получает от судовладельца судно без экипажа во временное владение и использование. Согласно **статье 211** КТМ РФ по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт <1>) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

<1> Как и для тайм-чартера, для бербоут-чартера термин "фрахт" означает плату за аренду судна по договору.

Передача судна в бербоут-чартер, например, для перевозок грузов не означает, что существует какая-либо причинно-следственная связь между таким договором аренды судна и договором морской перевозки груза. В определении бербоут-чартера упоминание перевозок грузов перечисляет лишь одну из целей торгового мореплавания, которые приведены в **статье 2** КТМ РФ. Это означает, что судно может быть передано судовладельцем фрахтователю в бербоут-чартер именно для того, чтобы в период действия договора на нем перевозились грузы. Однако для этого фрахтователь должен строить свои отношения с грузовладельцами на основании договоров перевозки грузов.

На основании определения бербоут-чартера можно сделать вывод о том, что такой договор можно квалифицировать как консенсуальный, срочный, возмездный.

Основы правового регулирования отношений по бербоут-чартеру заложены в российском законодательстве в подпараграфе (разделе) 2 § 3 гл. 34 ГК РФ "Аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации" и конкретизированы для специфики морского судоходства в гл. XI КТМ РФ (ст. ст. 211 - 224). При этом в **статье 212** указано, что правила, установленные указанной главой КТМ РФ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Таким образом, правила гл. XI КТМ РФ диспозитивны.

Срок бербоут-чартера определяется соглашением сторон. Установившаяся практика свидетельствует о том, что по таким договорам судно берется в аренду на годы. Поэтому можно говорить о бербоут-чартере как о форме финансового лизинга судов.

Бербоут-чартер заключается в письменной форме. Это определяется и **статьей 214** КТМ РФ, и установившейся практикой договорных отношений по долгосрочной аренде морских судов без экипажа. Письменная форма бербоут-чартера находит свое отражение в проформах, которые согласовывают и подписывают стороны договора. В практике договорных бербоут-чартерных отношений применяют всего три проформы: Беркон А (BARECON "A") 1974 г., Беркон Б (BARECON "B") 1974 г., Беркон 89 (BARECON "89") 1989 г. Все они разработаны БИМКО.

Проформа Беркон А (BARECON "A") разработана для взятия в бербоут-чартер судов, уже построенных и находящихся в эксплуатации. Проформа Беркон Б (BARECON "B") определяет основные условия договора, когда судно берется в бербоут-чартер на этапе строительства. И наконец, проформа Беркон 89 (BARECON "89") стала в последние десятилетия наиболее применяемой в договорной бербоут-чартерной работе, так как в ней интегрированы условия двух других вышеуказанных проформ.

В российском законодательстве (**статья 644** ГК РФ, **статья 216** КТМ РФ) судовладельцу вменяется в обязанность привести судно в мореходное состояние к моменту передачи его фрахтователю. Речь идет о технической годности судна (корпус судна, двигатели, оборудование) для его использования в целях, предусмотренных договором. Однако поддерживать такое состояние судна в течение всего срока действия бербоут-чартера обязан фрахтователь, а не судовладелец, как по тайм-чартеру. Исключение составляют скрытые недостатки судна, устранение которых лежит на судовладельце.

В отличие от тайм-чартера по бербоут-чартеру комплектование экипажа судна осуществляет фрахтователь (**статья 217** КТМ РФ). Все члены экипажа являются служащими фрахтователя и подчиняются ему как по вопросам технической эксплуатации, так и по вопросам коммерческой эксплуатации судна.

Особенности найма и увольнения фрахтователем экипажа судна сформировали еще один вид договора аренды морских судов, который именуют "димайз-чартер" <1>. Бербоут-чартер считают разновидностью димайз-чартера, а не наоборот <2>. Как правило, судно отфрахтовывается на тех же условиях, как и по бербоут-чартеру, но с экипажем. Этот экипаж фрахтователь вправе уволить. Однако судовладелец может сохранить некоторый контроль над технической эксплуатацией судна, обязав фрахтователя оставить капитана судна и, например, старшего помощника.

<1> Димайз-чартер (англ. Demise Charter).

<2> Тем не менее законодательство большинства стран регулирует условия именно бербоут-чартера.

По бербоут-чартеру фрахтователь несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна (**статья 219** КТМ РФ). Фрахтователь осуществляет техническую и коммерческую эксплуатацию судна в полном объеме. Он вправе вступать в договорные отношения с третьими лицами, в том числе в качестве перевозчика по международной морской перевозке груза. На фрахтователе лежит внедоговорная ответственность за вред, причиненный судном, так как он управляет источником повышенной опасности (**статья 1079** ГК РФ). **Статья 219** КТМ РФ указывает на исключения ответственности фрахтователя. Они относятся к требованиям возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. По таким требованиям ответственность несет собственник судна (**статья 316** КТМ РФ).

Убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна, несет фрахтователь, если не докажет, что убытки причинены не по его вине (**статья 220** КТМ РФ). В отношении указанных убытков фрахтователь отвечает перед судовладельцем, так как по бербоут-чартеру фрахтователь полностью отвечает за управление судном, в том числе и за действия экипажа.

Согласно **статье 221** КТМ РФ оплата аренды судна по бербоут-чартеру производится фрахтователем по согласованной ставке за месяц вперед. Как правило, согласовывается ставка люмпсум (англ. lumpsum), которая не зависит от количества перевезенного на судне груза и финансовых результатов эксплуатации судна фрахтователем. Перевозка не является предметом бербоут-чартера. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время немореходности судна, если только эта немореходность не возникла по вине фрахтователя.

В случае просрочки уплаты фрахта на срок свыше 14 календарных дней <1> судовладелец вправе без предупреждения изъять у фрахтователя судно и потребовать возмещения причиненных такой просрочкой убытков. Норма, связанная с изъятием судна, не применяется, если по условиям договора предусмотрен выкуп фрахтователем судна по окончании срока действия бербоут-чартера (**статья 222** КТМ РФ). При этом задержка в уплате фрахта должна быть вызвана обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя. Однако и в этом случае судовладелец имеет право на взыскание с фрахтователя понесенных убытков.

<1> Согласно подп. "е" п. 10 проформы "Беркон 89" максимальный срок просрочки платежа фрахта равен семи дням.

По окончании срока действия договора возможно наступление двух обстоятельств: возврат судна собственнику и выкуп судна фрахтователем. Если условия договора не предусматривают выкуп фрахтователем судна, то он обязан вернуть судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было им получено, с учетом нормального износа (**статья 218** КТМ РФ). Если условия бербоут-чартера предусматривают выкуп судна, то судно переходит в собственность фрахтователя по окончании срока действия договора при условии, что фрахтователь выполнил все условия договора, в том числе произвел

последнюю уплату фрахта (**статья 624** ГК РФ и **статья 223** КТМ РФ).

Кроме того, положения гл. XI КТМ РФ содержат некоторые иные нормы в отношении бербоут-чартера (суббербоут-чартер, ответственность за недостатки выкупленного судна и др.).

Рейсовый чартер (чартер <1>**).**

<1> Такое название параграфа намеренно установлено автором.

Рейсовый чартер (англ. voyage charter) принято считать одним из трех основных видов чартеров, применяемых в обычной практике международного торгового мореплавания. Наряду с тайм-чартером и бербоут-чартером рейсовый чартер составляет договорную основу трампового судоходства. В профессиональной правовой и экономической литературе условия рейсового чартера принято анализировать и давать в сравнении с условиями других видов чартеров <1>. Все это дает основание на первый взгляд отнести рейсовый чартер к еще одной разновидности договора аренды судов.

<1> К примеру, сравнение коммерческих и правовых условий договоров рейсового чартера и тайм-чартера, включая обязательства и ответственность сторон, приведено в таблице на с. 14 в кн.: Шутенко В. Аренда судов. Сер. "Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика)". Вып. 3. СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2003.

Рейсовый чартер (чартер) как договор морской перевозки груза. На самом деле это не так. Российское общегражданское и морское законодательство не содержит дефиниции договора, именуемого рейсовым чартером <1>. Можно найти определение договора фрахтования (чартер), которое приведено в **статье 787** ГК РФ, и чартера как договора морской перевозки груза (**подпункт 1 пункта 2 статьи 115** КТМ РФ). Существенные условия договора фрахтования позволяют классифицировать чартер в качестве такого договора, когда фрахтовщик предоставляет фрахтователю за плату все (чаще всего!) транспортное средство (судно) для перевозки грузов на один или несколько рейсов.

<1> В законодательстве многих зарубежных стран рейсовый чартер присутствует. Например, в ст. 134 КТМ Украины 1995 г. рейсовый чартер определен в качестве одного из документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской перевозки груза.

Речь идет о договоре перевозки, не носящем публичный характер. Фрахтователь договаривается с перевозчиком о доставке морским путем грузов на конкретном судне. Маршрут перевозки должен удовлетворять требованиям фрахтователя и может не совпадать (и, как правило, не совпадает) с маршрутом движения судов на регулярных линиях. Итак, речь идет об индивидуализации судна, а также о выделении его вместимости (трюмов, твиндеков, палуб, контейнерных ячеек) для перевозки конкретных грузов за согласованную сторонами плату между двумя или несколькими портами.

Здесь нет признаков какого-либо вида договора аренды транспортного средства, зато присутствуют все существенные условия договора перевозки груза. Речь идет об индивидуальном предоставлении вместимости судна для перевозки грузов определенного грузовладельца. Управление судном и его техническая и коммерческая эксплуатация осуществляются судовладельцем, который для фрахтователя является перевозчиком. Фрахтователь не приобретает никаких прав на владение и использование судна, кроме как право получить для перевозки грузов судно (или его часть) на иных, нежели публичные, условиях. Предметом договора является перевозка груза между портами отправления и назначения (рейс), а не срок использования судна. Фрахтователь несет расходы, а судовладелец, соответственно, получает доходы, связанные с конкретной перевозкой конкретного количества груза по конкретному маршруту доставки. В **пункте 4 статьи 115** КТМ РФ указано, что фрахтователем будет являться лицо, которое заключит такой договор морской перевозки груза.

Перевозчиком будет являться лицо, которое на законных для соответствующей страны основаниях <1> имеет право вступать в договорные отношения, связанные, в частности, с международной морской перевозкой груза. Это в равной степени относится как к договорному, так и к фактическому перевозчику. Их отношения между собой не изменяют правовое положение сторон рейсового чартера (чартера). Кроме того, договор может быть заключен от имени перевозчика, например, его агентом. Права собственности на судно не обязательны для идентификации перевозчика. Фрахтователи по тайм-чартеру или бербоут-чартеру могут выступать в качестве перевозчика в отношениях с грузоотправителями (фрахтователями) по рейсовому чартеру (чартеру).

<1> Речь идет в том числе и о правилах и процедурах национального лицензирования международной перевозочной деятельности на морском транспорте.

Термин "фрахтователь" имеет в КТМ РФ двойное значение. Если согласно **пункту 1 статьи 115** фрахтователь является стороной договора морской перевозки груза, то на основании **статей 198 и 211** фрахтователь определен в качестве стороны тайм-чартера и бербоут-чартера соответственно. А данные договоры представляют собой, как было установлено, разновидности договоров аренды морских судов.

Термин "фрахт" подвергся в КТМ РФ такой же участи. Согласно нормам, приведенным в вышеуказанных статьях, фрахт обозначен в качестве вознаграждения перевозчику по договору перевозки - рейсовому чартеру (чартеру) и в качестве платы судовладельцу по договору аренды судна с экипажем и без такового - тайм-чартеру и бербоут-чартеру соответственно.

Существенные условия рейсового чартера (чартера) позволяют квалифицировать его в качестве консенсуального, срочного, возмездного договора. Для исполнения договора перевозки требуется предварительная индивидуализация судна, на котором будет перевозиться груз. Следовательно, рейсовый чартер (чартер) должен быть заключен до передачи груза перевозчику. Маршрут (маршруты) перевозки определяется соглашением сторон <1>. Следовательно, существует определенный сторонами срок исполнения перевозчиком обязательств по доставке груза или же перевозка должна быть осуществлена перевозчиком в разумный срок. Оплата фрахтователем услуг перевозчика (фрахт) указывает на возмездность договора.

<1> Разновидностями рейсового чартера (чартера) являются чартер на кругорейс (перевозка грузов в прямом и обратном направлениях) и чартер на несколько (два и более) последовательных рейсов, когда перевозка грузов осуществляется несколькими рейсами по маршрутам, согласованным сторонами в договоре.

Наличие и содержание рейсового чартера (чартера) подтверждаются чартером. Следовательно, чартер-договор подтверждается чартером-документом, т.е. заключается в письменной форме (**статья 117** КТМ РФ).

Чартер и коносамент. Соотношение условий рейсового чартера (чартера) и коносамента определено в **статье 119** КТМ РФ. В ней, в частности, указывается на то, что отношения между перевозчиком и не являющимся стороной договора морской перевозки груза получателем определяются коносаментом. Если договор морской перевозки заключен по рейсовому чартеру (чартеру) и если фрахтователь является получателем, то отношения между перевозчиком и получателем определяются не коносаментом, а чартером. В любом случае условия чартера обязательны для получателя, если коносамент содержит ссылку на них.

Из положения **статьи 119** можно сделать вывод о степени участия получателя в договоре перевозки: является ли получатель только субъектом договора морской перевозки или стороной такого договора. Причем это касается и договора морской перевозки, заключаемого с помощью коносамента, и договора перевозки по рейсовому чартеру (чартеру). Кроме того, в определении договора морской перевозки (**статья 115** КТМ РФ) получатель назван лишь в качестве лица, управомоченного на получение груза от перевозчика, а в положениях **статьи 159** КТМ РФ предусмотрены права перевозчика по распоряжению грузом в случаях, когда "в порту выгрузки получатель не востребовал груз или отказался от него". Следовательно, получатель по общему правилу не является стороной договора морской перевозки груза, за исключением, указанным в **статье 119**: если фрахтователь и получатель по рейсовому чартеру (чартеру) обозначены как одно и то же лицо.

Это возможно и достаточно часто встречается в практике международного оборота, например, когда договоры купли-продажи товаров заключаются на условиях ИНКОТЕРМС 2000 - FAS (свободно вдоль борта судна) и FOB (свободно на борту). По этим условиям фрахтование судна вменено в обязанности покупателя, который может совпадать с получателем груза по договору морской перевозки.

Содержание чартера. Содержание рейсового чартера (чартера) определяется положениями **статьи 120** КТМ РФ. В ней, в частности, указано, что в чартере должны содержаться наименование сторон, название судна, род и вид груза, размер фрахта, место погрузки груза, место назначения или направления судна. Этот перечень не является исчерпывающим. По соглашению сторон в чартер могут быть внесены иные условия, оговорки и аддендумы (англ. addendum) - дополнения к чартеру, в которые включают

согласованные сторонами новые условия договора и поправки к нему. Аддендумы (их может быть несколько) должны иметь ссылку на основной договор и подписаны сторонами рейсового чартера (чартера).

Точно так же как для тайм-чартера и бербоут-чартера, для рейсового чартера (чартера) международными организациями, в частности БИМКО, разрабатываются универсальные формы договоров - проформы чартеров. Однако проформы рейсовых чартеров более индивидуализированы применительно к родам перевозимых на соответствующих судах грузов. Существуют проформы наливных, угольных, зерновых и иных чартеров, хотя применяются и универсальные проформы рейсовых чартеров, такие как Дженкон (GENCON), Сканкон (SCANCON) и др.

При всем многообразии проформ рейсового чартера (чартера) большинство из них содержат следующие условия и оговорки:

- дата и место заключения договора;
- наименование перевозчика и местонахождение его основного предприятия;
- брокер перевозчика, если чартер подписан им от его имени или по его поручению;
- наименование фрахтователя и местонахождение его основного предприятия;
- брокер фрахтователя, если чартер подписан им от его имени или по его поручению;
- судно для перевозки грузов (название, флаг, дедвейт, валовая и чистая вместимость, класс, характеристика помещений для перевозки грузов);
- род (или рода) грузов (грузы любого вида, любые законные грузы, грузы определенного рода (или родов), укладочная кубатура груза и др.);
- уплата фрахта (по каким показателям исчисляется, как и когда уплачивается);
- место (или места) погрузки (заранее указанные порты погрузки, географический опцион портов погрузки, границы портов погрузки);
- место (или места) назначения (заранее указанные порты выгрузки или географический опцион выгрузки);
- последовательность захода судна в порты (географическая ротация);
- залоговое право перевозчика на груз;
- оговорка о распространении на рейсовые чартеры положений Гаагских или Гаагско-Висбийских правил (англ. "Paramount" clause);
- прекращение ответственности фрахтователя (англ. cesser clause);
- условие о переуступке чартера <1> (англ. cession clause);

<1> Условие о переуступке фрахтователем своих прав по рейсовому чартеру (чартеру) с согласия перевозчика третьим лицам установлено также в **статье 121** КТМ РФ.

- оговорки о забастовке (англ. strike clause);
- оговорка о войне (англ. war clause);
- применимое право;
- арбитраж (англ. arbitration clause) и пр.

Для регламентации условий рейсового чартера (чартера) также большое значение как для фрахтователя, так и для перевозчика имеют две группы норм, первая из которых определяет судно, позицию судна, сроки и место подачи судна под погрузку **(статьи 125 - 129** КТМ РФ). Положения указанных статей относятся к договорам перевозки по рейсовому чартеру (чартеру), за исключением **пункта 2 статьи 127** КТМ РФ, который относится только к договорам перевозки в линейном сообщении по коносаментам.

Судно, позиция судна, подача судна под погрузку. В частности, в **статье 125** КТМ РФ указывается, что замена (субститут) судна может быть произведена только с согласия фрахтователя, за исключением случаев вынужденной перегрузки груза на другое судно, возникшей после начала погрузки груза. Если в чартере определено название судна, то его замена перевозчиком в одностороннем порядке означает нарушение одного из существенных условий договора. Возможность замены судна может как определяться, так и не определяться в чартере. Если в таком договоре перевозки есть оговорка о субституте, то дополнительного согласия фрахтователя на замену судна не требуется. Как правило, подобная оговорка содержит условия замены судна и его основные параметры, включая технические характеристики нового судна, требования к национальной принадлежности собственника, флагу и пр. Если оговорки о субституте в чартере нет, то на замену судна требуется письменное согласие фрахтователя, что будет являться не только дополнением к договору, но и его неотъемлемой частью.

Субститут судна и его характеристики могут иметь существенное экономическое и правовое значение

для фрахтователя, который выступает в качестве продавца по международному договору купли-продажи и надеется получить оговоренные денежные средства на товар с аккредитива, открытого покупателем. Очень часто покупатель указывает в контракте купли-продажи и в аккредитивном договоре жесткие ограничения на флаг судна, доставляющего купленные им товары, национальную принадлежность судовладельца, перевозчика и экипажа и даже на порты стран захода судна за последний год. Замена судна, не удовлетворяющая заданным параметрам, может привести к тому, что продавец не сможет получить оговоренные денежные средства за поставленный товар <1>.

<1> Подробнее см.: Голубчик А.М., Холопов К.В. Проблемы применения аккредитивной формы расчетов в практике работы российских экспортеров и международных экспедиторов (при поставке товаров морским путем) // Финансы и кредит. 2006. N 26 (230). С. 2 - 6.

Статьи 126 и 127 КТМ РФ определяют обязательства и ответственность фрахтователя в выборе порта и места погрузки в выбранном порту по рейсовому чартеру (чартеру). В договоре фрахтователем должен быть указан "безопасный порт" (англ. safe port) погрузки. Фрахтователь несет ответственность за ущерб, причиненный судну и грузу в порту. Порт признается безопасным, если в момент нахождения в нем судна одновременно выполняются четыре условия: безопасность в навигационном смысле (надлежащие метеоусловия, наличие навигационного оборудования в порту, буксиров и пр.), безопасность в политическом отношении (отсутствует риск ареста судна, его захвата в связи с операциями военного или иного характера), санитарная безопасность (в порту отсутствуют эпидемии, нет карантина) и безопасность для груза. Перевозчик вправе отказаться от направления судна в небезопасный порт, а в случае возникновения дополнительных расходов или убытков - потребовать их возмещения с фрахтователя. Здесь действует принцип вины фрахтователя, который должен доказать, что приложил все усилия к тому, чтобы удостовериться в безопасности выбранного им порта погрузки.

Место погрузки в порту может быть указано в чартере или сообщено капитану судна в момент захода судна в порт. Под местом погрузки понимаются причал, плавучий склад, док и т.п. Термин "безопасное место погрузки" означает, что при подходе к нему во время погрузки и при выходе груженого судна из порта оно должно оставаться "всегда на плаву" (англ. always afloat). Если фрахтователь в чартере указал непригодное для погрузки место, то перевозчик может подать судно в место, обычно используемое в данном порту для погрузки данного рода груза. Здесь источником правового регулирования отношений по данному условию рейсового чартера (чартера) становится устоявшийся для данного порта морской торговый обычай.

Условия чартера о сроке подачи судна и о готовности судна к грузовым операциям определены в **статьях 128 и 129** КТМ РФ. Срок подачи судна (позиция судна) указывается в чартере и является существенным условием договора. Позиция судна (англ. position of vessel) обычно определяется двумя датами: начальной (англ. laydays) и конечной (англ. canceling). Лейдейс означает дату, ограничивающую срок наиболее ранней подачи судна под погрузку, когда фрахтователь обязан принять судно и нести ответственность за его простой. Канцелингом предусматривается наиболее поздний срок, когда судно должно прибыть в порт и быть готовым к погрузке. Фрахтователь имеет право отказаться от приема судна после даты канцелинга, расторгнуть чартер и потребовать возмещения убытков, игнорируя любые причины опоздания судна, кроме тех, которые были оговорены в чартере или за которые перевозчик не отвечает. Доказывание отсутствия вины лежит на перевозчике. Чартером может предусматриваться подача фрахтователю или получателю капитаном судна извещения - нотиса о предполагаемом времени прибытия судна в порт погрузки (англ. notice of expected time of arrival). Инициатором включения такой оговорки в чартер обычно является фрахтователь, который обязывает подачу нотиса капитаном судна в целях подготовки грузов для погрузки.

Другим уведомлением перевозчика, обозначенным в чартере, является нотис о готовности судна к проведению грузовых операций (англ. notice of readiness), соответственно погрузке или выгрузке. Такой нотис подается по прибытии судна в порт (или в обычное для данного порта место ожидания) после того, как судно оказывается готовым во всех отношениях к началу погрузки (или выгрузки). Под готовностью понимается не только способность судна принимать грузы, но выполнять необходимые портовые формальности для получения судном свободной практики (англ. free practice) - разрешения на свободное сообщение с берегом. Иногда по условиям рейсового чартера (чартера) нотис о готовности подается уже после достижения судном причала погрузки (или выгрузки) и служит основанием для начала исчисления сталийного времени.

День и час подачи уведомления (нотиса о готовности) определяются в чартере. Причем большинство

проформ чартеров указывают не на дату и время подачи нотиса, а на его вручение фрахтователю (получателю). Неготовность судна к выполнению грузовых операций после подачи нотиса о готовности означает неподачу судна. В этом случае фрахтователь имеет право взыскать с перевозчика убытки по общим правилам, установленным применимым законодательством.

Отдельно (вторая группа норм: ст. ст. 130 - 136 КТМ РФ) следует упомянуть условия чартера, регламентирующие сроки выполнения в портах погрузочно-разгрузочных работ, а также ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение таких обязательств. В первую очередь речь идет о порядке и правилах исчисления сталийного времени (англ. laytime) - времени, установленного рейсовым чартером (чартером) на выполнение фрахтователем погрузочно-разгрузочных работ.

Сталийное и контрсталийное время, демередж и диспач, детеншен. Рейсовый чартер (чартер) как договор морской перевозки груза предусматривает, что все расходы по эксплуатации судна, которые каким-то образом отражены в ставке фрахта, несет перевозчик. При этом перевозчик, как правило, не принимает на себя обязательства и ответственность за выполнение работ по погрузке и выгрузке грузов в портах отправления и назначения, однако может понести убытки вследствие чрезвычайной их продолжительности. Поэтому во всех проформах рейсового чартера (чартера) присутствуют оговорки о сталийном времени, соблюдение (непревышение) фрахтователем которого не потребует от него уплаты дополнительного фрахта перевозчику.

Сталийное время (**статья 130** КТМ РФ), началом которого служит подача капитаном судна нотиса о готовности, исчисляется в рабочих днях, часах и минутах. Исчисление сталийного времени (сталии) - достаточно сложная и запутанная для непосвященных процедура. В целях ее формализации и унификации для заключения чартеров в декабре 1980 г. были изданы "Определения используемых в чартерах терминов, относящихся к сталии" <1> (см. Приложение).

<1> Совместный документ БИМКО, Международного морского комитета (ММК), Федерации национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА) и Генерального совета британского судоходства.

Сталийное время в чартерах исчисляется либо непосредственно по количеству рабочих дней порта (последовательных дней, погожих рабочих дней, погожих рабочих дней из 24 последовательных часов и пр.), либо по количеству дней исходя из заданных нормативов погрузки (выгрузки), приходящихся на люк или иной принимающий груз отсек судна (на люк в сутки, на рабочий люк в сутки).

Обычно перевозчик заинтересован начинать отсчет сталийного времени после подачи нотиса о готовности независимо от занятости причала и наличия очередей к нему. Тому способствуют оговорки в чартере типа "время, потерянное в ожидании причала, считается временем погрузки" или "независимости от очереди". Время ожидания причала, как правило, засчитывается в сталию. Это определяется диспозитивностью норм гл. VIII КТМ РФ, на что указывают положения **статьи 116**. Поэтому норма, изложенная в **п. 2 статьи 130**, указывающая на то, что сталийное время исчисляется со следующего дня после подачи нотиса о готовности, является также диспозитивной, и в проформах рейсовых чартеров обычно приводятся иные условия начала сталии.

Из сталийного времени исключаются периоды, когда погрузка (или выгрузка) не производилась по причинам, зависящим от перевозчика (например, вышли из строя лебедки судна). Кроме того, в сталии не учитываются периоды, когда производство погрузочно-разгрузочных работ было невозможно по метеорологическим условиям порта или вследствие наступления форс-мажорных обстоятельств, оказавших влияние на возможность или сроки выполнения операций по безопасной погрузке или выгрузке. Если же производство работ было возможно, но не осуществлялось фрахтователем или отправителем, то сталийное время не прерывается. Обычно в проформах чартеров подробно расписаны условия прерывания и возобновления течения сталийного времени.

Как следует из текста **пункта 5 статьи 130,** правила, ею установленные, в равной степени относятся и к определению стали для портов выгрузки. Обычно сталийное время регламентируется в договорах раздельно для операций по погрузке и выгрузке. Однако в проформах рейсовых чартеров встречается условие "реверсибл", или "реверсивные дни" (англ. reversible days), дающее фрахтователю право объединять сталийное время, предоставляемое ему чартером для портов погрузки и выгрузки.

Если фрахтователь не успевает произвести необходимые работы по погрузке или выгрузке, то для него начинает течь контрсталийное время (время дополнительно допустимого чартером или обычаями порта ожидания судна). Контрсталийное время начинается сразу по истечении сталийного времени (**пункт 1 статьи 131** КТМ РФ). В контрсталийное время включаются воскресные и праздничные дни и перерывы в

работе, вызванные неблагоприятными метеорологическими условиями и форс-мажорными обстоятельствами, когда погрузка или выгрузка не производилась. Контрсталия прерывается только тогда, когда работы не производились по зависящим от перевозчика причинам.

Такое время (контрсталия) является штрафным для фрахтователя (**статья 132** КТМ РФ). Размер платы за простой судна в течение контрсталийного времени, именуемый демереджем (англ. demurrage), определяется или чартером (чаще всего), или обычаями порта. Денежное возмещение, уплачиваемое перевозчику фрахтователем, устанавливается либо за каждый день простоя на контрсталийном времени, либо за одну регистровую (или валовую или чистую) тонну вместимости судна за тот же период. Демередж можно считать договорной исключительной неустойкой, не дающей возможности перевозчику требовать возмещения иных убытков, вызванных простоем судна сверх установленного рейсовым чартером (чартером) сталийного времени.

Зеркальными по отношению к условиям о демередже следует считать условия **статьи 133** КТМ РФ, предусматривающие выплату судовладельцем фрахтователю вознаграждения за окончание операций по погрузке или выгрузке до истечения сталийного времени. Такая премия именуется диспачем (англ. dispatch money). Договорная практика исходит из того, что сталийное время было полностью оплачено фрахтователем в ставке фрахта. И следовательно, при экономии сталийного времени фрахтователем ему положен возврат ранее излишне уплаченных сумм. Однако в чартерах ставка диспача обычно устанавливается в виде фиксированной суммы, не зависящей от общей ставки фрахта по договору морской перевозки груза. Обычная практика свидетельствует о том, что стороны договора соглашаются на установление размера диспача, равного половине ставки демереджа. Другое дело, как стороны рейсового чартера исчисляют размер сэкономленного сталийного времени. Здесь возможны два варианта. Оговорка "за все сэкономленное время" (англ. all time saved) включает в диспач воскресные и праздничные дни. Оговорка же "за сэкономленное рабочее время" (англ. working time saved) учитывает только сэкономленные рабочие дни.

Статьи 134 и 135 КТМ РФ определяют право перевозчика отправить в плавание судно по истечении контрсталийного времени и потребовать от фрахтователя возмещения убытков за задержку судна при сохранении права на сохранение всей суммы фрахта по договору перевозки. Правом отправить судно в плавание, зафрахтованное по рейсовому чартеру (чартеру), перевозчик может воспользоваться даже в том случае, когда не весь груз был погружен, но контрсталийное время уже закончилось. Причем неважно, определялась ли контрсталия чартером или исчислялась по обычаям порта погрузки. Однако право отправить в таком случае судно в плавание будет законным, если препятствия к погрузке не являлись следствием вины перевозчика.

Положения **статьи 134** КТМ РФ содержат во многом противоречивые нормы. Несмотря на положения **пункта 1** рассматриваемой статьи, перевозчик не обладает правом отправить судно в плавание даже после окончания контрсталийного времени **(пункт 2)**, если к погрузке уже предъявлено все количество груза и если при этом чартер заключен для данного рейса на условиях предоставления всего судна для данного груза. Де-факто речь идет о том, что с перевозчиком чартер (договор морской перевозки) заключен на рейс только с одним фрахтователем, как чаще всего и бывает на практике.

После истечения контрсталийного времени начинает течь сверхконтрсталийное время, или детеншен (англ. detention). Именно убытки перевозчика, связанные с простоем судна на сверхконтрсталии, и обязан возместить фрахтователь (**статья 135** КТМ РФ). Причем задержка должна быть вызвана виной фрахтователя. Размер убытков определяется и доказывается перевозчиком. Возмещение убытков определяется нормами применимого права, например на основании **статьи 15** ГК РФ.

Условия рейсового чартера (чартера) относительно сталийного времени, контрсталии, сверхконтрсталии, демереджа и диспача имеют большое значение не только для сторон договора перевозки груза, но и для сторон международного договора купли-продажи, в тех случаях, конечно, когда товары поставляются на условиях доставки морским путем. Особенно это касается тех контрактов купли-продажи, базисные условия которых по ИНКОТЕРМС 2000 предусматривают заключение договора перевозки в виде чартера одной стороной контракта (продавцом или покупателем), а выполнение работ по погрузке или выгрузке - другой стороной контракта купли-продажи товара.

Таких условий по меньшей мере три:

- "FOB <1> с погрузкой" или "FOB с погрузкой и штивкой (триммингом)", когда чартер заключает покупатель, а погрузку (погрузку, укладку или разравнивание) груза в порту отправления производит продавец;

<1> FOB - Free on Board.

- "CFR <1>" (без выгрузки), когда чартер заключает продавец, а выгрузку товара в порту назначения производит покупатель;

<1> CFR - Cost and Freight.

- "CIF <1>" (без выгрузки), когда чартер заключает продавец, а выгрузку товара в порту назначения производит покупатель.

<1> CIF - Cost, Insurance and Freight.

В контрактах купли-продажи товаров часто присутствуют указанные выше оговорки рейсового чартера (чартера), как правило, по инициативе стороны, фрахтующей судно. Например, в контрактах купли- продажи на условиях "FOB с погрузкой" покупатель заинтересован в установлении сталийного и контрсталийного времени, а также демереджа. Это необходимо для того, чтобы уберечь себя от убытков вследствие сверхнормативных сроков погрузки товаров продавцом в порту отправления. Обычно условия чартера относительно сталийного и контрсталийного времени, демереджа и диспача, а также последствия детеншена переносятся в международный договор купли-продажи товаров. Однако это не означает, что между договором купли-продажи и чартером существует правовая связь или зависимость.

Иные условия чартера. Еще несколько статей Кодекса содержат нормы, регулирующие права и обязанности сторон рейсового чартера (чартера).

Это **статья 136** КТМ РФ, положения которой предоставляют право фрахтователю досрочно отправить судно в плавание с неполным по отношению к ранее заявленному чартером количеству грузом. При этом перевозчик имеет право на получение "мертвого фрахта" (англ. dead freight) - части ранее обусловленного фрахта, приходящейся на не погруженный на судно груз. Согласно **статье 137** КТМ РФ фрахтователь по рейсовому чартеру имеет право требовать удаления находящегося на борту судна постороннего груза или требовать уменьшения размера фрахта. **Статья 140** указывает на то, что ранее определенный в чартере вид или род груза может быть заменен только с согласия перевозчика.

Ответственность сторон по договору морской перевозки груза, заключенному по рейсовому чартеру (чартеру), не имеет в КТМ РФ отличий от ответственности сторон по договору перевозки, заключенному по коносаменту или любому иному аналогичному документу (§ 8 гл. VIII КТМ РФ "Ответственность перевозчика, отправителя, фрахтователя").

Чартер как двусторонний договор подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

Перевозка грузов по рейсовым чартерам (чартерам) составляет основу магистрального трампового судоходства. Суда, предоставляемые грузовладельцам (фрахтователям) для перевозок грузов по рейсовым чартерам (чартерам), принадлежат или эксплуатируются международными морскими или интермодальными перевозчиками. Международное судоходство по тайм-чартерам и бербоут-чартерам следует считать промышленным судоходством, так как суда находятся в ведении и использовании транснациональными компаниями-экспортерами, берущими суда в аренду для доставки поставляемых грузов.

Слот-чартер.

Назначение и сфера применения слот-чартера. Одной из особенностей линейного судоходства конца XX - начала XXI в. является тенденция увеличения дедвейта и соответствующей вместимости судов, осуществляющих публичную перевозку грузов на трансокеанских маршрутах. В первую очередь это коснулось судов-контейнеровозов, вместимость которых достигла 8 - 10 тыс. и более контейнеров в двадцатифутовом исчислении. Желание линейных фрахтовых конференций снизить свои издержки и монополизировать рынок международных линейных перевозок привело к новым формам договорных отношений, связанных с международной перевозкой грузов морем. В первую очередь это коснулось контейнерных перевозок, хотя имеет место и при перевозках конвенциональных грузов (англ. conventional good) на конвенциональных судах <1> (англ. conventional ship).

<1> Данными терминами обозначаются морские перевозки обычных генеральных грузов (не в контейнерах) на традиционных универсальных судах.

Исторически слот-чартер возник тогда, когда трансокеанские линейные перевозчики предложили

аренду ячеек для перевозки контейнеров всем желающим. Сначала речь шла только об аренде слотов на океанских лайнерах с целью увеличения загрузки судов. Затем практика аренды слотов и соответствующих договорных отношений формально перешла и на другие виды международного торгового судоходства, в частности на фидерные перевозки. Результатом договорной практики в отношении слот-чартеров стало появление нового субъекта частноправовых отношений по морской перевозке грузов - договорного перевозчика, не управляющего судном ни в техническом, ни в коммерческом отношении, т.е. вообще не осуществляющего никакого контроля за судном.

Судовладелец (он же обычно и трансокеанский контейнерный линейный перевозчик), ставящий судно на линию, предлагает и отдает по договору в аренду определенное количество контейнеровместимости судна - определенное количество контейнерных ячеек (слотов). Арендаторами слотов могут быть любые лица - другие перевозчики, транспортно-экспедиторские компании, грузовладельцы и пр. Такой арендой частей линейного контейнерного судна достигается реализация нескольких целей для участников рынка транспортных услуг:

- трансокеанские перевозчики расширяют сферу своего присутствия на международных рынках морских перевозок, арендуя слоты или обмениваясь уже арендованными слотами (по договору мены) с другими перевозчиками, работающими на других важнейших международных линиях;

- арендуя слоты на фидерных линиях, трансокеанские перевозчики получают возможность заключать договоры морской перевозки груза не между базовыми портами, а между конечными портами отправления и назначения, которые необходимы грузовладельцам. В этих случаях оформляется сквозной морской коносамент на весь путь следования. Причем на трансокеанском линейном участке маршрута перевозчик будет являться и договорным и фактическим перевозчиком, а на фидерных участках маршрута - только договорным морским перевозчиком. Это, однако, не изменит оснований и размеров ответственности перевозчика, а также прав и обязанностей отправителя и получателя, которые будут определяться международной конвенцией <1>, в соответствии с которой был заключен договор перевозки, и нормами применимого национального права;

<1> Речь идет о Гаагских правилах, Гаагско-Висбийских правилах или Гамбургских правилах.

- аналогичным образом стали поступать фидерные перевозчики, арендуя слоты на судах трансокеанских линий. Фидерные перевозчики получили возможность заключать от своего имени договоры морской перевозки груза на весь путь следования и выдавать грузовладельцам соответствующие коносаменты или другие аналогичные документы;

- аренда слотов для перевозки контейнеров международными транспортными экспедиторами позволяет им выступать для своих клиентов (грузовладельцев) не только посредниками, но и морскими перевозчиками по договору;

- арендаторами контейнерных слотов стали крупные грузовладельцы, имеющие гарантированные объемы грузовой базы и заинтересованные в обеспечении поставок.

Слот-чартер как договор аренды. В отличие от тайм-чартера и бербоут-чартера слот-чартер представляет собой специфический договор аренды, условия которого не регулируются специальными нормами российского права.

К слот-чартеру неприменимы положения § 3 гл. 34 ГК РФ "Аренда транспортных средств". Раздел 1 указанного параграфа ("Аренда транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации"), на положениях которого построена гл. X КТМ РФ "Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)", предусматривает коммерческую эксплуатацию судна, взятого фрахтователем в аренду вместе с экипажем. Однако по слот-чартеру предметом аренды служит лишь определенная вместимость судна <1>. Фрахтователь по слот-чартеру не осуществляет ни технической, ни коммерческой эксплуатации судна, т.е. любые действия судовладельца находятся вне его контроля. По этой же причине слот-чартер не может регулироваться положениями разд. 2 § 3 гл. 34 ГК РФ ("Аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации") и гл. XI КТМ РФ "Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)". Следовательно, в российском законодательстве слот-чартер может регулироваться только нормами § 1 гл. 34 ГК РФ "Общие положения об аренде". При этом КТМ РФ не содержит специальных норм, применимых к слот-чартеру.

<1> Существует разновидность слот-чартера - спейс-чартер (англ. space charter) в качестве договора аренды вместимости конвенциональных судов.

Структура и содержание слот-чартера. Содержание слот-чартера определяется обычной договорной практикой, сложившейся в последние годы на рынке аренды контейнеровместимости. Слоты арендуются на судах публичных морских перевозчиков, стоящих на линиях, т.е. работающих по заранее объявленным тарифам по расписанию с заходом в базовые и факультативные порты маршрута. Слоты арендуются на срок (обычно от одного квартала до одного года), во время которого судно работает на линии. Основой заключения договоров служит проформа слот-чартера SLOTHIRE, разработанная БИМКО в 1993 г. В структуре данной проформы указаны следующие условия договора:

- наименование судна и линия, на котором оно работает;
- дата начала и окончания срока действия слот-чартера;
- требования к контейнерам в соответствии с требованиями международной конвенции о безопасных контейнерах;
- количество арендуемых слотов в двадцатифутовом исчислении;
- предельная масса брутто помещаемых в слоты контейнеров (обычно 15 или 30 т);
- арендная плата за слот за каждый рейс судна, независимо от того, используется он фрахтователем или нет;
- ставка по оплате за массу груза в контейнере, превышающую допустимую;
- стоимость поддержания температурного режима в рефрижераторных контейнерах;
- размеры штрафов за просрочку в уплате обусловленных договором сумм;
- условия погрузки и выгрузки контейнеров <1>, а также сроки доставки контейнеров в порт погрузки (обычно не менее чем за 24 часа);

<1> Обычно используется условие FIOS - "free in and out and stowed": судовладелец свободен от расходов по погрузке, выгрузке и штивке (размещению, укладке) контейнеров.

- права и обязанности судовладельца и фрахтователя;
- распределение ответственности между судовладельцем и фрахтователем в случае несохранной перевозки контейнеров и находящихся в них грузов;
- условия страхования судна и ответственности перевозчика;
- оговорка об общей аварии;
- арбитраж и нормы применимого права (обычно английское право и арбитражный суд в Лондоне).

Слот-чартер можно квалифицировать как консенсуальный, срочный, возмездный договор. Причем такой договор можно считать условным, так как действует только под условием работы судна на линии <1>, определенной слот-чартером.

<1> Например, в соответствии со **статьей 157** ГК РФ.

Слот-чартер и договор морской перевозки контейнера (груза). Слот-чартер хоть и является специфическим договором аренды вместимости судов, тем не менее не вызывает затруднений и противоречий во взаимоотношениях между арендодателем (судовладельцем) и арендатором (фрахтователем). Проблемы появляются тогда, когда арендованные слоты становятся предметом договорных отношений, связанных с международной морской перевозкой контейнеров и находящихся в них грузов.

Отдельные аспекты договорных отношений с третьими по отношению к слот-чартеру сторонами - отправителем и перевозчиком находят свое отражение в самом слот-чартере. Однако проблемы, связанные с ответственностью сторон по договору морской перевозки контейнеров, когда предварительно был заключен слот-чартер, остаются.

Заключив с судовладельцем слот-чартер, фрахтователь в отношениях с отправителями (или грузовладельцами) по договору морской перевозки становится договорным перевозчиком или NVOCC <1>. При этом он не осуществляет эксплуатацию судна ни в техническом, ни в коммерческом отношении, а также не отвечает за мореходное состояние судна. А существование такого перевозчика не предусмотрено ни Гаагскими, ни Гаагско-Висбийскими, ни Гамбургскими правилами. Однако такой перевозчик обязан по требованию отправителя выдать ему коносамент, отвечающий условиям и правилам одной их вышеперечисленных конвенций.

<1> NVOCC (англ. non vessel operator common carriers) - перевозчик, не эксплуатирующий суда.

Коллизия заключается еще и в том, что судовладелец не выступает для NVOCC в качестве фактического перевозчика, а является для отправителя в отношении договора перевозки агентом договорного перевозчика - фрахтователя по слот-чартеру. Отправитель не состоит в договорных отношениях с судовладельцем. Если судовладелец нанес ущерб имуществу грузовладельца, то ответственность судовладельца определяется на основании деликта (внедоговорной ответственности), а не на основании той международной конвенции (Гаагские, Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила), в соответствии с которой был заключен договор морской перевозки груза в контейнерах. За упущения судовладельца, например при проявлении заботливости о контейнерах в пути следования, ответственность перед грузовладельцем несет перевозчик, он же слот-чартерный фрахтователь.

Эти и некоторые иные условия определены проформой SLOTHIRE. Например, выданный отправителю коносамент не должен отождествлять перевозчика с судовладельцем, с тем чтобы грузовладелец не смог предъявить судовладельцу требования, вытекающие из договора перевозки и нормативных актов, его регулирующих. Несмотря на то что ответственность по грузу у судовладельца перед фрахтователем определена так же, как ответственность фрахтователя перед грузовладельцем, все претензии по неисполнению или ненадлежащему исполнению договора перевозки должны предъявляться только перевозчику-фрахтователю.

Таким образом, сегодня в линейном контейнерном судоходстве сложилась ситуация, когда на одном судне присутствуют несколько перевозчиков, каждый из которых строит свои договорные отношения по договорам перевозки с грузовладельцами.

1.9. Положение и Регламент Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации

Нормативные акты международного частного морского права предусматривают или не отрицают возможность арбитражных разбирательств как альтернативы разрешения дел в судах общей юрисдикции. Например, Гаагские и Гаагско-Висбийские правила не препятствуют арбитражному разбирательству споров, так как ничего в них не указывает на то, в каких институтах разрешения споров могут рассматриваться дела, связанные с договором морской перевозки грузов. Гамбургские правила, наоборот **(статья 22),** в явном виде указывают на возможность арбитражного разбирательства при условии, что стороны договора морской перевозки путем письменного соглашения или арбитражной оговорки выберут тот или иной арбитраж местом разрешения спора.

Если стороны договора выбирают арбитраж в качестве инструмента для разрешения споров, то главный вопрос заключается в уровне и статусе арбитражного суда. Современная правоприменительная практика основывается на признании полезности арбитража (третейского суда) как широко применяемого метода разрешения споров, возникающих в сфере международной торговли, и необходимости комплексного урегулирования таких споров в системе международного коммерческого арбитража, обладающей максимальной профессиональной компетентностью.

Поэтому в качестве арбитражных судов стороны договора международного характера (с международным элементом) выбирают, как правило, международные коммерческие арбитражи. В их компетенцию в том числе входят договорные отношения, вытекающие из международного торгового мореплавания. Коммерческие арбитражи действительно имеют право принимать к рассмотрению и выносить решения по делам, связанным с международной морской перевозкой грузов. Если говорить, например, о Международном коммерческом арбитражном суде (МКАС) при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (ТПП РФ), то согласно его Регламенту в компетенции МКАС находятся споры, связанные или вытекающие из договора международной морской перевозки груза <1>.

<1> **Пункт 1 § 2** Регламента Международного коммерческого арбитражного суда при ТПП РФ. Утвержден Приказом ТПП РФ от 18 октября 2005 г. N 76.

В ряде государств, в число которых входит и Россия, созданы еще более специализированные третейские суды - морские арбитражные комиссии. Эти институты укомплектованы особо подготовленным профессиональным составом, способным на высочайшем уровне решать именно морские споры, которые во все времена считались более сложными, чем те, которые возникают на других видах транспорта. В 1930 г. при ТПП СССР была создана Морская арбитражная комиссия, преемником которой стала Морская арбитражная комиссия при ТПП РФ.

Морская арбитражная комиссия (МАК) является самостоятельным постоянно действующим

арбитражным учреждением (третейским судом), осуществляющим свою деятельность по разрешению отнесенных к ее компетенции споров. Регламент МАК полностью соответствует Положению о МАК 1993 г. <1>. Более того, согласно **пункту 1** Положения о МАК Регламент утверждается Торгово-промышленной палатой Российской Федерации <2>.

<1> Приложение II к Закону от 7 июля 1993 г. N 5338-1 "О международном коммерческом арбитраже".

<2> Утвержден Приказом ТПП РФ от 21 декабря 2006 г. N 93. Вступил в силу 1 января 2007 г.

Целью Регламента является определение порядка разбирательства споров, относящихся к компетенции МАК. Компетенция МАК определяется нормами Положения **(пункт 1)** и Регламента **(преамбула),** которые во многом повторяют друг друга. Однако Регламент содержит важное дополнение о том, что стороны, согласившиеся передать спор в МАК, обязуются подчиняться положениям Регламента.

Морская арбитражная комиссия разрешает споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от национальной принадлежности сторон таких отношений. В МАК, таким образом, могут разрешаться споры по отношениям как международного, так и национального характера.

В соответствии с **§ 1** Регламента компетенция МАК определена по 10 позициям в отношении споров, среди которых следует выделить <1> отношения:

<1> Применительно к отношениям, рассматриваемым в настоящей работе.

- по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном "река-море" плавании <1>;

<1> Например, в соответствии с Конвенцией о договоре перевозки груза по внутренним водным путям 2000 г.

- по морскому страхованию и перестрахованию;

- по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания, поскольку соответствующие операции связаны с плаванием таких судов по морским путям;

- в связи с плаванием морских судов и судов внутреннего плавания по международным рекам, а также споры, связанные с осуществлением судами внутреннего плавания загранперевозок.

МАК принимает к рассмотрению споры, если стороны в явном виде согласились о передаче их на разрешение в Комиссию, т.е. речь идет об обязательном наличии арбитражного соглашения, которое может быть как в виде отдельного документа, так и в виде арбитражной оговорки в договоре (например, в договоре морской перевозки груза или в договоре фрахтования).

Истец и ответчик избирают арбитров - каждый со своей стороны - и сообщают в МАК их имена и фамилии. Истец избирает арбитра при подаче искового заявления **(пункт 3 § 4)**. Ответчику предоставляется 30 дней (начиная с даты уведомления его ответственным секретарем Комиссии о подаче иска) для избрания им арбитра со своей стороны **(пункт 2 § 5)**. Следует отметить, что в соответствии с Регламентом **(пункт 1 § 2)** арбитры не являются представителями сторон. Они должны быть независимы и беспристрастны при выполнении своих функций.

В случае если при разбирательстве дела два арбитра не придут к единому мнению относительно того, как должен быть решен спор, ими в 10-дневный срок избирается третий арбитр - председатель состава арбитража. Третий арбитр может быть избран ими как из списка арбитров, так и с согласия сторон из числа лиц, не включенных в этот список **(пункт 3 § 6)**. По соглашению сторон разрешение спора может быть возложено на единоличного арбитра, избираемого ими совместно. Стороны могут также избрать запасного единоличного арбитра **(пункт 4 § 6)**.

Члены (арбитры) МАК утверждаются ТПП РФ на основании представления Президиума МАК <1> сроком на пять лет **(пункт 2 § 2)**. Однако утвержденный список арбитров не является исчерпывающим. Если иное не предусмотрено Регламентом, функции арбитров могут исполняться и иными лицами, в том числе и с иностранным гражданством. Более того, на основании **пункта 3 § 6** иностранный гражданин может быть избран председателем состава арбитража.

<1> На основании **пункта 5 § 2** Регламента в состав Президиума МАК входят председатель, его

заместители, три лица, избранных членами МАК, и лицо, назначенное Президентом ТПП РФ.

При подаче искового заявления истец обязан уплатить аванс арбитражного сбора в соответствии с Положением об арбитражных сборах и расходах, являющимся неотъемлемой частью Регламента <1>. Арбитражный сбор составляет 3% от суммы иска, но не менее 45 тыс. рублей. Если сумма иска выражена в иностранной валюте, то размер минимального арбитражного сбора определен в 1,5 тыс. долл. США. Кроме того, сторона, избравшая арбитра, обязана внести аванс на оплату его расходов по участию в арбитражном разбирательстве <2>. Арбитражный сбор возлагается на сторону, против которой состоялось решение. Если иск удовлетворен частично, арбитражный сбор распределяется между истцом и ответчиком пропорционально удовлетворенным и отклоненным частям исковых требований.

<1> Положение об арбитражных расходах и сборах изложено в приложении к Регламенту.

<2> Имеются в виду расходы на проезд, проживание, командировочные и пр. для арбитров, постоянно проживающих вне места проведения заседания арбитража.

Слушания по делу являются закрытыми. Однако с обоюдного согласия сторон лица, не участвующие в процессе, могут быть допущены в зал заседания **(пункт 1 § 11)**. Неявка стороны, должным образом извещенной о времени и месте заседания, не препятствует проведению заседания **(пункт 2 § 11)**. Слушание в заседании ведется на русском языке, если стороны не договорились, что заседание может быть проведено на другом языке **(пункт 4 § 11)**.

По просьбе любой стороны состав арбитража может распорядиться о принятии какой-либо стороной таких обеспечительных мер в отношении предмета спора, которые он считает необходимыми. Он может потребовать от любой стороны предоставить надлежащее обеспечение в связи с такими мерами **(пункт 1 § 12)**.

Каждая сторона обязана доказать те обстоятельства, на которые она ссылается в обоснование своих требований или возражений. Состав арбитража может потребовать представления дополнительных доказательств. Он вправе также по просьбе стороны или по собственной инициативе назначить проведение экспертизы и испрашивать представление доказательств лицами, не участвующими в деле. Письменные доказательства представляются стороной в оригинале или в виде заверенной ею копии оригинала **(пункты 1 и 2 § 15)**.

Арбитражное разбирательство прекращается окончательным арбитражным решением, т.е. решением, выносимым составом арбитража по существу спора, переданного на рассмотрение МАК **(§ 19)**. Решение по делу выносится составом арбитража на закрытом совещании по окончании слушания дела **(пункт 1 § 21)**.

В том же заседании, в котором закончено слушание дела, состав арбитража объявляет сторонам резолютивную часть решения, принятого на закрытом совещании **(пункт 1 § 22)**. Мотивированное решение, составленное в письменной форме, подписанное составом арбитража и скрепленное печатью МАК, должно быть направлено сторонам спора в течение 30 дней. В решении должны быть указаны место арбитража, дата или даты слушания дела, дата вынесения решения, состав арбитража, наименование сторон, обстоятельства дела и мотивы, послужившие основанием решения, вывод состава арбитража об удовлетворении иска либо об отказе в иске полностью или в части, суммы арбитражных расходов и сборов по делу, их распределение между сторонами **(пункт 3 § 23)**.

Решения МАК исполняются сторонами добровольно в срок, указанный в решении. При отсутствии такого указания решение подлежит немедленному исполнению. Решение Комиссии, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с законом и международными договорами Российской Федерации **(§ 27)**.

Если ни одна сторона не просила об обратном, решения МАК могут быть опубликованы, но без названий сторон, имен арбитров или иной конкретной информации, касающейся данного разбирательства **(§ 29)**.

В приложении 3 к Регламенту указан список членов МАК. На момент утверждения Регламента (21 декабря 2006 г.) он состоял из 25 членов.

Местонахождением МАК и местом проведения заседаний арбитража является г. Москва. Состав арбитража, рассматривающий дело, может в случае необходимости проводить заседания в другом месте **(пункт 7 § 2)**.

Существует, однако, коллизия по поводу статуса и компетенции Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ как суда. В Законе "О международном коммерческом арбитраже" 1993 г. (**статья 2,** а также приложение II) МАК упомянут в качестве института, относящегося к международному коммерческому

арбитражу. При этом МАК по тому же Закону получил статус третейского суда.

Однако МАК, являясь третейским судом, в настоящее время юридически не является именно международным коммерческим арбитражем. Из содержания его компетенции, поименованной в **пункте 1 § 1** Регламента, следует, что МАК вправе разрешать споры в том числе и национального характера, когда, например, и отправитель, и перевозчик будут российскими юридическими лицами и договорятся о внутренней морской перевозке груза в малом каботаже. Деятельность МАК теперь регулируется в нашей стране Федеральным законом "О третейских судах в Российской Федерации" <1>. На основании **пункта 3 статьи 1** указанного Федерального закона его действие не распространяется на международный коммерческий арбитраж, т.е. не регулирует деятельность МКАС при ТПП РФ. Однако деятельность МАК при ТПП РФ подпадает под регулирующее действие данного Закона.

<1> Федеральный закон от 24 июля 2002 г. N 102-ФЗ "О третейских судах в Российской Федерации".

Получается, что если стороны договора международной морской перевозки груза согласятся на арбитражное разбирательство споров, то им предстоит выбрать и конкретный арбитраж, в число которых могут входить и МКАС, и МАК. Стороны договора международной морской перевозки груза могут согласиться со статусом, регламентом и компетенцией МАК при ТПП РФ и договориться, что споры, вытекающие из заключенного ими договора, будут переданы для их разрешения в МАК. Преимуществом МАК может являться то, что его члены - это специалисты, глубоко и досконально разбирающиеся в специфике именно морского транспорта и договорно-правовых отношений, связанных с морской перевозкой грузов. Это, однако, при этом никоим образом не умаляет высокую профессиональную компетенцию МКАС при ТПП РФ.

Приложения к главе 1

Приложение 1

Примечание к документу.
Конвенция вступила в силу 2 июня 1931 г.
Текст Конвенции и Протокола на английском языке см. в документе.
Оговорки и заявления к Конвенции на русском и английском языках см. в документе.
Текст документа

(перевод)

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ ОТНОСИТЕЛЬНО
ОГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
МОРСКИХ СУДОВ

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

Статья 1

Владелец морского судна несет ответственность только в пределах стоимости судна, фрахта и акцессориев судна за:

1) возмещение третьим лицам за ущерб, понесенный на суше или на море вследствие действий или по вине капитана, экипажа, лоцмана или любого другого лица, служащего на судне;

2) возмещение за ущерб, нанесенный либо грузу, вверенному капитану для перевозки, либо всякому имуществу или предметам, находящимся на борту судна;

3) обязательства, вытекающие из коносаментов;

4) возмещение за навигационную ошибку, совершенную при выполнении контракта;

5) обязательство о поднятии потерпевшего крушение судна и другие вытекающие из него обязательства;

6) вознаграждение за оказание помощи и спасение;

7) долю, падающую на владельца по расчету при общих авариях;

8) обязательства, вытекающие из заключенных контрактов или из действий, выполненных капитаном в силу его законных полномочий, вне порта, к которому приписано судно, для действительных нужд сохранения судна или продолжения рейса, за исключением тех случаев, когда в основе этих нужд лежат неисправность оборудования или недостаточность снабжения в начале рейса.

Во всяком случае в отношении предусмотренных в пунктах 1, 2, 3, 4 и 5 обязательств ответственность, указанная предыдущими положениями, не будет превышать общей суммы в 8 фунтов стерлингов на тонну водоизмещения судна.

Статья 2

Ограничение ответственности, установленное предыдущей статьей, не применяется:

1) к обязательствам, вытекающим из действий или вины владельца судна;

2) к одному из обязательств, о которых говорится в пункте 8 статьи 1, когда владелец специально одобрил или подтвердил это обязательство;

3) к обязательствам, вытекающим для владельца из найма экипажа и другого персонала, обслуживающего судно.

Если владелец или совладелец судна является одновременно капитаном этого судна, он не может ссылаться на ограничение его ответственности при иных его ошибках, нежели навигационные, и при вине обслуживающего персонала судна.

Статья 3

Владелец судна, который ссылается на ограничение ответственности стоимостью судна, фрахта и акцессориев судна, должен представить доказательства этой стоимости. Оценка судна производится на основании состояния судна в устанавливаемое ниже время:

1) в случае столкновения судов или других несчастных случаях в отношении всех связанных с этим даже в силу контракта обязательств и обязательств, возникших до прибытия судна в первый порт после несчастного случая, а также в отношении обязательств, связанных с общей аварией, вызванной несчастным случаем, оценка производится в соответствии с состоянием судна в момент прибытия в первый порт.

Если до этого момента новый несчастный случай, не связанный с первым, снизил стоимость судна, уменьшение ценности не принимается в расчет в отношении обязательств, относящихся к ранее имевшему место несчастному случаю.

При несчастных случаях, имевших место во время пребывания судна в порту, оценка производится в соответствии с состоянием этого судна в порту после несчастного случая;

2) если речь идет об обязательствах, касающихся груза судна или вытекающих из коносамента, не относящихся к случаям, предусмотренным в предшествующих абзацах, оценка производится в соответствии с состоянием судна в порту назначения груза или в том месте, где рейс судна был прерван.

Если груз следует в различные порты, а ущерб вызван одной и той же причиной, оценка производится в соответствии с состоянием судна в первом из этих портов;

3) во всех других указанных в статье 1 случаях оценка производится в соответствии с состоянием судна в конце рейса.

Статья 4

Указанный в статье 1 фрахт, включая оплату провоза, подразумевает для судов всех категорий аккордную сумму и в любом случае 10 процентов стоимости судна в начале рейса. Это возмещение должно быть выплачено даже в том случае, когда судно не получило фрахта.

Статья 5

Указанные в статье 1 акцессории понимаются так:

1) возмещение за материальный ущерб, понесенный судном с начала рейса и невозмещенный;

2) возмещение за общие аварии, поскольку эти аварии представляют материальный ущерб, понесенный судном с начала рейса и невозмещенный.

Не рассматриваются как акцессории возмещение за страхование, премии, пособия или другие

государственные субсидии.

Статья 6

Различные обязательства, связанные с одним и тем же несчастным случаем или в отношении которых, если не было несчастного случая, стоимость судна определяется в одном и том же порту, конкурируют между собой в отношении суммы, представляющей размер ответственности владельца, принимая во внимание очередность привилегий.

При процедуре, имеющей целью распределение этой суммы, решения, вынесенные компетентными судебными ведомствами Договаривающихся государств, будут иметь силу доказательства в отношении наличия обязательства.

Статья 7

В случае смерти или телесных повреждений, вызванных действиями или виной капитана, экипажа, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, владелец несет ответственность по отношению к пострадавшим или их представителям вне пределов, установленных предыдущими статьями, из расчета 8 фунтов стерлингов с тонны водоизмещения судна. Пострадавшие в результате одного и того же несчастного случая или их представители конкурируют между собой в отношении суммы, составляющей размер ответственности.

Если пострадавшие или их представители не получают полного возмещения этой суммы, они конкурируют в отношении того, что им причитается еще получить, с другими кредиторами по суммам, предусматриваемым предыдущими статьями с учетом привилегированности притязаний.

То же ограничение ответственности распространяется на пассажиров в отношении транспортирующего судна, но не распространяется на экипаж и других лиц, служащих на судне, для которых право заявления иска о возмещении убытков в случае смерти или телесных повреждений регулируется национальным законодательством страны владельца судна.

Статья 8

В случае наложения ареста на судно гарантия, даваемая до полного размера ответственности, предоставляется всем кредиторам, которым противопоставляется размер этой ответственности.

В случае, когда судно является предметом нового ареста, судья может вынести решение о снятии ареста, если владелец, соглашаясь с компетенцией судна, устанавливает, что он уже представил гарантию до полного размера своей ответственности, что данная таким образом гарантия достаточна и что кредитор уверен в том, что он ею воспользуется.

Если гарантия дается на меньшую сумму или если предъявлены последовательно требования о нескольких гарантиях, последствия этого регулируются соглашением между сторонами или судьей с целью избежать превышения размера ответственности.

Если разные кредиторы ходатайствуют перед судами различных государств, владелец может в каждом из этих судов подвести итог всех исков и долговых обязательств, с тем чтобы избежать превышения размера ответственности. Национальные законы регулируют процедуру и сроки применения изложенных выше правил.

Статья 9

В случае иска или преследования, предпринимаемых вследствие одной из изложенных в статье 1 причин, суд может вынести решение по ходатайству владельца об отсрочке преследования в отношении иного имущества, нежели судно, фрахт и оборудование, на период, достаточный для продажи судна и распределения выручки между кредиторами.

Статья 10

Когда судовладелец, не являющийся собственником судна, или главный фрахтовщик несет ответственность по одному из пунктов, перечисленных в статье 1, на него распространяются положения настоящей Конвенции.

Статья 11

Водоизмещение, о котором говорится в положениях настоящей Конвенции, вычисляется следующим образом:

- для пароходов и других моторных судов по нетто-тоннажу, увеличенному на объем, который в силу пространства, занимаемого аппаратами машинного отделения, был вычтен из брутто-тоннажа в целях определения нетто-тоннажа;
- в отношении парусных судов по нетто-тоннажу.

Статья 12

Положения настоящей Конвенции будут применяться в каждом Договаривающемся государстве, когда судно, в отношении которого заявляется размер ответственности, имеет национальность Договаривающегося государства, а также в других случаях, предусматриваемых национальным законодательством.

Во всяком случае принцип, сформулированный в предыдущем абзаце, не наносит ущерба праву Договаривающихся государств не применять положений настоящей Конвенции в пользу граждан какого-либо недоговаривающегося государства.

Статья 13

Настоящая Конвенция не применяется к военным судам и к государственным судам, предназначенным исключительно для общественной службы.

Статья 14

Ничто в предыдущих положениях не наносит ущерба компетенции судебных учреждений, процедуре и исполнительным мероприятиям, предусматриваемым национальным законодательством.

Статья 15

Денежные единицы, о которых говорится в настоящей Конвенции, подразумеваются в золотом исчислении.

Те из Договаривающихся государств, где фунт стерлингов не употребляется в качестве денежной единицы, сохраняют за собой право конвертировать в округленных цифрах в соответствии с их денежной системой суммы, указанные в фунтах стерлингов в настоящей Конвенции.

Национальные законы могут сохранить за должником право производить расчеты в национальной валюте по обменному курсу, действующему на сроки, установленные в статье 3.

Статья 16

По истечении срока, не превышающего два года со дня подписания Конвенции, Бельгийское Правительство войдет в сношения с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, заявившими о своей готовности ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы решить вопрос о своевременности введения ее в силу. Ратификационные грамоты будут сданы на хранение в Брюсселе в день, который будет установлен по общему согласию между указанными правительствами. Первая сдача ратификационных грамот на хранение будет констатироваться Протоколом, подписанным представителями государств, которые примут участие в этом, и министром иностранных дел Бельгии.

Последующие сдачи ратификационных грамот на хранение будут производиться путем письменной нотификации, направленной Бельгийскому Правительству, с приложением ратификационной грамоты.

Должным образом заверенная копия Протокола относительно первой сдачи ратификационных грамот, копии нотификаций, упомянутых в предыдущем абзаце, а также копии приложенных к ним ратификационных грамот будут немедленно передаваться Бельгийским Правительством дипломатическим путем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней. В указанных в предыдущем абзаце случаях упомянутое правительство одновременно сообщит дату получения

нотификаций.

Статья 17

Государства, не подписавшие настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней независимо от того, были они или не были представлены на Брюссельской международной конференции.

Государство, желающее присоединиться к Конвенции, сообщает в письменной форме о своем намерении Бельгийскому Правительству, передавая ему акт о присоединении, который будет сдан на хранение в архивы этого Правительства.

Бельгийское Правительство немедленно направит всем государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней, должным образом заверенную копию нотификации, а также акта о присоединении, указав дату получения нотификации.

Статья 18

Высокие Договаривающиеся Стороны могут в момент подписания протокола о сдаче на хранение ратификационных грамот или в момент их присоединения к Конвенции заявить, что присоединение к настоящей Конвенции не распространяется на какие-либо или на один какой-либо из автономных доминионов, колоний, владений, протекторатов или заморских территорий, находящихся под их суверенитетом или властью. Следовательно, они могут в дальнейшем отдельно присоединиться от имени того или другого из этих автономных доминионов, колоний, владений, протекторатов или заморских территорий, таким образом исключенных в их первоначальных заявлениях. Они могут также, сообразуясь с этими положениями, денонсировать настоящую Конвенцию отдельно для одного или нескольких автономных доминионов, колоний, владений, протекторатов или заморских территорий, находящихся под их суверенитетом или властью.

Статья 19

В отношении государств, которые примут участие в подписании первого протокола о сдаче на хранение ратификационных грамот, настоящая Конвенция вступит в силу год спустя после сдачи на хранение этих ратификационных грамот. Что же касается государств, которые ратифицируют ее впоследствии или которые присоединятся к ней, так же как в случаях, когда вступление в силу последует в дальнейшем и в соответствии со статьей 18, Конвенция вступит в силу шесть месяцев спустя после того, как нотификация, предусмотренная статьей 16, абзац 2, и статьей 17, абзац 2, будет получена Бельгийским Правительством.

Статья 20

В случае если одно из Договаривающихся государств пожелает денонсировать настоящую Конвенцию, о факте денонсации сообщается письменно Бельгийскому Правительству, которое немедленно разошлет надлежащим образом заверенную копию нотификации всем другим правительствам, сообщая им дату, когда получено им это заявление о денонсации.

Денонсация вступит в силу по отношению к тому государству, которое об этом нотифицирует, и год спустя после того, как нотификация об этом будет доведена до сведения Бельгийского Правительства.

Статья 21

Каждое Договаривающееся государство будет иметь возможность потребовать созыва новой конференции в целях изыскания улучшений, которые могли бы быть привнесены в настоящую Конвенцию. Каждое из государств, которое воспользовалось бы этой возможностью, будет обязано уведомить другие государства за год вперед о своем намерении через посредство Бельгийского Правительства, на которое ляжет обязанность созвать конференцию.

Дополнительная статья

Постановления статьи 5 Конвенции об унификации некоторых правил относительно столкновения

судов от 23 сентября 1910 года, вступление в силу которых было приостановлено в соответствии с дополнительной статьей этой Конвенции, вступают в силу в отношении государств, присоединившихся к этой Конвенции.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 года.

ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ
(Брюссель, 25 августа 1924 года)

Приступая к подписанию Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, нижеподписавшиеся полномочные представители приняли настоящий Протокол, который будет иметь ту же силу и то же значение, как если бы его постановления были включены в самый текст Конвенции, к которой он относится.

1. Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право не допускать ограничения ответственности стоимостью судна, фрахта и акцессориев за причиненный ущерб искусственным сооружениям портов, докам и навигационным путям и за расходы по поднятию потерпевшего крушение судна или право ратифицировать Соглашение по этим пунктам только на основе взаимности. Тем не менее согласовано, что предел ответственности виновного за причиненный ущерб не будет превышать 8 фунтов стерлингов с тонны водоизмещения судна, за исключением расходов по поднятию потерпевшего крушение судна.

2. Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право решать, что владелец судна, не предназначенного к перевозке пассажиров и водоизмещение которого не превышает 300 тонн, несет ответственность в отношении обязательств за смерть или телесные повреждения согласно положениям Конвенции, однако без применения к этой ответственности положений статьи 7, абзац 1.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 года.

ОГОВОРКИ И ЗАЯВЛЕНИЯ
Бельгия

При сдаче на хранение ратификационных грамот Его Величеству Королю Бельгии министр иностранных дел Бельгии в соответствии с положениями статьи 18 Конвенции заявил, что настоящая ратификация распространяется только на Бельгию и не применима к Бельгийскому Конго и Руанда-Урунди - подмандатным территориям Бельгии.

Дания
(В момент подписания)

Подписывая Международную конвенцию об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, которая подлежит ратификации, Правительство Дании заявляет, что оно желает воспользоваться выбором, предусмотренным в пункте 1 Протокола о подписании, в силу которого ограничение стоимостью судна, фрахта и акцессориев ответственности за ущерб, причиненный искусственным сооружениям портов, докам и навигационным путям, и за расходы по поднятию потерпевшего крушение судна будет применяться в Дании по отношению к другим государствам, подписавшим Конвенцию, только на основе взаимности.

С другой стороны, Правительство Дании заявляет, что оно желает также воспользоваться оговоркой, предусмотренной в пункте 2 упомянутого Протокола, согласно положениям которого владелец судна, не предназначенного к перевозке пассажиров и имеющего водоизмещение не свыше 300 тонн, несет ответственность в отношении обязательств за смерть или телесные повреждения согласно положениям Конвенции, однако без применения к этой ответственности положений пункта 1 статьи 7.

Италия
(В момент подписания)

При подписании первой Конвенции по морскому праву, подготовленной на Конференции в Брюсселе, я должен сделать от имени Правительства Италии следующую оговорку:

"С оговоркой, что ограничение ответственности, предусмотренное в пункте 3 статьи 3 Конвенции, не предрешает применения специальных положений законов Италии во всем, что касается ответственности

пассажиров, рассматриваемых в качестве эмигрантов".

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
(В момент подписания)

Я, нижеподписавшийся, Посол Его Величества в Брюсселе, ставя свою подпись под Протоколом о подписании Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, сего 15 ноября 1924 года настоящим делаю по поручению моего Правительства следующую декларацию:

Я заявляю, что Правительство Его Величества принимает оговорку к статье 1 упомянутой выше Конвенции, которая изложена в Протоколе о подписании (Protocole de Cloture).

Я далее заявляю, что моя подпись применима лишь к Великобритании и Северной Ирландии. Я сохраняю за всеми британскими доминионами, колониями, заморскими владениями и протекторатами и за всеми территориями, над которыми Его Величество осуществляет мандат, право на присоединение к этой Конвенции согласно статье 18.

Япония
(В момент подписания)

В момент подписания Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов нижеподписавшийся полномочный представитель Японии делает следующие оговорки:

a) к статье 1:

Япония сохраняет за собой право не применять ограничение стоимостью судна, акцессориев и фрахта ответственности за ущерб, причиненный портовым сооружениям, докам и навигационным путям, а также за расходы по поднятию потерпевшего крушение судна.

b) к статье 7:

Япония сохраняет за собой право решить, что владелец судна, которое не предназначено для перевозки пассажиров и имеет водоизмещение не свыше 300 тонн, несет ответственность в отношении обязательств за смерть или телесные повреждения согласно положениям Конвенции, однако без применения к этой ответственности положений пункта 1 статьи 7.

c) Япония истолковывает положения статьи 8 и статьи 14 в том смысле, что если по законам некоторых государств преференциальное право вытекает из наложения ареста, осуществление преференциального права никоим образом не предопределяет права других кредиторов на распределение суммы.

Приложение 2

Примечание к документу.

Протокол вступил в силу 23.06.1977.

Россия присоединилась к Конвенции, измененной настоящим Протоколом на основании п. 2 ст. VII Протокола от 21.12.1979. Текст Протокола на английской языке см. в документе.

Текст документа

(официальный перевод)

ПРОТОКОЛ
ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ О КОНОСАМЕНТЕ,
ПОДПИСАННОЙ В БРЮССЕЛЕ 25 АВГУСТА 1924 ГОДА

(Брюссель, 23 февраля 1968 года)

Договаривающиеся Стороны,

считая желательным изменить Международную конвенцию для унификации некоторых правил о коносаменте, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. В статье 3 пункт 4 дополняется следующим текстом:

"Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю".

2. В статье 3 четвертый абзац пункта 6 упраздняется и заменяется следующим положением:

"С соблюдением положений пункта 6-бис, перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности в отношении грузов, какова бы она ни была, если только иск не предъявлен в течение года после их сдачи или даты, когда они должны были быть сданы. Этот срок может быть, однако, продлен соглашением, заключенным Сторонами после того, как возникло основание для иска".

3. В статье 3 после пункта 6 включается следующий пункт 6-бис:

"Регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении срока, предусмотренного в предыдущем пункте, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому".

Статья 2

В статье 4 пункт 5 упраздняется и заменяется следующим текстом:

"a) Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые утрату или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10000 франков за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше;

b) общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором.

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, по существующей рыночной цене, а если нет ни той ни другой цены - исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества;

c) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте в качестве упакованных в такое транспортное приспособление, считается для целей настоящего пункта количеством мест или единиц груза. За исключением указанного случая, такое транспортное приспособление считается местом или единицей груза;

d) франк означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Дата перевода присужденной суммы в национальную валюту определяется по закону суда, рассматривающего дело;

e) ни перевозчик, ни судно не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в настоящем пункте, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба;

f) объявление, упомянутое в подпункте "a" настоящего пункта, если оно внесено в коносамент, при отсутствии доказательств противного создает соответствующую презумпцию, но не связывает перевозчика, который может его оспорить;

g) по соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены иные максимальные суммы, чем те, которые указаны в подпункте "a" настоящего пункта, при условии, что согласованная таким образом максимальная сумма не менее соответствующего максимума, указанного в этом подпункте;

h) ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость".

Статья 3

Между статьями 4 и 5 Конвенции включается следующая статья 4-бис:

"1. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не является независимым подрядчиком, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться перевозчик.

3. Суммы, возмещенные перевозчиком и такими служащими и агентами, ни в коем случае не должны в совокупности превышать предел, предусмотренный настоящей Конвенцией.

4. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями настоящей статьи, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения этого служащего или агента, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба".

Статья 4

Статья 9 Конвенции упраздняется и заменяется следующим положением:

"Настоящая Конвенция не наносит ущерба положениям любой международной конвенции или национального закона, регулирующих ответственность за ядерный ущерб".

Статья 5

Статья 10 Конвенции упраздняется и заменяется следующими положениями:

"Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

a) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо

b) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо

c) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору,

какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Каждое Договаривающееся государство применяет к указанным выше коносаментам положения настоящей Конвенции.

Настоящая статья не наносит ущерба праву Договаривающегося государства применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не указанным в предыдущих пунктах".

Статья 6

В отношениях между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и Протокол рассматриваются и толкуются вместе как один единый документ.

Сторона настоящего Протокола не обязана применять положения этого Протокола к коносаментам, выданным в государстве, являющемся Стороной Конвенции, но не Стороной настоящего Протокола.

Статья 7

В отношениях между Сторонами настоящего Протокола денонсация одной из них Конвенции в соответствии с ее статьей 15 никоим образом не означает денонсацию Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

Статья 8

Любой спор между Договаривающимися Сторонами, касающийся толкования или применения Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, передается по просьбе одной из них на рассмотрение арбитража. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитражном

разбирательстве Стороны не в состоянии договориться об организации арбитража, любая из этих Сторон может передать спор в Международный Суд, направив просьбу об этом в соответствии со Статутом Суда.

Статья 9

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может во время подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить, что она не считает себя связанной статьей 8 настоящего Протокола. Другие Договаривающиеся Стороны не связаны этой статьей в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любое время снять эту оговорку посредством уведомления, направленного Правительству Бельгии.

Статья 10

Настоящий Протокол открыт для подписания государствами, которые ратифицировали Конвенцию или присоединились к ней до 23 февраля 1968 года, и любым государством, представленным на двенадцатой сессии (1967 - 1968) Дипломатической конференции по морскому праву.

Статья 11

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации.

2. Ратификация настоящего Протокола государством, которое не является Стороной Конвенции, влечет присоединение к Конвенции.

3. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Правительству Бельгии.

Статья 12

1. Государства, являющиеся членами Организации Объединенных Наций или ее специализированных учреждений, не представленные на двенадцатой сессии Дипломатической конференции по морскому праву, могут присоединиться к настоящему Протоколу.

2. Присоединение к настоящему Протоколу влечет присоединение к Конвенции.

3. Документы о присоединении сдаются на хранение Правительству Бельгии.

Статья 13

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение десяти документов о ратификации или присоединении, из которых не менее пяти сданы на хранение государствами, каждое из которых обладает тоннажем, составляющим или превышающим один миллион брутто-регистровых тонн.

2. Для каждого государства, которое ратифицирует настоящий Протокол или присоединяется к нему после даты сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении, влекущей вступление Протокола в силу, как это установлено в пункте 1 настоящей статьи, настоящий Протокол вступит в силу через три месяца после сдачи им на хранение документа о ратификации или присоединении.

Статья 14

1. Каждое Договаривающееся государство может денонсировать настоящий Протокол путем направления уведомления Правительству Бельгии.

2. Эта денонсация влечет денонсацию Конвенции.

3. Денонсация вступает в силу через один год со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья 15

1. Каждое Договаривающееся государство при подписании Конвенции, ее ратификации или присоединении к ней либо в любое время после этого может путем письменного уведомления

Правительства Бельгии объявить, к каким из территорий, которые находятся под его суверенитетом или за международные отношения которых оно ответственно, применяется настоящий Протокол.

Протокол распространяется на названные в таком уведомлении территории через три месяца со дня его получения Правительством Бельгии, но не ранее дня вступления Протокола в силу в отношении данного государства.

2. Указанное распространение относится также к Конвенции, если она еще не применяется к таким территориям.

3. Любое Договаривающееся государство, которое сделало заявление на основании пункта 1 настоящей статьи, может в любое время после этого объявить путем уведомления, направленного Правительству Бельгии, что Протокол перестает распространяться на соответствующую территорию. Эта денонсация вступает в силу через один год со дня получения уведомления Правительством Бельгии и относится также к Конвенции.

Статья 16

Договаривающиеся Стороны могут привести в действие настоящий Протокол, либо придав ему силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Протоколом, в форме, соответствующей этому законодательству.

Статья 17

Правительство Бельгии уведомляет государства, представленные на двенадцатой сессии (1967 - 1968) Дипломатической конференции по морскому праву, государства, присоединившиеся к Протоколу, и государства, являющиеся Сторонами Конвенции:

1) о подписании, ратификации и присоединении, имевших место в соответствии со статьями 10, 11 и 12;

2) о дате вступления настоящего Протокола в силу в соответствии со статьей 13;

3) об уведомлениях по поводу территориальной сферы применения в соответствии со статьей 15;

4) об уведомлениях о денонсации, полученных в соответствии со статьей 14.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Брюсселе, 23 февраля 1968 года, на французском и английском языках, причем оба текста равно аутентичны, в единственном экземпляре, остающемся на хранении в архивах Правительства Бельгии, которое будет выдавать надлежаще заверенные копии.

(Подписи)

Приложение 3

Примечание к документу.

Данная редакция вводится в действие в соответствии с Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года.

Конвенция вступила в силу 02.06.1931.

Россия присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, измененной Протоколом от 23.02.1968 на основании п. 2 ст. VII Протокола от 21.12.1979.

Текст документа

(официальный перевод)

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ
О КОНОСАМЕНТЕ 1924 ГОДА

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

Главы государств, участвовавших в принятии Конвенции,

признавая полезным установить посредством соглашения некоторые единообразные правила, касающиеся коносамента,

решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящей Конвенции следующие термины употребляются в указанном ниже значении:

a) "Перевозчик" включает собственника судна или фрахтователя, являющихся стороной в договоре перевозки с отправителем.

b) "Договор перевозки" применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа.

c) "Грузы" включают предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом.

d) "Судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

e) "Перевозка грузов" охватывает период с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна.

Статья 2

Без ущерба для положений статьи 6 по каждому договору морской перевозки грузов перевозчик в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения грузов, заботы о них и их выгрузки несет обязанности и ответственность и имеет права, включая права на освобождение от ответственности, указанные ниже.

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость о том, чтобы:

a) привести судно в мореходное состояние;

b) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;

c) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

2. Без ущерба для положений статьи 4 перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.

3. Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен, по требованию отправителя, выдать отправителю коносамент, содержащий в числе прочих данных:

a) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса;

b) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;

c) внешний вид и видимое состояние груза.

Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет серьезное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.

4. Такой коносамент создает презумпцию, если не будет доказано иное, приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с подпунктами "a", "b" и "c" пункта 3.

Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю.

(Абзац введен Протоколом от 23.02.1968.)

5. Считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным, чем отправитель.

6. Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создаст презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте.

Если потеря или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.

Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.

С соблюдением положений пункта 6-бис перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности в отношении грузов, какова бы она ни была, если только иск не предъявлен в течение года после их сдачи или даты, когда они должны были быть сданы. Этот срок может быть, однако, продлен соглашением, заключенным Сторонами после того, как возникло основание для иска.

(В ред. Протокола от 23.02.1968.)

В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест.

6-бис. Регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении срока, предусмотренного в предыдущем пункте, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

(Пункт 6-бис введен Протоколом от 23.02.1968.)

7. После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителю перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого требует отправитель, "бортовым" коносаментом при условии, что отправитель, если он до этого получил какой-либо товарораспорядительный документ на тот же груз, возвратит этот документ в обмен на выдачу "бортового" коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товарораспорядительном документе могут быть в порту погрузки сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика отметки о названии судна или судов, на которые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи "бортовым" коносаментом.

8. Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должны рассматриваться как освобождающие перевозчика от ответственности.

Статья 4

1. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудование и снабжение или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза, в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери или убытки возникли вследствие немореходности, бремя доказывания

того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности, предусмотренного настоящей статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

a) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;

c) рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;

d) непреодолимой силы;

e) военных действий;

f) действий антиобщественных элементов;

g) ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;

h) карантинных ограничений;

i) действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;

j) забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично;

k) восстаний или народных волнений;

l) спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;

m) потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

n) недостаточности упаковки;

o) неполноты или недостатков маркировки;

p) скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

q) всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.

3. Отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом любой причины, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, его агентов или служащих.

4. Никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением настоящей Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

5. a) Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые утрату или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10000 франков за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше;

b) общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором.

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, по существующей рыночной цене, а если нет ни той ни другой цены - исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества;

c) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте в качестве упакованных в такое транспортное приспособление, считается для целей настоящего пункта количеством мест или единиц груза. За исключением указанного случая, такое транспортное приспособление считается местом или единицей груза;

d) франк означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Дата перевода присужденной суммы в национальную валюту определяется по закону суда, рассматривающего дело;

e) ни перевозчик, ни судно не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в настоящем пункте, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба;

f) объявление, упомянутое в подпункте "a" настоящего пункта, если оно внесено в коносамент, при

отсутствии доказательств противного создает соответствующую презумпцию, но не связывает перевозчика, который может его оспорить;

g) по соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены иные максимальные суммы, чем те, которые указаны в подпункте "a" настоящего пункта, при условии, что согласованная таким образом максимальная сумма не менее соответствующего максимума, указанного в этом подпункте;

h) ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость.

(В ред. Протокола от 23.02.1968.)

6. грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Статья 4-бис

(введена Протоколом от 23.02.1968)

1. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не является независимым подрядчиком, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться перевозчик.

3. Суммы, возмещенные перевозчиком и такими служащими и агентами, ни в коем случае не должны в совокупности превышать предел, предусмотренный настоящей Конвенцией.

4. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями настоящей статьи, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения этого служащего или агента, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба.

Статья 5

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных настоящей Конвенцией всех или некоторых своих прав, и в том числе от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией, при условии что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Никакие положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам; но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции. Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.

Статья 6

Несмотря на положения предшествующих статей, перевозчик, капитан или агент перевозчика и отправитель вправе вступать в отношении любых определенных грузов в любое соглашение на любых условиях касательно обязанностей и ответственности перевозчика за такие грузы, а также прав перевозчика в отношении таких грузов, включая права на освобождение от ответственности, или касательно его обязательств по обеспечению мореходности судна, поскольку условие об этом не противоречит публичному порядку, или касательно стараний и заботливости его служащих или агентов в

отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, выгрузки перевозимых морем грузов, при условии что в этом случае не был или не будет выдан никакой коносамент и что согласованные условия включены в расписку, которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет в полной мере законную силу.

Имеется в виду, однако, что настоящая статья применяется не к обычным коммерческим отправкам грузов, осуществляемым в процессе обычной торговли, а лишь к таким отправкам, когда характер и состояние имущества, подлежащего перевозке, либо обстоятельства, сроки и условия, при которых должна выполняться перевозка, таковы, что оправдывают особое соглашение.

Статья 7

Никакие положения настоящей Конвенции не запрещают перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции не затрагивают ни прав, ни обязательств перевозчика, вытекающих из любого действующего в настоящее время закона в отношении ограничения ответственности собственников морских судов.

Статья 9

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

Настоящая Конвенция не наносит ущерба положениям любой международной конвенции или национального закона, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

Статья 10

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

a) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо

b) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо

c) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору,

какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Каждое Договаривающееся государство применяет к указанным выше коносаментам положения настоящей Конвенции.

Настоящая статья не наносит ущерба праву Договаривающегося государства применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не указанным в предыдущих пунктах.

Статья 11

По истечении не более двух лет, считая со дня подписания Конвенции, Правительство Бельгии вступит в сношения с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, изъявивших готовность ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы решить, следует ли ввести ее в действие. Ратификационные грамоты будут сданы на хранение в Брюсселе в день, установленный общим соглашением указанных правительств. Первое депонирование ратификационных грамот будет зафиксировано протоколом, подписанным представителями участвующих в нем государств и министром иностранных дел Бельгии.

В последующем сдача на хранение ратификационных грамот осуществляется посредством

письменного уведомления, адресованного Правительству Бельгии и сопровождаемого ратификационной грамотой.

Должным образом заверенные копии протокола о первом депонировании ратификационных грамот, уведомлений, упомянутых в предыдущем абзаце, а также сопровождающих их ратификационных грамот немедленно направляются Правительством Бельгии по дипломатическим каналам государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней. В случаях, предусмотренных в предыдущем абзаце, названное Правительство одновременно сообщает дату получения им уведомления.

Статья 12

Государства, не подписавшие настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней независимо от того, были ли они представлены на Международной конференции в Брюсселе.

Государство, желающее присоединиться к Конвенции, письменно уведомляет о своем намерении Правительство Бельгии, препровождая ему документ о присоединении, который хранится в архивах указанного Правительства.

Правительство Бельгии немедленно направляет всем государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней, должным образом заверенную копию уведомления, а также документа о присоединении, указывая при этом дату получения им уведомления.

Статья 13

Высокие Договаривающиеся Стороны могут во время подписания, сдачи на хранение ратификационных грамот или присоединения заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не относится ко всем или к некоторым автономным доминионам, колониям, заморским владениям, протекторатам или территориям, находящимся под их суверенитетом или властью. Точно так же они могут впоследствии присоединиться отдельно от имени того или иного из автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, исключенных их первоначальным заявлением. Они могут также денонсировать настоящую Конвенцию, в соответствии с ее положениями, отдельно для одного или нескольких автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, находящихся под их суверенитетом или властью.

Статья 14

В отношении государств, которые примут участие в первом депонировании ратификационных грамот, настоящая Конвенция вступит в силу через год со дня подписания протокола об этом депонировании.

Что касается государств, ратифицировавших Конвенцию позднее или присоединившихся к ней, а также случаев, когда Конвенция вводится в действие позднее согласно статье 13, то Конвенция вступает в силу через шесть месяцев после получения Правительством Бельгии уведомлений, предусмотренных в абзаце 2 статьи 11 и абзаце 2 статьи 12.

Статья 15

В случае желания одного из Договаривающихся государств денонсировать настоящую Конвенцию необходимо письменно уведомить о денонсации Правительство Бельгии, которое немедленно препроводит всем другим государствам должным образом заверенную копию этого уведомления, указав при этом дату его получения.

Денонсация вступает в силу только в отношении государства, которое уведомлено о ней, и по истечении года со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья 16

Каждое Договаривающееся государство вправе требовать созыва новой конференции с целью найти улучшения, которые могут быть внесены в настоящую Конвенцию.

Государство, которое воспользуется этой возможностью, уведомляет за один год о своем намерении другие государства через Правительство Бельгии, которое возьмет на себя созыв конференции.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 г.

ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

При подписании Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте нижеподписавшиеся полномочные представители приняли настоящий Протокол, который имеет те же силу и значение, как если бы его положения были включены в текст Конвенции, к которой он относится.

Высокие Договаривающиеся Стороны могут привести в действие настоящую Конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией, в форме, соответствующей этому законодательству.

Они определенно сохраняют за собой право:

1) установить, что в случаях, предусмотренных подпунктами "c" - "p" пункта 2 статьи 4, держатель коносамента может доказывать наличие личной вины перевозчика или вины его служащих, не охватываемой подпунктом "a";

2) применять в отношении национального каботажного плавания статью 6 ко всем грузам без учета ограничений, установленных в последнем абзаце этой статьи.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 года.

Приложение 4

Примечание к документу.

Протокол вступил в силу 14.02.1984.

Россия присоединилась к Протоколу (Федеральный закон от 06.01.1999 N 17-ФЗ). Протокол вступил в силу для России 29.07.1999.

Текст Протокола на английском языке см. в документе.

Текст документа

(официальный перевод)

ПРОТОКОЛ
ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ О КОНОСАМЕНТЕ
ОТ 25 АВГУСТА 1924 ГОДА,
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ ОТ 23 ФЕВРАЛЯ 1968 ГОДА

(Брюссель, 21 декабря 1979 года)

Договаривающиеся Стороны настоящего Протокола,

являясь Сторонами Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, принятой в Брюсселе 25 августа 1924 года, с поправками, внесенными Протоколом о ее изменении, принятым в Брюсселе 23 февраля 1968 года,

согласились о нижеследующем:

Статья I

Для целей настоящего Протокола "Конвенция" означает Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте и Протокол ее подписания, принятые в Брюсселе 25 августа 1924 года, с поправками к ней, содержащимися в Протоколе, принятом в Брюсселе 23 февраля 1968 года.

Статья II

1. В статье 4 Конвенции подпункт "a" пункта 5 заменяется следующим текстом:

"a) Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или

единицу либо 2 расчетные единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше".

2. В статье 4 Конвенции подпункт "d" пункта 5 заменяется следующим текстом:

"d) Расчетная единица, упомянутая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в подпункте "a" настоящего пункта, переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты на дату, определяемую по закону суда, рассматривающего дело. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения, содержащиеся в предыдущих фразах, может во время ратификации Протокола 1979 года или присоединения к нему или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются следующим образом:

i) в отношении суммы в 666,67 расчетных единиц, указанной в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, - 10000 валютных единиц;

ii) в отношении суммы в 2 расчетные единицы, указанной в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, - 30 валютных единиц.

Валютная единица, упомянутая в предыдущей фразе, соответствует 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Перевод сумм, указанных в этой фразе, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

Исчисление и перевод, упомянутые в предыдущих фразах, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, какая выражена там в расчетных единицах.

Государства сообщают депозитарию способ исчисления или, в соответствующем случае, результат перевода во время сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной или валютной единице".

Статья III

Любой спор между Договаривающимися Сторонами, касающийся толкования или применения настоящего Протокола, который не может быть урегулирован путем переговоров, передается по просьбе одной из них на рассмотрение арбитража. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитражном разбирательстве Стороны не в состоянии договориться об организации арбитража, любая из этих Сторон может передать спор в Международный Суд, направив просьбу об этом в соответствии со Статутом Суда.

Статья IV

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может во время подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить, что она не считает себя связанной статьей III.

2. Любая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любое время снять эту оговорку посредством уведомления, направленного Правительству Бельгии.

Статья V

Настоящий Протокол открыт для подписания государствами, которые подписали Конвенцию от 25 августа 1924 года или Протокол от 23 февраля 1968 года либо являются Сторонами Конвенции.

Статья VI

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации.

2. Ратификация настоящего Протокола государством, которое не является Стороной Конвенции,

равносильна ратификации Конвенции.

3. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Правительству Бельгии.

Статья VII

1. Государства, не указанные в статье V, могут присоединиться к настоящему Протоколу.
2. Присоединение к настоящему Протоколу равносильно присоединению к Конвенции.
3. Документы о присоединении сдаются на хранение Правительству Бельгии.

Статья VIII

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение пяти документов о ратификации или присоединении.
2. Для каждого государства, которое ратифицирует настоящий Протокол или присоединяется к нему после сдачи на хранение пятого документа о ратификации или присоединении, настоящий Протокол вступит в силу через три месяца после сдачи им на хранение такого документа.

Статья IX

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящий Протокол посредством уведомления, направленного Правительству Бельгии.
2. Денонсация вступает в силу через один год со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья X

1. Каждое государство при подписании Протокола, его ратификации или присоединении к нему или в любое время после этого может путем письменного уведомления Правительства Бельгии объявить, к каким из территорий, за международные отношения которых оно ответственно, применяется настоящий Протокол. Протокол распространяется на названные в таком уведомлении территории через три месяца со дня его получения Правительством Бельгии, но не ранее дня вступления в силу Протокола в отношении данного государства.
2. Указанное распространение относится также к Конвенции, если она еще не применяется к таким территориям.
3. Любая Договаривающаяся Сторона, которая сделала заявление на основании пункта 1 настоящей статьи, может в любое время после этого объявить путем уведомления, направленного Правительству Бельгии, что Протокол перестает распространяться на такие территории. Эта денонсация вступает в силу через один год со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья XI

Правительство Бельгии уведомляет государства, подписавшие Протокол и присоединившиеся к нему:
1) о подписании, ратификации и присоединении, имевших место в соответствии со статьями V, VI и VII;
2) о дате вступления настоящего Протокола в силу в соответствии со статьей VIII;
3) об уведомлениях по поводу территориальной сферы применения в соответствии со статьей X;
4) о заявлениях и сообщениях, сделанных в соответствии со статьей II;
5) о заявлениях, сделанных в соответствии со статьей IV;
6) об уведомлениях о денонсации, полученных в соответствии со статьей IX.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Брюсселе 21 декабря 1979 года на английском и французском языках, причем оба текста равно аутентичны, в единственном экземпляре, остающемся на хранении в архивах Правительства Бельгии, которое будет выдавать надлежаще заверенные копии.

(Подписи)

Приложение 5

Примечание к документу.

Данная редакция вводится в действие в соответствии с Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г., измененной Протоколом от 23 февраля 1968 г.

Конвенция вступила в силу 02.06.1931.

Россия присоединилась к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года от 21.12.1979 (Федеральный закон от 06.01.1999 N 17-ФЗ).

Текст документа

(официальный перевод)

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ О КОНОСАМЕНТЕ 1924 ГОДА

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

(в ред. Протокола от 23.02.1968
и Протокола от 21.12.1979)

Главы государств, участвовавших в принятии Конвенции,

признавая полезным установить посредством соглашения некоторые единообразные правила, касающиеся коносамента,

решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящей Конвенции следующие термины употребляются в указанном ниже значении:

a) "Перевозчик" включает собственника судна или фрахтователя, являющихся стороной в договоре перевозки с отправителем.

b) "Договор перевозки" применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов;

он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа.

c) "Грузы" включают предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом.

d) "Судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

e) "Перевозка грузов" охватывает период с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна.

Статья 2

Без ущерба для положений статьи 6 по каждому договору морской перевозки грузов перевозчик в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения грузов, заботы о них и их выгрузки несет обязанности и ответственность и имеет права, включая права на освобождение от ответственности, указанные ниже.

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость о том, чтобы:

a) привести судно в мореходное состояние;

b) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;

c) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

2. Без ущерба для положений статьи 4 перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.

3. Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен, по требованию отправителя, выдать отправителю коносамент, содержащий в числе прочих данных:

a) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса;

b) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;

c) внешний вид и видимое состояние груза.

Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет серьезное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.

4. Такой коносамент создает презумпцию, если не будет доказано иное, приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с подпунктами "a", "b" и "c" пункта 3.

Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю.

(Абзац введен Протоколом от 23.02.1968.)

5. Считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным, чем отправитель.

6. Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создаст презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте.

Если потеря или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.

Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.

С соблюдением положений пункта 6-бис перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности в отношении грузов, какова бы она ни была, если только иск не предъявлен в течение года после их сдачи или даты, когда они должны были быть сданы. Этот срок может быть, однако, продлен соглашением, заключенным Сторонами после того, как возникло основание для иска.

(В ред. Протокола от 23.02.1968.)

В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест.

6-бис. Регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении срока, предусмотренного в предыдущем пункте, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

(Пункт 6-бис введен Протоколом от 23.02.1968.)

7. После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителю перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого требует отправитель,

"бортовым" коносаментом при условии, что отправитель, если он до этого получил какой-либо товараспорядительный документ на тот же груз, возвратит этот документ в обмен на выдачу "бортового" коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товараспорядительном документе могут быть в порту погрузки сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика отметки о названии судна или судов, на которые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи "бортовым" коносаментом.

8. Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должны рассматриваться как освобождающие перевозчика от ответственности.

Статья 4

1. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудование и снабжение или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза, в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери или убытки возникли вследствие немореходности, бремя доказывания того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности, предусмотренного настоящей статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

a) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;

c) рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;

d) непреодолимой силы;

e) военных действий;

f) действий антиобщественных элементов;

g) ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;

h) карантинных ограничений;

i) действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;

j) забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично;

k) восстаний или народных волнений;

l) спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;

m) потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

n) недостаточности упаковки;

o) неполноты или недостатков маркировки;

p) скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

q) всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.

3. Отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом любой причины, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, его агентов или служащих.

4. Никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая

разумная девиация не считаются нарушением настоящей Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

5. a) Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетные единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

(В ред. Протокола от 21.12.1979.)

b) Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором.

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, по существующей рыночной цене, а если нет ни той ни другой цены - исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

c) Когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте в качестве упакованных в такое транспортное приспособление, считается для целей настоящего пункта количеством мест или единиц груза. За исключением указанного случая, такое транспортное приспособление считается местом или единицей груза.

d) Расчетная единица, упомянутая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в подпункте "a" настоящего пункта, переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты на дату, определяемую по закону суда, рассматривающего дело. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения, содержащиеся в предыдущих фразах, может во время ратификации Протокола 1979 года или присоединения к нему или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются следующим образом:

i) в отношении суммы в 666,67 расчетных единиц, указанной в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, - 10000 валютных единиц;

ii) в отношении суммы в 2 расчетные единицы, указанной в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, - 30 валютных единиц.

Валютная единица, упомянутая в предыдущей фразе, соответствует 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Перевод сумм, указанных в этой фразе, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

Исчисление и перевод, упомянутые в предыдущих фразах, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в подпункте "a" пункта 5 настоящей статьи, какая выражена там в расчетных единицах.

Государства сообщают депозитарию способ исчисления или, в соответствующем случае, результат перевода во время сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной или валютной единице.

(В ред. Протокола от 21.12.1979.)

e) Ни перевозчик, ни судно не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в настоящем пункте, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба.

f) Объявление, упомянутое в подпункте "a" настоящего пункта, если оно внесено в коносамент, при отсутствии доказательств противного создает соответствующую презумпцию, но не связывает перевозчика, который может его оспорить.

j) По соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены иные максимальные суммы, чем те, которые указаны в подпункте "a" настоящего пункта,

при условии что согласованная таким образом максимальная сумма не менее соответствующего максимума, указанного в этом подпункте.

h) Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость.

(В ред. Протокола от 23.02.1968.)

6. Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Статья 4-бис

(введена Протоколом от 23.02.1968)

1. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не является независимым подрядчиком, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться перевозчик.

3. Суммы, возмещенные перевозчиком и такими служащими и агентами, ни в коем случае не должны в совокупности превышать предел, предусмотренный настоящей Конвенцией.

4. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями настоящей статьи, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения этого служащего или агента, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба.

Статья 5

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных настоящей Конвенцией всех или некоторых своих прав, и в том числе от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией, при условии что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Никакие положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам; но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции. Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.

Статья 6

Несмотря на положения предшествующих статей, перевозчик, капитан или агент перевозчика и отправитель вправе вступать в отношении любых определенных грузов в любое соглашение на любых условиях касательно обязанностей и ответственности перевозчика за такие грузы, а также прав перевозчика в отношении таких грузов, включая права на освобождение от ответственности, или касательно его обязательств по обеспечению мореходности судна, поскольку условие об этом не противоречит публичному порядку, или касательно стараний и заботливости его служащих или агентов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, выгрузки перевозимых морем грузов, при условии что в этом случае не был или не будет выдан никакой коносамент и что согласованные условия включены в расписку, которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет в полной мере законную силу.

Имеется в виду, однако, что настоящая статья применяется не к обычным коммерческим отправкам грузов, осуществляемым в процессе обычной торговли, а лишь к таким отправкам, когда характер и состояние имущества, подлежащего перевозке, либо обстоятельства, сроки и условия, при которых должна выполняться перевозка, таковы, что оправдывают особое соглашение.

Статья 7

Никакие положения настоящей Конвенции не запрещают перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции не затрагивают ни прав, ни обязательств перевозчика, вытекающих из любого действующего в настоящее время закона в отношении ограничения ответственности собственников морских судов.

Статья 9

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

Настоящая Конвенция не наносит ущерба положениям любой международной конвенции или национального закона, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

Статья 10

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

a) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо

b) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо

c) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору,

какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Каждое Договаривающееся государство применяет к указанным выше коносаментам положения настоящей Конвенции.

Настоящая статья не наносит ущерба праву Договаривающегося государства применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не указанным в предыдущих пунктах.

Статья 11

По истечении не более двух лет, считая со дня подписания Конвенции, Правительство Бельгии вступит в сношения с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, изъявивших готовность ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы решить, следует ли ввести ее в действие. Ратификационные грамоты будут сданы на хранение в Брюсселе в день, установленный общим соглашением указанных правительств. Первое депонирование ратификационных грамот будет зафиксировано протоколом, подписанным представителями участвующих в нем государств и министром иностранных дел Бельгии.

В последующем сдача на хранение ратификационных грамот осуществляется посредством письменного уведомления, адресованного Правительству Бельгии и сопровождаемого ратификационной грамотой.

Должным образом заверенные копии протокола о первом депонировании ратификационных грамот, уведомлений, упомянутых в предыдущем абзаце, а также сопровождающих их ратификационных грамот

немедленно направляются Правительством Бельгии по дипломатическим каналам государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней. В случаях, предусмотренных в предыдущем абзаце, названное Правительство одновременно сообщает дату получения им уведомления.

Статья 12

Государства, не подписавшие настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней независимо от того, были ли они представлены на Международной конференции в Брюсселе.

Государство, желающее присоединиться к Конвенции, письменно уведомляет о своем намерении Правительство Бельгии, препровождая ему документ о присоединении, который хранится в архивах указанного Правительства.

Правительство Бельгии немедленно направляет всем государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней, должным образом заверенную копию уведомления, а также документа о присоединении, указывая при этом дату получения им уведомления.

Статья 13

Высокие Договаривающиеся Стороны могут во время подписания, сдачи на хранение ратификационных грамот или присоединения заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не относится ко всем или к некоторым автономным доминионам, колониям, заморским владениям, протекторатам или территориям, находящимся под их суверенитетом или властью. Точно так же они могут впоследствии присоединиться отдельно от имени того или иного из автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, исключенных их первоначальным заявлением. Они могут также денонсировать настоящую Конвенцию, в соответствии с ее положениями, отдельно для одного или нескольких автономных доминионов, колоний, заморских владений, протекторатов или территорий, находящихся под их суверенитетом или властью.

Статья 14

В отношении государств, которые примут участие в первом депонировании ратификационных грамот, настоящая Конвенция вступит в силу через год со дня подписания протокола об этом депонировании.

Что касается государств, ратифицировавших Конвенцию позднее или присоединившихся к ней, а также случаев, когда Конвенция вводится в действие позднее согласно статье 13, то Конвенция вступает в силу через шесть месяцев после получения Правительством Бельгии уведомлений, предусмотренных в абзаце 2 статьи 11 и абзаце 2 статьи 12.

Статья 15

В случае желания одного из Договаривающихся государств денонсировать настоящую Конвенцию необходимо письменно уведомить о денонсации Правительство Бельгии, которое немедленно препроводит всем другим государствам должным образом заверенную копию этого уведомления, указав при этом дату его получения.

Денонсация вступает в силу только в отношении государства, которое уведомлено о ней, и по истечении года со дня получения уведомления Правительством Бельгии.

Статья 16

Каждое Договаривающееся государство вправе требовать созыва новой конференции с целью найти улучшения, которые могут быть внесены в настоящую Конвенцию.

Государство, которое воспользуется этой возможностью, уведомляет за один год о своем намерении другие государства через Правительство Бельгии, которое возьмет на себя созыв конференции.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 г.

ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ

(Брюссель, 25 августа 1924 года)

При подписании Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте нижеподписавшиеся полномочные представители приняли настоящий Протокол, который имеет те же силу и значение, как если бы его положения были включены в текст Конвенции, к которой он относится.

Высокие Договаривающиеся Стороны могут привести в действие настоящую Конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией, в форме, соответствующей этому законодательству.

Они определенно сохраняют за собой право:

1) установить, что в случаях, предусмотренных подпунктами "c" - "p" пункта 2 статьи 4, держатель коносамента может доказывать наличие личной вины перевозчика или вины его служащих, не охватываемой подпунктом "a";

2) применять в отношении национального каботажного плавания статью 6 ко всем грузам без учета ограничений, установленных в последнем абзаце этой статьи.

Совершено в Брюсселе, в одном экземпляре, 25 августа 1924 года.

Приложение 6

Примечание к документу.
Конвенция вступила в силу 01.11.1992.
Россия не участвует.
Сведения о Договаривающихся Сторонах см. в Статусе Конвенции.
Текст документа

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

КОНВЕНЦИЯ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА <*>

(Гамбург, 31 марта 1978 года)

<*> Не приводится.

ОБЩАЯ ДОГОВОРЕННОСТЬ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов,

с признательностью отмечая любезное приглашение Федеративной Республики Германия о проведении Конференции в Гамбурге,

сознавая, что средства, предоставленные в распоряжение Конференции, и радушное гостеприимство, оказанное ее участникам Правительством Федеративной Республики Германия и Свободным и Ганзейским городом Гамбургом, в немаловажной степени способствовали успеху Конференции,

выражает свою признательность Правительству и народу Федеративной Республики Германия и,

приняв Конвенцию о морской перевозке грузов на основе проекта Конвенции, подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли по просьбе Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию,

выражает свою признательность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию за их

выдающийся вклад в упрощение и гармонизацию права морской перевозки грузов и

постановляет дать Конвенции, принятой Конференцией, следующее название: "Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года" и рекомендует именовать содержащиеся в ней правила "Гамбургскими правилами".

Глава 2. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ВНУТРЕННЕЕ ВОДНОЕ ПРАВО

2.1. Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям

1. О Конвенции.

Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI) была разработана по инициативе Центральной комиссии судоходства по Рейну, Дунайской комиссии и Европейской экономической комиссии ООН (Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН). Конвенция была подписана в г. Будапеште (Венгрия) в рамках заключительного акта Дипломатической конференции, организованной по инициативе указанных международных организаций 25 сентября - 3 октября 2000 г. <1>. Поэтому рассматриваемый международный договор принято именовать Будапештской конвенцией.

<1> ECE/TRAN S/CMN I/CON F/7.

КПГВ является первым общеевропейским многосторонним международным договором частного транспортного права, определяющим, регламентирующим и регулирующим договорно-правовые отношения, связанные с перевозками грузов по внутренним водным путям <1>. До вступления в силу Будапештской конвенции условия таких договоров факультативно регулировались международными конвенциями морского права <2>, региональными (бассейновыми) соглашениями (например, Братиславскими соглашениями) или специальными нормами применимого национального права (по соглашению сторон договора).

<1> Будапештской конвенции предшествовали так называемые Братиславские соглашения 1955 г., которые определяли унифицированные договорные условия перевозок грузов только по реке Дунай.

<2> Имеются в виду Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила и Гамбургские правила.

Роль и значение Будапештской конвенции определяются еще и тем, что в сферу ее юрисдикции попадают не только договорные отношения по внутренним водным перевозкам, но и грузовые перевозки в смешанном "река-море" плавании, когда часть маршрута проходит не только по рекам, каналам, озерам и пр., но и морским путем <1>. Конвенции международного морского права условия таких договоров перевозки грузов не регулируют.

<1> Выполнение требований Конвенции для российских участников внешнеторгового оборота будет являться важнейшей частью коммерческого обеспечения перевозок грузов в сообщении "река-море", прежде всего в корреспонденции с портами реки Дунай, а также рек Рейн и Майн.

Конвенция подписана 16 странами, играющими важную роль в международных перевозках грузов по внутренним водным путям Европы. Ни одна из этих стран не высказала никаких оговорок и не заявила о намерении сделать это в ходе процедуры ратификации. Россия подписала 3 октября 2000 г. заключительный акт Дипломатической конференции по принятию Будапештской конвенции. Процедура присоединения государств к Конвенции была открыта 22 июня 2001 г.

Будапештская конвенция ратифицирована Венгрией (7 мая 2002 г.), Румынией (3 апреля 2004 г.), Швейцарией (13 мая 2004 г.), Люксембургом (25 мая 2004 г.), Хорватией (7 декабря 2004 г.), а также Россией. В соответствии с **пунктом 1 статьи 34** Конвенции она вступила в силу с 1 апреля 2005 г. В настоящее время в связи с истечением срока подписания стать участником Будапештской конвенции можно лишь путем официального присоединения.

Россия стала участницей КПГВ на основании Федерального закона от 8 марта 2007 г. N 33-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КГПВ)". Основанием для присоединения к Будапештской конвенции в форме федерального закона является **подпункт (a) пункта 1 статьи 15** и **подпункт (a) пункта 1 статьи 21**

Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации".

Конвенция, текст которой составлен на английском, немецком, нидерландском, русском и французском языках <1>, включает в себя преамбулу, 39 статей, объединенных в 10 глав, и два дополнительных протокола к документу.

<1> Базовым языком Конвенции является французский.

2. Общие положения.

Общие положения охватывают преамбулу и главу I, состоящую из двух статей. В соответствии с преамбулой к документу Будапештская конвенция призвана служить цели установления некоторых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по внутренним водным путям.

Статья 1 дает основные определения, на которых строится понятийный аппарат нормативного акта. Определения начинаются с термина "перевозчик". Перевозчик номинируется как сторона договора внутренней водной перевозки, с которым в договорные отношения вступает грузоотправитель. Определение указывает лишь на то, что такой договор двусторонний: между перевозчиком и грузоотправителем. Допускается возможность того, что договор перевозки с грузоотправителем может быть заключен иным лицом, но действующим от имени перевозчика.

Аналогичным образом дано определение "грузоотправитель". Это лицо, которое или от имени которого с перевозчиком был заключен договор перевозки по внутренним водным путям.

Традиционно для норм международного частного транспортного права трактуется правовое положение грузополучателя, которое указано в соответствующем определении **статьи 1.** Грузополучатель является лишь лицом, управомоченным на получение груза. Следовательно, грузополучатель изначально является не стороной, а субъектом договора перевозки груза по внутренним водным путям.

Определение понятия "договор перевозки по внутренним водным путям" содержит обязательства перевозчика по перевозке груза. Указывается, что перевозка осуществляется за плату, следовательно, он является возмездным. Квалификация договора, согласно определению, значения не имеет. Он может быть и реальным, и консенсуальным. Это вытекает также из определения "грузоотправитель". Грузоотправитель - это сторона договора, а договор внутренней водной перевозки, подпадающий под юрисдикцию Конвенции, может быть любым.

В качестве транспортных документов Конвенция определяет и коносамент, и накладную, т.е. документ может обладать или не обладать товарораспорядительной функцией. Определение подтвердило две иные функции транспортного документа: подтверждение договора перевозки груза по внутренним водным путям и прием или погрузку груза на судно перевозчиком <1>.

<1> Определение указывает также на то, что кроме накладной или коносамента могут использоваться иные применяемые в коммерческой практике документы.

Определено понятие "фактический перевозчик" как лицо, которому перевозчиком поручено на основании каких-то договорных отношений осуществить частично или полностью перевозку груза по внутренним водным путям.

Определение понятия "груз" состоит из двух частей. Сначала указаны предметы, которые не подпадают под категорию "груз". Это буксируемые или толкаемые суда, багаж и транспортные средства пассажиров. Вторая часть определения посвящена контейнерным и пакетным перевозкам, вернее, тому, следует ли считать контейнеры и поддоны частью груза. По общему правилу объединение в транспортном приспособлении (оборудовании) груза является грузом в целом при условии, что оно предоставлено грузоотправителем.

В последнем определении **статьи 1** разъясняется выражение "письменная форма" по отношению к передаче информации между сторонами договора. Приводится диспозитивное положение в отношении того, что понимается под письменной формой: передача сообщения электронным, оптическим или иным образом, включая телеграф, телефакс, телекс, электронный обмен данными, электронную почту и пр. Перечень, однако, не является исчерпывающим. Стороны договора могут договориться об ином понимании письменной формы и способах передачи информации.

В целом идеология понятийного аппарата заимствована из Гамбургских правил. Определения некоторых понятий, взятые из Гамбургских правил, повторены в Конвенции практически в точности. Например, определения понятий "перевозчик", "грузополучатель". Определения других понятий ("фактический перевозчик", "грузоотправитель", "груз", "договор перевозки") соответствуют по содержанию

определениям, приведенным в Гамбургских правилах.

Область применения **(пункт 1 статьи 2)** указывает на открытый характер Будапештской конвенции. Она применяется к любому договору перевозки по внутренним водным путям, когда порт погрузки или приема груза и порт разгрузки или доставки находятся в двух государствах, из которых по крайней мере одно является участником Конвенции <1>. Здесь в явном виде указывается на то, что договор перевозки носит международный характер.

<1> Аналогичная формулировка области применения содержится в **статье 1** Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза (КДПГ/CMR) 1956 г.

Пункт 2 статьи 2 разграничивает договорно-правовые режимы морских и внутренних водных перевозок грузов. Особенно это важно для перевозок в смешанном "река-море" плавании. Если договор перевозки предусматривает перевозку (без перевалки), включающую в себя доставку и по внутренним водным, и по морским путям, то такая перевозка подпадает под юрисдикцию Конвенции при соблюдении двух условий.

Первое условие: в соответствии с договором не должен быть составлен морской (океанский) коносамент. Это значит, что покрывающий такой смешанный маршрут договор должен быть договором внутренней водной, а не морской перевозки груза. Второе условие - квалификационное по соотношению протяженности внутренних водных и морских участков маршрута доставки груза в соответствии с заключенным договором перевозки. Расстояние продвижения груза по внутренним водным путям должно быть больше расстояния морского участка пути.

В **пункте 3 статьи 2** указывается на то, что национальная принадлежность сторон и субъектов договора перевозки (перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя), национальная принадлежность регистрации и порта приписки судна, а также в каком регистре зарегистрировано судно - в морском или речном - никоим образом не влияют на возможности применения Конвенции.

3. Права и обязанности сторон договора перевозки.

В гл. 2 Конвенции (ст. ст. 3 - 10) рассматриваются права и обязанности сторон договора внутренней водной перевозки груза.

Основная обязанность перевозчика заключается в том, что он должен перевезти груз в заданные (надлежащие) сроки и сдать его грузополучателю в обозначенном месте. Груз должен быть доставлен в том же состоянии, в каком он был получен перевозчиком **(пункт 1 статьи 3)**. Прием груза от грузоотправителя и сдача его грузополучателю производятся перевозчиком на борту судна **(пункт 2 статьи 3)**. Это диспозитивная норма, так как в договоре перевозки стороны могут договориться об ином. Место приема и сдачи груза определяют пространственные и временные периоды ответственности перевозчика. Если стороны не будут договариваться об ином, то ответственность перевозчика будет "от борта до борта".

Перевозчик обладает правом определения судна для перевозки груза **(пункт 3 статьи 3)**, но данное положение может быть изменено по соглашению сторон **(пункт 4 статьи 3)**. Можно договориться о перевозке груза на определенном судне или определенном типе судна. Перевозчику вменяется в обязанность проявление должной заботливости в отношении приведения судна в состояние, пригодное для перевозки конкретного груза. Судно должно быть укомплектовано экипажем и иметь в наличии всю необходимую документацию в отношении возможности перевозки соответствующего груза.

Перевозчик не имеет права, если в договоре не указано иное, перегружать груз полностью или частично на другое судно. Такая перегрузка возможна, если при заключении договора невозможно было предвидеть обстоятельства, которые потребуют перегрузки, например, из-за низкого уровня воды **(пункт 4 статьи 3)**.

В обязанность перевозчика вменяется обеспечение того, чтобы погрузка, укладка и крепление груза не влияли на безопасность судна **(пункт 5 статьи 3)**, независимо от того, кто осуществлял погрузку груза на судно.

В Конвенции присутствует палубная оговорка **(пункт 6 статьи 3)**: возможность перевозки грузов на палубе или в открытых люках должна быть либо согласована с грузоотправителем, либо соответствовать обычаям торговли или действующим предписаниям.

Статья 4 определяет правовое положение фактического перевозчика. Возможность исполнения договора перевозки или его части может быть определена в самом договоре. Остается, однако, непонятным, обладает ли грузоотправитель правом не разрешить участие фактического перевозчика в реализации договора. Тем не менее в любом случае перевозчик остается ответственным за всю перевозку **(пункт 1 статьи 4)**. Если стороны договора перевозки расширили (увеличили) ответственность перевозчика

<1>, то на фактического перевозчика такая увеличенная ответственность будет распространяться только в том случае, если он в письменной форме с этим согласится. При этом фактический перевозчик может ссылаться на любые возражения, которые могут быть выдвинуты самим перевозчиком на основе заключенного договора **(пункт 2 статьи 4)**. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика является солидарной.

<1> В рамках возможностей, предоставленных Конвенцией.

В **статье 6** приводятся обязанности грузоотправителя. Здесь указывается на несколько его основных обязанностей. Первая безусловная обязанность грузоотправителя - оплата услуг в соответствии с заключенным договором перевозки **(пункт 1 статьи 6)**.

Другой обязанностью грузоотправителя является предоставление перевозчику сведений о грузе. Эти сведения должны быть переданы до приема груза к перевозке в письменном виде. Они потребуются для оформления накладной или коносамента, для определения некоторых аспектов ответственности перевозчика, а также для надлежащего исполнения перевозчиком всех операций в процессе реализации договора.

В соответствии с **пунктом 2 статьи 6** эти сведения должны касаться:

- размеров и количества грузовых мест, а также их погрузочного объема;
- основных марок, необходимых для идентификации груза;
- характера, особенностей и свойств груза;
- указаний в отношении таможенных или административных режимов, применяемых к данному грузу;
- иных необходимых сведений, которые указываются в транспортном документе.

Кроме того, перевозчику должны быть переданы все необходимые товаросопроводительные документы, которые потребуются для выполнения пограничных, таможенных и иных формальностей. Особая тщательность в отношении передаваемых сведений и предоставляемых документов предусмотрена в отношении опасных или загрязняющих природу грузов **(пункт 1 статьи 7)**. Разрешительные документы на перевозку таких грузов должны быть переданы перевозчику в момент передачи ему самих грузов **(пункт 2 статьи 7)**.

В обязанность перевозчика вменяется обеспечить в соответствии с характером груза его надлежащей тарой или упаковкой. Тара или упаковка груза должна обеспечить нормальную перевозку груза, а также предупредить его потерю или повреждение во время перевозки. Кроме того, с той же целью грузоотправитель должен нанести на грузы соответствующую маркировку **(пункт 3 статьи 6)**.

И наконец, обязанностью грузоотправителя, если в договоре не указано иное, является выполнение операций по погрузке, укладке и креплению груза в соответствии с практикой судоходства на внутренних водных путях **(пункт 4 статьи 6)**. Это правило корреспондирует с определенным ранее пространственным периодом ответственности перевозчика "от борта судна в порту погрузки - до борта судна в порту выгрузки".

Если ответственности перевозчика в Конвенции посвящена целая глава (гл. V), то правила, касающиеся ответственности грузоотправителя, сосредоточены в статье 8. По общему правилу **(пункт 1 статьи 8)** грузоотправитель несет ответственность за убытки и издержки, понесенные перевозчиком или фактическим перевозчиком, вследствие действий или упущений, предшествующих заключению договора перевозки, а именно:

- недостаточность, отсутствие или неточность сведений, которые грузоотправитель должен был сообщить перевозчику до момента передачи груза в соответствии с **пунктами 1.7 и 2.6** Конвенции;
- недостаточность, отсутствие или неполнота сопроводительных документов;
- опасный или загрязняющий природу груз не был замаркирован или обозначен в соответствии с действующими международными или национальными предписаниями.

В **пункте 2 статьи 8** содержится напоминание о том, что грузоотправитель отвечает за действия или упущения лиц, которых он нанимает или привлекает для выполнения обязательств по договору, как за свои собственные. Здесь речь может идти об экспедиторах, в том числе портовых, брокерах, работниках и служащих грузоотправителя.

Обязанностям сторон договора в отношении сдачи груза в порту назначения (прибытия) посвящены **статьи 5 и 10**. В соответствии с договором перевозки груз должен быть доставлен в порт назначения (прибытия) и сдан управомоченному на то лицу.

Статья 5 указывает на то, что срок доставки (срок сдачи) является существенным для договора международной перевозки груза по внутренним водным путям: перевозчик должен сдать груз в срок, оговоренный в договоре. Если такой срок не был установлен сторонами, то вступает в силу принцип

разумности. Груз должен быть доставлен и сдан в срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом обстоятельств конкретного рейса.

После прибытия в место доставки (порт назначения) грузополучатель может потребовать сдачи ему груза **(пункт 1 статьи 10)**. Следует обратить внимание на то, что требование выдачи ему груза является правом, а не обязанностью грузополучателя <1>. Если грузополучатель пользуется предоставленным ему правом, то отвечает в соответствии с договором перевозки груза за уплату фрахта и других сборов, связанных с грузом, а также за участие в покрытии убытков по общей аварии.

<1> Грузополучатель назван в Будапештской конвенции управомоченным на получение груза лицом.

Это может свидетельствовать в том числе о том, что требования выдать ему груз означают, что грузополучатель таким образом вступает в договор перевозки. При этом на основании **пункта 2 статьи 4** грузоотправитель выходит из договора перевозки груза. Это же подтверждают правила **статьи 23** Конвенции.

В этом же пункте содержится обеспечивающее правило в отношении уплаты грузополучателем фрахта перевозчику в размере не меньшем, чем рыночная ставка. Правда, это правило действует только в тех случаях, когда транспортный документ либо не был составлен, либо не был предъявлен грузополучателем. В Конвенции допускается, что фрахт может быть не определен сторонами договора. В том числе для этих целей в **статье 1 приложения N 2** содержится правило определения размера фрахта: он должен быть предусмотрен либо национальными предписаниями, либо обычаями на дату и место погрузки. И то и другое относится к стране порта погрузки.

Пункт 3 статьи 10 фиксирует еще правило в отношении того, как следует понимать процедуру сдачи перевозчиком груза в порту назначения, а это одно из важнейших подтверждений того, что перевозчик выполнил главное условие договора перевозки груза по внутренним водным путям. В контексте правила данного пункта в качестве сдачи рассматривается передача груза компетентному органу или третьей стороне во исполнение законодательства или административных предписаний, действующих в порту разгрузки.

В **пункте 2 статьи 10** содержится диспозитивная норма в отношении применимого национального права. Она касается трех положений:

- в отношении момента, условий, продолжительности и сроков сдачи груза;
- относительно того, как перевозчик должен поступить с грузом в случае препятствий в его сдаче. Обычно это происходит в тех случаях, когда грузополучатель отсутствует или отказывается принимать груз;
- в отношении возможности применения залогового права на груз в обеспечении получения перевозчиком причитающихся ему сумм.

Правила **пункта 2 статьи 10** применяются, если в договоре перевозки не указано иное, т.е. если стороны заранее не определили применимое право.

Конвенция определяет правила расторжения договора перевозки перевозчиком <1> **(статья 9)**. Основанием для расторжения договора является невыполнение грузоотправителем своих обязанностей в отношении предоставления перевозчику необходимых документов и сведений до передачи груза перевозчику как в отношении обычных грузов **(пункт 2 статьи 6),** так и в отношении грузов опасных или загрязняющих окружающую среду **(пункты 1 и 2 статьи 7)**. Это означает, что невыполнение грузоотправителем своих обязанностей может не только привести к требованию перевозчика о возмещении понесенных убытков **(статья 8),** но и к расторжению договора перевозки.

<1> Подобные правила отсутствуют во всех конвенциях международного частного морского права.

В последнем случае перевозчик оставляет за собой право выгрузить грузы, причем за счет грузоотправителя. Если рейс еще не был начат, то перевозчик может потребовать также оплату простоя судна и одну из двух сумм - одну треть предусмотренного договором фрахта или у сумм расходов и потерь, связанных с расторжением договора. Если рейс уже был начат, то после выгрузки груза перевозчик может претендовать на фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному расстоянию **(пункт 2 статьи 9)**.

В рассматриваемой главе присутствует **статья 7,** относящаяся к правам и обязанностям сторон в отношении договора опасного груза и груза, загрязняющего окружающую среду. В силу **пункта 4** указанной статьи перевозчику предоставляется право выгрузки, уничтожения или обезвреживания таких грузов, если они представляют опасность для жизни, имущества или окружающей среды. Таким правом перевозчик

может воспользоваться независимо от того, был он проинформирован о характере таких грузов или нет. При этом перевозчик имеет право на возмещение убытков, связанных с выполнением таких действий **(пункт 5 статьи 7)**.

4. Транспортные документы.

Транспортным документам в Конвенции посвящена глава III. Она состоит из трех статей (статей 11 - 13).

В **статье 11** в явном виде указано лицо, оформляющее транспортный документ. Это перевозчик. Из содержания **пункта 1** указанной статьи следует, что по умолчанию перевозчик оформляет документ, не обладающий товарораспорядительной функцией, т.е. накладную на груз. И лишь по просьбе грузоотправителя и только до погрузки груза или до его принятия к перевозке перевозчик должен оформить коносамент.

Следует также подтверждение того, что любой оформленный перевозчиком транспортный документ лишь подтверждает факт наличия договора перевозки груза по внутренним водным путям: отсутствие документа или его неполное оформление не влияет на действенность самого договора **(пункт 3 статьи 11)**. Указана также вторая функция любого транспортного документа - подтверждение принятия груза к перевозке перевозчиком, причем в том виде, количестве и состоянии, как он удостоверен в транспортном документе (презумпция соответствия).

В отношении коносамента указано на дуализм отношений, вытекающих из товарораспорядительной функции этого документа. Условия договора перевозки определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем, а сам коносамент до доказательства противного определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем **(пункт 4 статьи 11)**. Это происходит потому, что перевозчик должен подчиняться и выполнять разумные указания лица, имеющего право распоряжаться грузом. Как правило, такое право предоставляется именно грузополучателю.

В отличие от морских конвенций в **статье 13** разъясняется правовая природа и функции коносамента. В частности, в явном виде указывается на то, что коносамент - это ценная бумага, что коносаменты бывают именными (на имя грузополучателя), ордерными или на предъявителя. Выдача груза против одного из оригиналов коносамента исключает требования выдачи того же груза против других оригиналов коносамента. Передача коносамента лицу, уполномоченному получить груз, означает право этого лица на получение груза. Если коносамент был передан любому добросовестному третьему лицу, включая грузополучателя, то он может полагаться на содержащееся в нем описание груза. Доказательство иного в этом случае перевозчиком не допускается.

Каждый оригинал транспортного документа должен быть подписан перевозчиком, капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком **(пункт 2 статьи 11)**. Количество оригиналов Конвенцией не определяется. Указано лишь на то, что из содержания каждой накладной или коносамента должно следовать, является она оригиналом или копией. Для коносамента должно быть указание на то, в скольких оригиналах он составлен **(подпункт (i) пункта 5 статьи 11)**. Подпись грузоотправителя в транспортном документе необязательна, но перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил оригинал или копию документа своей подписью.

Пункт 5 статьи 11 определяет содержание транспортного документа. Кроме обязательного упоминания о его названии документ должен содержать ряд сведений:

- наименования, адреса и места нахождения основных предприятий перевозчика и грузоотправителя;
- дату и место выдачи документа;
- наименование грузополучателя;
- название или номер судна, а также пометку о том, погружен ли груз на судно или принят перевозчиком, но еще не погружен;
- порт погрузки (место приема груза) и порт выгрузки (место сдачи);
- наименование груза, характер его упаковки, размеры, количество мест или вес, идентификационную маркировку;
- указание о возможности перевозки груза на палубе или в открытых трюмах;
- согласованные положения, касающиеся фрахта;
- количество оригиналов выдаваемых транспортных документов.

Следует отметить, что в Конвенции перечислены лишь обязательные сведения, которые должны содержаться в оформляемых перевозчиком накладных или коносаментах. Ничто не препятствует включению в документ иных данных и сведений, которые стороны договора посчитают целесообразными. Формы транспортных документов Конвенцией не определены. Это означает, что каждый перевозчик вправе разрабатывать и использовать любой документ, содержание которого не противоречит положениям

Конвенции.

Регламентация оговорок в транспортных документах внутреннего водного транспорта заимствована и полностью соответствует регламентации и практике, нашедшей свое отражение в Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах. Перевозчик имеет право вносить оговорки в транспортные документы **(статья 12)**. Эти оговорки могут касаться веса груза, его количества или количества мест. Основаниями для оговорок являются обоснованные подозрения о неточности предоставленных грузоотправителем сведений, отсутствие достаточных средств для проверки этих сведений, определение веса груза на основании данных судна. По существующей практике оговорки типа "All particulars furnished by shipper, carriers make no representation" <1> в транспортные документы де-факто уже не вносятся, а являются частью заранее подготовленных к заполнению бланков. Такие же оговорки перевозчик вправе делать в отношении нечеткой маркировки и внешнего состояния груза. Например, "Old used bags" (старые мешки, бывшие в употреблении), "Second hand drams" (использованные бочки), "Dirty bales" (грязные кипы) и др. **Статья 12** указывает, что перевозчик имеет право на оговорки, но умалчивает о том, имеет ли право грузоотправитель их не принимать. Практика свидетельствует о том, что перевозчик настаивает на принятии грузоотправителем транспортного документа со стандартными оговорками, так как он не свидетельствует об ином количестве (весе) принятого перевозчиком груза или о его плохом состоянии. Документы с такими и иными стандартными оговорками принимаются банками, например, по процедурам UCP 600 <2>.

<1> "Все сведения о грузе представлены отправителем и перевозчиком не подтверждаются" (пер. с англ.).

<2> Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация МТП N 600.

Транспортный документ и его содержание при отсутствии доказательств противного имеют доказательную силу. В частности, если оговорок в транспортном документе нет, то внешнее состояние груза следует считать хорошим **(пункт 2 статьи 12)**. Особо отмечается правило в отношении определения вины за состояние грузов, перевозимых в контейнерах или трюмах судна, опечатанных грузоотправителем. Если такие сведения указаны в транспортном документе, а печати или пломбы остаются нетронутыми до момента сдачи груза грузополучателю, то считается, что потеря груза или ущерб не имелись в ходе перевозки **(пункт 3 статьи 12)**. На практике такую ответственность именуют ответственностью перевозчика не за груз, а за пломбу.

Из содержания Конвенции невозможно понять, подпадают ли под ее юрисдикцию чартера как договоры или документы, подтверждающие договоры перевозки грузов по внутренним водным путям. В **статье 1** "Определения" упомянуты только накладные и коносаменты. Однако допускается, что для целей договора перевозки может быть использован любой другой используемый в практике документ. Не отвергается использование чартеров и в анализируемой главе. Но такое понятие ни в данной главе, ни в Конвенции в целом ни разу не обозначено в документе.

В этом контексте следует обратить внимание на содержание Протокола N 1 к Конвенции, в котором приводится регламентация сроков погрузки и разгрузки и демереджа при перевозках по внутренним водным путям. Установление сталийного времени, контрсталии, демереджа, детеншена и других необходимых условий, применяемых в основном в чартерах, свидетельствует о том, что договоры перевозки грузов по внутренним водным путям обладают и признаками линейных, и признаками трамповых перевозок. Однако накладная или коносамент оформляются и в случаях, когда для перевозки грузов требуется все судно, и для перевозок небольших партий грузов или контейнеров по заранее оговоренным маршрутам и пунктам заходов.

5. Право распоряжения грузом.

В отличие от конвенций морского частного права Будапештская конвенция выделяет право распоряжения грузом в отдельный раздел - главу IV. Глава состоит всего из двух статей (статьи 14 и 15).

Право распоряжения грузом основано в Конвенции на формальном подходе. Грузоотправитель является стороной договора перевозки груза по внутренним водным путям. Поэтому ему принадлежит априорное право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 14). В контексте договора перевозки право грузоотправителя распоряжаться грузом означает право изменения места назначения и/или лица, которому должен быть сдан груз. Причем изменение грузополучателя может означать возврат груза грузоотправителю.

До того момента, пока груз не сдан грузополучателю, его нет в договоре перевозки. Грузополучатель является лишь лицом, управомоченным на получение груза, т.е. не стороной, а субъектом договора

перевозки. Но требование к перевозчику выдать ему груз означает вступление грузополучателя в договор перевозки. Несмотря на то что договор перевозки заключается грузоотправителем после реализации прав выдачи ему груза, права требований и иных отношений с перевозчиком переходят к грузополучателю.

Согласно **пункту 2 статьи 14** такой переход прав от грузоотправителя к грузополучателю подтверждается передачей (отчуждением) транспортных документов:

- оригинала накладной от перевозчика к грузополучателю в порту выгрузки до момента сдачи груза;
- всех оригиналов коносаментов от грузоотправителя третьему лицу.

Договором перевозки может быть предусмотрено, что грузоотправитель отказывается от всех прав распоряжаться грузом по накладной с момента ее выдачи в пользу грузополучателя **(пункт 3 статьи 14)**.

Реализация своих прав распоряжаться грузом должна быть подтверждена правомочным по договору лицом (грузоотправителем или грузополучателем) документально, т.е. на основании коносамента или накладной **(статья 15)**. Для реализации своих прав по коносаменту грузополучателю следует представить все оригиналы этого документа до момента прибытия груза в порт назначения. Если перевозка осуществляется по накладной, то в ней должны содержаться новые указания для перевозчика.

Реализация своих прав распоряжаться грузом осуществляется на возмездной основе. Грузоотправитель или грузополучатель обязаны возместить все расходы и убытки, вытекающие из выполнения перевозчиком указаний. Если расстояние перевозки короче ранее предусмотренного, то перевозчику следует заплатить полную сумму изначально согласованного фрахта, если в договоре перевозки не указано иное.

6. Ответственность перевозчика.

Ответственность перевозчика установлена в Конвенции в двух главах: императивная - в гл. V (статьи 16 - 22) и договорная - в главе VII, которая состоит из одной статьи (статья 25).

Конвенция построена по принципу априорной императивной презумпции вины перевозчика за причиненный ущерб (статья 16). Период ответственности - от момента приема груза к перевозке до момента его сдачи. Для освобождения от ответственности перевозчик должен доказать отсутствие своей вины. То есть у перевозчика есть возможность доказать, что ущерб был обусловлен обстоятельствами, которых он как заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить. Указанная статья не называет такие обстоятельства, как форс-мажор. Такого понятия Конвенция не содержит. Более того, некоторые обстоятельства, которые обычно представляются в качестве форс-мажорных (пожар или взрыв на судне), указаны в качестве договорных **(подпункт (b) пункта 2 статьи 25)**.

Стандартной с точки зрения современного международного частного транспортного права следует считать содержание **статьи 17** Конвенции, которая называется "Служащие и агенты". По общему правилу перевозчик отвечает за действия и упущения своих служащих и агентов, как за свои собственные. Естественно, что эти лица должны быть привлечены перевозчиком для исполнения договора перевозки, и действовать эти лица должны исключительно в пределах своих служебных обязанностей **(пункт 1 статьи 17)**. Из числа лиц, относящихся к служащим и агентам, исключены лоцманы, которые назначаются компетентными органами и которых нельзя свободно выбирать **(пункт 5 статьи 17)**.

Такое же правило действует в отношении служащих и агентов фактического перевозчика **(пункт 2 статьи 17)**.

Агенты и служащие перевозчика и фактического перевозчика обладают правами на освобождение и ограничение от ответственности ровно такими же, какими обладают непосредственно перевозчик и фактический перевозчик **(пункт 3 статьи 17)**. Суммарная ответственность всех указанных лиц - перевозчика, фактического перевозчика, их агентов и служащих - императивно в целом не может превышать пределов ответственности, установленных Конвенцией **(пункт 4 статьи 17)**. Таким образом, пределы ответственности перевозчика являются максимальной величиной суммарной ответственности лиц, принимающих участие в исполнении договора перевозки.

Статья 18 определяет перечень обстоятельств и рисков, доказав причинно-следственную связь с которыми в отношении утраты или повреждений груза, а также задержки в доставке перевозчик освобождается от ответственности. Речь идет об императивных нормах - обстоятельствах освобождения перевозчика от ответственности на основании положений Конвенции. В указанной статье конкретизируется понятие причиненного перевозчиком ущерба: перевозчик несет ответственность в случае повреждений или утраты груза, а также в случае задержки в доставке (нарушения сроков доставки) груза. Далее приводится каталог исключений из ответственности перевозчика. Доказательство перевозчиком в качестве причин или оснований одного или нескольких из нижеперечисленных обстоятельств или рисков (всего семь позиций) освобождает перевозчика от ответственности **(пункт 1 статьи 18):**

- действия или упущения грузоотправителя и/или грузополучателя;
- выполнение операций по погрузке, укладке или выгрузке грузов грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами по их поручению <1>;

<1> Данное основание для освобождения перевозчика от ответственности является частным случаем основания, указанного в первом по счету пункте в части действий грузоотправителя или грузополучателя.

- перевозка грузов на палубе по согласованию с грузоотправителем или в соответствии с обычаями внешней торговли;
- особые естественные свойства груза <1> (ржавление, внутренняя порча, воздействие паразитов или грызунов и др.) и естественная убыль груза (усушка, утруска, утечка и пр.);

<1> По-другому это основание для освобождения от ответственности именуют как "порок, присущий грузу".

- отсутствие, дефекты или неправильная упаковка для грузов, которые подвержены повреждениям или порче при перевозке без упаковки;
- недостаточность или неточность квалификационной маркировки груза;
- проведение операций или попытка проведения операций по спасанию жизни людей или имущества на внутренних ввозных путях.

За исключением двух обстоятельств, вышеперечисленные причины повреждений или утрат груза можно в той или иной мере отнести к действиям или упущениям грузоотправителя или грузополучателя, т.е. к обстоятельствам, связанным или вызванным виной грузоотправителя или грузополучателя, а не виной перевозчика.

Первым исключением следует назвать палубную перевозку груза на основании сложившихся обычаев торговли или в соответствии с действующими предписаниями. Второе исключение связано с действующими международно-правовыми нормами в отношении спасания на водах людей и имущества: перевозчик должен принять все меры к спасанию, если у него есть для этого все возможности <1>. Но опять же указанные исключения не связаны или не обусловлены виной перевозчика.

<1> Аналогичное правило содержится в **пункте 6 статьи 5** Гамбургских правил.

Перевозчик должен доказать, что ущерб был вызван одним или несколькими из перечисленных обстоятельств, причем на наступление и предотвращение их он не мог повлиять **(пункт 2 статьи 18)**. Однако у грузоотправителя или грузополучателя есть право опровергнуть эту презумпцию. т.е. доказать, что ущерб не является или исключительно не является результатом тех обстоятельств, на которые ссылается или которые доказывает перевозчик.

Перевозчик, безусловно, освобождается от любой ответственности, налагаемой на него Конвенцией, если ущерб был причинен ядерным инцидентом **(статья 27).**

Конвенция указывает на возможность договорного исключения ответственности перевозчика (**статья 25** главы VII). В договоре перевозки груза по внутренним водным путям сторонами могут быть предусмотрены четыре вида оговорок, которые исключают ответственность перевозчика за причиненный ущерб, а именно:

1) действия или упущения капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, во время плавания, если только такие действия или упущения не были совершены преднамеренно или по грубой неосторожности <1>;

<1> Речь идет в том числе о возможности договорного освобождения перевозчика от ответственности вследствие навигационной ошибки капитана или лоцмана при судовождении или маневрах судна.

2) пожар или взрыв на судне, если они не явились следствием ошибок собственно перевозчика (его агентов и служащих) или дефектов судна;

3) дефекты судна, если перевозчик докажет, что они не могли быть обнаружены до начала рейса, несмотря на проявленную им должную заботливость;

4) при перевозке живых животных, за исключением случаев, когда перевозчик не принял надлежащих мер или не соблюдал условия, содержащиеся в договоре перевозки <1>.

<1> В императивной форме данное правило изложено в **пункте 5 статьи 5** Гамбургских правил.

Здесь следует обратить внимание на то, что освобождение от ответственности за ущерб, причиненный пожаром или взрывом, не вызванный виной перевозчика, является не императивным, а договорным. Ничто не противоречит также желанию сторон установить в договоре иные основания освобождения сторон от ответственности при наступлении форс-мажорных обстоятельств.

В международном морском праве приведение судна в мореходное состояние вменяется в обязанность перевозчика, за которую он несет императивную ответственность <1>. В Будапештской конвенции ущерб, вызванный дефектами судна, может быть не возложен на перевозчика на основании положений ранее заключенного договора перевозки груза. Стороны могут договориться о том, что ущерб из-за дефектов судна не будет возмещаться перевозчиком, если им была доказана предпринятая должная заботливость по приведению судна в технически исправное состояние.

<1> **Пункт 1 статьи 3** и **пункт 1 статьи 4** Гаагских и Гаагско-Висбийских правил.

Возможность еще одной оговорки в договоре перевозки установлена правилами **пункта 3 статьи 25**. Она касается договорного освобождения перевозчика от ответственности за повреждения или утрату груза в периоды от приема груза до погрузки его на борт и после выгрузки груза до сдачи его грузополучателю <1>. Ущерб, причиненный в эти периоды, может, вследствие соответствующих оговорок, перевозчиком не возмещаться, если только его действия (бездействие) не будут доказаны в качестве умышленных или приравненных к таковым.

<1> В случаях, когда перевозчик принимает или сдает груз не на борту судна.

По всем остальным правилам положения Конвенции являются императивными в отношении ответственности перевозчика, фактического перевозчика, их агентов и служащих **(пункт 1 статьи 25)**. Любое исключение, ограничение или усиление ответственности этих лиц, установленное в договоре перевозки, но противоречащее положениям Конвенции, признается ничтожным. Не дозволяется также перемещение установленного Конвенцией бремени доказывания и сокращение сроков предъявления претензий. Не имеют силы оговорки, по которым перевозчик становится выгодоприобретателем по договору транспортного страхования груза <1>.

<1> Аналогичные правила содержатся в **статье 41** Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза (CMR/КДПГ).

Как и в любых других конвенциях международного частного транспортного права, принципиальными являются правила, устанавливающие размеры ответственности (суммы возмещения) за повреждение, полную или частичную утрату груза **(статья 19)**. К полной утрате груза приравнивается сдача его перевозчиком неуправомоченному лицу. Размер возмещения за утраченный перевозчиком груз установлен так же, как в Гаагско-Висбийских правилах <1>: сумма возмещения равна стоимости груза в месте и в день его сдачи (выгрузки) в порту назначения **(пункт 1 статьи 19)**.

<1> **Подпункт "b" пункта 5 статьи 4** Гаагско-Висбийских правил.

Под стоимостью груза понимается его (товара) рыночная цена, в том числе биржевая цена или обычная цена товара того же характера и качества в месте сдачи **(пункт 3 статьи 19)**. Данное правило также полностью повторяет аналогичное правило, установленное в Гаагско-Висбийских правилах <1>.

<1> Там же.

Если имели место частичная утрата груза или его повреждение (порча), перевозчик возмещает сумму, на которую понизилась стоимость груза **(пункт 2 статьи 19)**.

Конвенцией определены правила в отношении возмещения стоимости груза, подверженного естественной убыли. Перевозчик, независимо от продолжительности перевозки, несет ответственность в размерах, указанных выше, только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль груза.

Нормы естественной убыли могут быть указаны в договоре перевозки. В противном случае они должны соответствовать предписанным правилам и практике, действующим в месте назначения груза. Речь идет о национальных правилах и стандартах, определяющих естественную убыль грузов при их перевозках по внутренним водным путям.

Если конвенции международного морского права ничего не указывают в отношении возврата фрахта за утраченный груз или его часть, отсылая к нормам применимого национального права, то в Будапештской конвенции заложен принципиально иной подход **(пункт 5 статьи 19)**. Возмещение за утраченный или поврежденный груз не лишает перевозчика права на получение фрахта, определенного договором перевозки или, в отсутствие такого соглашения, национальными правилами или практикой. Перевозчик несет материальную ответственность за перевозимый им груз, но не лишается вознаграждения за перевозку независимо от сохранности груза.

Конвенцией установлены максимальные пределы ответственности перевозчика или пределы ответственности перевозчика **(статья 20)**. По своей идеологии они в некоторой части похожи на те пределы, которые установлены в Гаагско-Висбийских правилах.

Перевозчик внутреннего водного транспорта не возмещает убытки в размере большем установленного Конвенцией: две единицы специальных прав заимствования (SDR <1> - СПЗ) за каждый килограмм поврежденного или утраченного груза или 666,67 SDR за каждое указанное в транспортном документе место или другую единицу отгрузки, в зависимости от того, какая сумма больше. Это правило соответствует правилу, установленному в **подпункте (a) пункта 5 статьи 4** Гаагско-Висбийских правил.

<1> SDR (англ.) - Special Drawing Rights. Разъяснение, что понимается под единицей специальных прав заимствования, дано в **статье 28**. SDR/СПЗ определена в Конвенции так, как она установлена Международным валютным фондом.

Однако в **подпункте (b) пункта 1 статьи 20** Конвенции впервые в международном частном транспортном праве установлен предел ответственности перевозчика в случае причинения ущерба контейнеру (ДФЭ <1>) и всему находящемуся в нем грузу - 20000 SDR.

<1> ДФЭ - 20-футовый эквивалент - базовая единица в системе исчисления контейнерного парка. Соответствует одному 20-футовому контейнеру международного стандарта.

Термин "контейнер" в контексте **статьи 20** Конвенции имеет двойную смысловую нагрузку. В **пункте 2** указанной статьи содержится разъяснение, что понимается под "местом или единицей отгрузки" для целей применения ограничения ответственности перевозчика в размере 666,67 SDR за каждое. Контейнер, наряду с поддоном или иным приспособлением для объединения грузов, вместе с находящимися в них (на них) грузами рассматривается в качестве такого места или единицы отгрузки, если это следует из транспортного документа. За исключением случаев, когда приспособление для перевозки предоставляется перевозчиком или является его собственностью, утрата или повреждение такого приспособления с грузом является утратой или повреждением всей единицы отгрузки. Аналогичные формулировки присутствуют в Гаагско-Висбийских правилах <1> и Гамбургских правилах <2>.

<1> **Подпункт "c" пункта 5 статьи 4** Гаагско-Висбийских правил.

<2> **Пункт 2 статьи 6** Гамбургских правил.

Однако предел ответственности за контейнер и находящийся в нем груз в размере 20000 SDR за контейнер относится только к крупнотоннажным контейнерам - 20-, 40-, 45-футовым и иным контейнерам международного стандарта, которые характеризуются посредством 20-футового эквивалента. Для иных грузов, находящихся в приспособлениях, которые в накладных или коносаментах также могут именоваться контейнерами, следует применять предел ответственности 666,67 SDR.

Из текста рассматриваемой статьи нельзя, однако, сделать однозначный вывод, относится ли указанный предел ответственности (20000 SDR) только к 20-футовым контейнерам с находящимися в них грузами или к любым контейнерам международного стандарта, например к 40-футовым контейнерам.

Обязанность перевозчика доставить груз в срок, установленный в договоре перевозки, или, если он не был оговорен, в разумный срок была обусловлена правилом **статьи 5** Конвенции. В **пункте 3 статьи 20** установлено, что ущерб, вызванный задержкой в доставке груза, должен быть возмещен перевозчиком. Но размер возмещения ограничен величиной фрахта, т.е. размером вознаграждения перевозчику по договору

перевозки. Следовательно, как и в других нормативных актах международного частного транспортного права, речь идет об исключительной неустойке, а не о выплате всех убытков, связанных с нарушением срока доставки груза.

Однако общая сумма возмещения и вследствие повреждений и утрат груза, и вследствие задержки в доставке не может превышать указанных выше пределов ответственности перевозчика, которые являются консолидированными и исчерпывающими. Это правило относится также консолидированно к перевозчику, фактическому перевозчику, их агентам и служащим. Совокупные выплаты указанных лиц по требованиям грузоотправителя или грузополучателя не могут превышать установленных пределов ответственности **(пункт 5 статьи 20)**.

Конвенцией определены обстоятельства, когда перевозчик не имеет права на ограничение ответственности **(пункт 4 статьи 20)** и когда он утрачивает права на ограничение ответственности **(статья 21)**.

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности в двух случаях. В первом случае грузоотправитель указывает на характер груза и его объективно более высокую стоимость. Если эти характеристики груза были внесены в транспортный документ и не были оспорены перевозчиком, то перевозчик не имеет права на ограничение ответственности. Во втором случае стороны могут отдельно договориться, что по отношению к перевозимому грузу будут применяться более высокие пределы ответственности перевозчика.

Утрата прав на ограничение установленной Конвенцией ответственности связана с нанесением перевозчиком ущерба, который причинен в результате его действий (бездействия) <1>, совершенных умышленно или по грубой неосторожности. К умышленным действиям перевозчика следует относить неправомерную выдачу перевозчиком чистых транспортных документов против гарантийных доверительных писем грузоотправителя.

<1> А равно и его агентов и служащих, фактического перевозчика, его агентов и служащих **(пункт 2 статьи 21)**.

По общему правилу **(статья 22)** освобождение перевозчика от ответственности в соответствии с положениями Конвенции может применяться при любом иске по поводу утраты, повреждения груза или задержке в доставке, независимо от того, основан иск на договоре, деликте или иной правовой основе.

7. Претензии и иски.

Претензиям и искам в Конвенции посвящена гл. VI "Претензионный срок", состоящая из двух статей (статьи 23 и 24). Претензии в общепринятом понимании этого слова названы в Конвенции "требованиями".

Конвенцией установлена презумированная доказательная сила чистого транспортного документа. Принятие грузополучателем груза без оговорок в документе до доказательства обратного свидетельствует о том, что груз был ему доставлен в том количестве и состоянии, в котором он был передан перевозчику для перевозки грузоотправителем **(пункт 1 статьи 23)**. Конвенцией установлены различные сроки предъявления претензий (требований, оговорок <1>) к перевозчику по трем стандартным для транспортного права основаниям.

<1> Такие термины указаны в русском тексте Конвенции.

В случае очевидных утрат или повреждений груза правом предъявления претензий обладает грузополучатель. Претензии должны быть сделаны в письменной форме не позднее сдачи груза перевозчиком **(пункт 3 статьи 23)**. Конвенцией предусмотрена возможность совместной сдачи-приемки груза перевозчиком и грузополучателем **(пункт 2 статьи 23)**. В этом случае претензия может быть заявлена в письменном виде во время совместного осмотра груза.

В случае неявных (неочевидных) утрат и повреждений претензия должна быть заявлена грузополучателем в письменной форме не позднее чем через семь последовательных дней с момента сдачи **(пункт 4 статьи 23)**. В претензии должно быть указано на общий характер утрат или повреждений и доказано, что утраты или повреждения были нанесены во время нахождения груза в распоряжении перевозчика.

В случае нанесения грузополучателю ущерба, вызванного задержкой в доставке груза, его претензия должна быть заявлена перевозчику в течение 21 последовательного дня с момента сдачи груза. Перевозчик не обязан возмещать ущерб, связанный с задержкой в доставке груза, если в указанный срок претензия ему предъявлена не была. На грузополучателе лежит бремя доказывания предъявления в срок

указанной претензии **(пункт 5 статьи 23)** <1>.

<1> По всем трем основаниям сроки предъявления претензий полностью соответствуют аналогичным срокам, установленным **статьей 30** Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза (CMR/КДПГ).

Конвенция не содержит никаких положений о том, что непредъявление претензий лишает правомочное по договору лицо права на иск. Предъявление или непредъявление претензий не меняет прав и обязанностей сторон, а также презумпцию вины перевозчика. Следовательно, предъявление претензий служит лишь цели досудебного решения споров. Исключение составляет предъявление претензий вследствие нарушения сроков доставки груза: непредъявление претензии в течение 21 дня освобождает перевозчика от возмещения ущерба по этому основанию.

Срок исковой давности установлен в течение одного года **(пункт 1 статьи 24)**. Он начинает течь с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю. День, с которого начинает исчисляться срок исковой давности, в этот срок не включается. Срок исковой давности может быть продлен лицом, которому было предъявлено исковое требование **(пункт 2 статьи 24)**. Приостановление или прерывание срока исковой давности регулируется законодательством государства, которое применяется к договору перевозки **(пункт 3 статьи 24)**.

8. Дополнительные положения.

Дополнительные положения Конвенции изложены в гл. VIII (статьи 26 - 29). Здесь содержатся правила в отношении общей аварии **(статья 26)**, ответственности за ущерб, причиненный ядерным взрывом **(статья 27)**, определяется понятие и содержание расчетной единицы - единицы специальных прав заимствования **(статья 28)**.

Основной в этой главе следует считать **статью 29**, в которой приводятся положения в отношении применимого национального права к договору международной перевозки груза по внутренним водным путям. В **пункте 1** указанной статьи в явном виде указывается на то, что при отсутствии в Конвенции надлежащих положений договор перевозки в этой его части (частях) регулируется нормами применимого национального права <1>, причем применимое право может быть выбрано сторонами договора. В **пункте 2** приводится основное правило определения применимого национального права, в случае если стороны не пришли к соглашению по этому вопросу. Будет применяться законодательство государства, в котором находилось основное коммерческое предприятие перевозчика в момент заключения договора, при условии что в этом государстве:

<1> Это первая конвенция международного частного транспортного права, в тексте которой приводится подобная отсылка.

- находится также порт погрузки; или
- место приема груза к перевозке; или
- порт разгрузки; или
- место доставки груза; или
- основное предприятие грузоотправителя **(пункт 2 статьи 29)**.

Если ни одно из вышеперечисленных условий не выполняется, то вопрос о применимом праве решается на основе коллизионных норм закона государства суда, в котором рассматривается дело по конкретному договору перевозки.

Конвенция пытается урегулировать вопрос о применимом праве для случаев, когда у перевозчика нет предприятия на суше и договоры перевозки он заключает на борту судна **(пункт 3 статьи 29),** при условии, конечно, что стороны не достигли соглашения по этому вопросу.

Не следует также забывать, что некоторые аспекты в отношении применимого права были установлены **статьей 10**. Они касались момента, места, условий и продолжительности операций по выгрузке и сдаче грузов в порту назначения, а также возможности осуществления перевозчиком залогового права и удержания груза в отношении сумм, причитающихся перевозчику. Определение применимого права по государству порта разгрузки в отношении указанных операций означает отсылку к обычаям порта разгрузки, а не закрепление применимого права порта разгрузки ко всему договору перевозки <1>. Отсылка к применимому национальному праву по этим вопросам, а вернее, к обычаям портов, характерна также и для морского права.

<1> Если, конечно, в договоре перевозки не указано иное (**пункт 2 статьи 10** Конвенции).

9. Область применения.

Глава IX Конвенции называется "Область применения". Она состоит из трех статей (ст. ст. 30 - 32). В начале текста Конвенции присутствует **статья 2** с похожим названием "Область применения", в которой указывается, какие договоры перевозки грузов по внутренним водным путям подпадают под юрисдикцию Конвенции.

Глава IX, однако, указывает на возможность каждой страны-участницы расширять или сужать географические и бассейновые границы применения Конвенции, а также применять ее положения к договорам перевозки с иными существенными условиями, нежели те, что изначально указаны в документе.

Например, **статья 30**, которая также называется "Область применения", позволяет государству-участнику не применять Конвенцию к некоторым его водным путям <1>, на которые не распространяется режим международного судоходства и которые не связывают между собой другие международные водные пути. Каждое Договаривающееся государство может заявить в момент подписания или ратификации о расширении области применения Конвенции на национальные перевозки грузов по внутренним водным путям, а также на перевозки грузов на безвозмездной основе **(статья 31)**. **Статья 32** предусматривает возможность государствам-участникам делать взаимные региональные оговорки относительно ограничения ответственности перевозчиков.

<1> Государство-участник не может исключить все основные внутренние водные пути своей страны.

Российская Федерация при ратификации Конвенции и при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты не воспользовалась возможностями, предоставленными правилами указанной главы.

10. Заключительные положения.

Заключительные положения (статьи 33 - 39) содержатся в главе X Конвенции. Здесь следует обратить внимание на то, что участниками конференции могут быть только европейские государства, имеющие внутренние водные пути **(пункт 1 статьи 34)**. Кроме того, присутствует отсылка на дополнительные протоколы к Конвенции - N 1 и N 2 **(статья 33)**. Каждое государство-участник может также заявить в момент присоединения к Конвенции о присоединении к одному или к обоим протоколам.

11. Протокол N 1 к Конвенции.

Протокол N 1, касающийся сроков погрузки и разгрузки и демереджа при перевозках по внутренним водным путям, состоит из восьми статей. Главная цель положений и правил рассматриваемого протокола - установление сроков, пунктов и нормативов погрузки и выгрузки <1>.

<1> Подобные правила отсутствуют в конвенциях международного транспортного права.

Если в договоре не указано иное, то обязанность произвести погрузку возлагается на грузоотправителя, а разгрузку - на грузополучателя, причем и то и другое - в согласованные в договоре сроки <1>. Если в договоре не указано иное или при отсутствии договорных положений, нормативный срок для погрузки или выгрузки установлен для навалочных грузов - не менее 250 т в течение рабочего дня, а для генеральных грузов - не менее 125 т **(статья 1 Протокола N 1)**.

<1> Фактически речь идет о сталийном времени, хотя этот термин в Конвенции упомянут не был.

В **статье 2** определяются пункты погрузки и выгрузки. В частности, указывается на обязанность перевозчика подать судно в пункт погрузки, указанный грузоотправителем, и пункт разгрузки, указанный грузополучателем, при условии что данные пункты отвечают правилам безопасности. В противном случае у перевозчика есть право причалить к любому причалу, учитывая при этом интересы грузоотправителя и грузополучателя.

Статья 3 посвящена урегулированию вопросов, связанных с определением сроков начала и окончания грузовых работ в пунктах погрузки и разгрузки (извещения о готовности <1>). Срок погрузки или выгрузки начинается, если в договоре не указано иное, не ранее чем через 24 часа после направления перевозчиком извещения о готовности грузоотправителю или соответственно грузополучателю.

<1> То же самое, что в морском праве нотисы о готовности.

Извещение о готовности судна к грузовым операциям должно быть сделано в будний день по правилам страны пребывания. Извещение, сделанное в воскресенье или любой другой праздничный день, считается сделанным на следующий рабочий день. Извещение может быть сделано до прибытия судна в пункт погрузки или разгрузки. Если судно не готово к сроку, указанному в извещении, считается, что извещение подано не было и его надо подавать заново. Если грузоотправитель или грузополучатель понесли при этом дополнительные расходы, то перевозчик должен их возместить.

Извещение о готовности может быть сделано в любой форме, в том числе устно. Оно вступает в силу с момента его получения грузоотправителем или грузополучателем или получения по указанным адресам.

В **статье 5** рассматриваются правила исчисления демереджа. Уплата демереджа является обязательной, если грузоотправитель или грузополучатель обязаны произвести погрузку или разгрузку и они не уложились в сроки, которые определяются по правилам **статьи 1 Протокола N 1**. То есть либо на основании договора, либо в соответствии с национальными правилами или обычаями. Демередж должен быть уплачен за превышение сроков погрузки или разгрузки в зависимости от категории и размеров судна. Размер демереджа исчисляется либо по суточной, либо по почасовой основе. Демередж начисляется постоянно и непрерывно, включая воскресные и праздничные дни или часы, а также дни или часы, когда погрузка или выгрузка невозможна (непогожие дни или часы) <1>.

<1> То есть за все контрсталийное время.

В **статье 6** указано на то, что в договоре перевозки может быть установлено контрсталийное время в пункте погрузки, которое в Протоколе N 1 обозначено как срок ожидания. По его завершении перевозчик не обязан ожидать окончания погрузки. Если грузоотправитель к окончанию срока ожидания не предоставил к погрузке груз, то перевозчик освобождается от обязательств по договору, но имеет право потребовать уплаты половины оговоренного фрахта и демереджа <1>. Если к окончанию срока ожидания погрузка груза грузоотправителем не завершена, то перевозчик в случае нерасторжения грузоотправителем договора имеет право приступить к перевозке неполного груза, но потребовать к выплате фрахт за весь оговоренный груз.

<1> Таким образом в Конвенции формируется детеншен (англ. detention).

Статья 7 указывает на действия перевозчика, которые он может предпринять в пункте назначения после окончания срока разгрузки или после окончания срока ожидания. Здесь речь идет о случаях, когда грузополучатель либо отсутствует, либо отказывается принять груз. В этих случаях перевозчику разрешается в соответствии с местными предписаниями выгрузить груз за счет грузополучателя на склад или в другое надежное место. Все связанные с этим расходы и риски относятся на счет грузополучателя. Если он их не оплачивает, то все расходы и издержки должен оплатить грузоотправитель. До этого перевозчик должен был сообщать грузоотправителю обо всех обстоятельствах, препятствующих сдаче груза в пункте назначения.

Правила, устанавливаемые статьями Протокола N 1, характерны для договоров чартера (рейсового чартера) в терминологии морского права. Регламентация, порядок и сроки подачи извещений о готовности (нотисов о готовности) судна, установление сроков погрузки и выгрузки (сталийное время), определение сроков ожидания судна (контрсталийное время), необходимость уплаты штрафа за выполнение погрузочно-разгрузочных работ (демередж) на времени ожидания - все эти условия инкорпорированы в основные проформы рейсовых чартеров и регламентируются специальными нормами применимого национального права. Даже если государство - участник Конвенции не присоединилось к данному протоколу, стороны договора перевозки груза по внутренним водным путям имеют право факультативно сослаться на содержание статей протокола и таким образом включить правила и условия, в них содержащиеся, в договор.

12. Протокол N 2 к Конвенции.

Протокол N 2, касающийся расчета фрахта и распределения навигационных расходов во внутреннем судоходстве, состоит из пяти статей. Главная цель положений и правил рассматриваемого протокола - содержание, расчет и корректировка фрахта для различных условий перевозки, а также в случаях расторжения договоров перевозки груза.

Статьей 1 Протокола N 2 устанавливается, что стоимость услуг по договору перевозки (фрахт) взимается перевозчиком за фактическую перевозку, т.е. только за перемещение грузов. Если в договоре не указано иное, расходы по погрузке и укладке несет грузоотправитель, а расходы по разгрузке -

грузополучатель. До доказательства обратного декларируется расчетность ставки фрахта на основании данных, содержащихся в транспортном документе. Если фрахт оговорен на основании размеров, веса или количества груза, то предполагается, что он рассчитан на их основе. Этот факт, однако, не ограничивает свободу договора в отношении порядка расчета фрахта.

Если в договоре не указано иное, перевозчик несет навигационные расходы, в частности портовые, шлюзовые, канальные, лоцманские и иные сборы, издержки, связанные с буксировкой, толканием, лихтеровкой **(статья 2)**. Перевозчик, однако, имеет право потребовать возмещения расходов, таких как:

- причальные, крановые и весовые сборы;
- портовые сборы и пошлины, зависящие от количества грузов;
- таможенные пошлины и расходы, связанные с выполнением таможенных операций;
- расходы, связанные с принятием специальных мер по просьбе грузоотправителя или грузополучателя, например, приемом грузов во время ледостава, работой в ночное время или в воскресные и праздничные дни;
- расходы по очистке трюмов после перевозки опасных или загрязняющих окружающую среду грузов.

Перевозчик имеет право потребовать увеличения ставки фрахта при фактических перевозках на низком уровне воды, если это не было учтено при установлении базовой ставки фрахта **(статья 3)**. Величина доплаты устанавливается сторонами, а при отсутствии договоренности - в соответствии с установившейся коммерческой практикой.

Основной нормативный тезис, установленный правилами **статьи 4**, - соглашение о сумме фрахта - предполагает свободное и беспрепятственное судоходство. Препятствиями к судоходству определены следующие обстоятельства и ситуации:

- форс-мажор (взрыв, пожар, война, мобилизация, военные действия, мятежи, террористические акты, забастовка, локаут, блокада, административные меры и пр.), т.е. обстоятельства, которые перевозчик не мог предвидеть и преодолеть;
- преграждение пути и навигационные аварии, прекращение обслуживания в шлюзах, каналах, портах;
- прекращение судоходства;
- явления природы, препятствующие продолжению плавания (наводнение, ледостав, высокий или низкий уровень воды).

Если препятствия к судоходству возникают перед погрузкой груза на борт судна, то перевозчик и грузоотправитель имеют право расторгнуть договор без выплат сумм возмещения убытков. Если груз уже погружен на борт, у сторон договора остается такое же право, но грузоотправитель обязан оплатить расходы, связанные с погрузкой или разгрузкой, а также демередж, если погрузочно-разгрузочные работы выполнялись во время ожидания.

Если препятствия возникли после начала рейса, то грузоотправитель или грузополучатель имеют право расторгнуть договор, но оплатить расходы, связанные с подготовкой рейса, разгрузкой, а также уплатить фрахт пропорционально пройденному расстоянию. Если грузоотправитель или грузополучатель в этой ситуации решили не расторгать договор, а дождаться исчезновения препятствий, то он должен уплатить перевозчику демередж такой же, как за время ожидания, а также расходы по охране груза.

Если грузоотправитель или грузополучатель настаивает на продолжении и завершении рейса, то в случае возможности реализации этого без риска для судна и груза он обязан уплатить перевозчику фрахт с учетом препятствий к судоходству, а также все расходы и издержки в дополнение к тем, которые причитаются в случае беспрепятственного судоходства. Перевозчик имеет право до выполнения указаний грузоотправителя или грузополучателя потребовать от них гарантий уплаты причитающихся сумм.

За исключением вышеприведенных случаев, грузоотправитель не может расторгнуть договор перевозки без уплаты половины суммы оговоренного фрахта и, если груз уже был погружен на судно, без выплаты расходов, связанных с погрузкой и выгрузкой, и демереджа **(статья 5)**.

13. Формула международного соглашения (Конвенция о договоре перевозки груза по внутренним водным путям - Будапештская конвенция).

Общие положения

Цель: установление некоторых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по внутренним водным путям.

В качестве **"груза"** определены любые грузы, включая их объединение в контейнер, на поддоне или ином другом приспособлении для транспортировки. Термин "груз" не охватывает буксируемые или толкаемые суда.

Договор внутренней водной перевозки и транспортный документ

Договор внутренней водной перевозки груза. Определен термин "договор перевозки". Имеется в виду любой договор перевозки независимо от его квалификации.

Существенные условия договора внутренней водной перевозки груза: обязательство перевозчика перевезти груз за плату.

Структура и содержание договора внутренней водной перевозки груза: не определены.

Термин **"договор международной внутренней водной перевозки груза"** не употребляется. Международный характер договора перевозки определен исходя из сферы (области) применения Конвенции.

Определение транспортных документов: в качестве таковых названы накладная и коносамент. Однако договор перевозки может быть подтвержден любым другим документом.

Накладная по смыслу переданных ей функций является товаросопроводительным документом. **Коносамент** обозначен в качестве ценной бумаги, выдаваемой на имя грузополучателя, ордерной или на предъявителя. Коносамент выдается только по просьбе грузоотправителя.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для внесения в транспортный документ, Конвенцией определен. Нормативно не определено, кто должен составлять транспортный документ. Грузоотправителем должны быть переданы перевозчику обязательные сведения о грузе для внесения их в транспортный документ. Грузоотправителем может быть внесена в транспортный документ отметка о стоимости и характере груза. Транспортный документ подписывается перевозчиком или капитаном судна или лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель подписал документ.

Стороны договора внутренней водной перевозки груза определены: перевозчик и грузоотправитель.

Грузополучатель является лицом, управомоченным на получение груза. Он имеет право предъявлять (требования) претензии и иски перевозчику. После приема транспортного документа грузополучатель приобретает все права распоряжаться грузом, а грузоотправитель теряет их.

Возмездность по договору внутренней водной перевозки груза Конвенцией установлена.

Обязанности сторон договора внутренней водной перевозки

Обязанности перевозчика: проявлять должную заботливость о состоянии судна, его оснащении, об укомплектовании его экипажем; принимать грузы к перевозке; выдавать транспортный документ; обеспечивать безопасность плавания; выдавать грузы в месте разгрузки; отвечать за действия фактического перевозчика, своих агентов и служащих, агентов и служащих фактического перевозчика.

Обязанности грузоотправителя: уплатить перевозчику суммы, причитающиеся по договору перевозки; передать перевозчику полные и достоверные сведения о грузе, в том числе сведения относительно количества груза и его маркировки; передать перевозчику все необходимые товаросопроводительные документы; погрузить, уложить и закрепить груз.

Обязанности грузополучателя: требовать выдачи груза в месте разгрузки, выгружать груз; оплачивать фрахт и иные расходы и сборы, не оплаченные грузоотправителем.

Права сторон договора внутренней водной перевозки груза

Права перевозчика: определять, какое судно будет использоваться для перевозки; не указывать в транспортном документе сведения о грузе, если у него есть серьезные основания полагать, что они не соответствуют действительности или у него нет возможности проверить эти сведения разумными средствами; требовать от грузоотправителя возмещения всех убытков, связанных с неточностью представленных перевозчику сведений о грузе; выгружать и уничтожать опасные грузы; воспользоваться или не воспользоваться предусмотренными ограничениями ответственности (пределами ответственности перевозчика).

Права грузоотправителя: запрещать перевозку грузов на палубе или в открытых трюмах; запрещать перегрузку грузов на другое судно.

Права грузополучателя: принимать адресованные ему грузы в месте назначения; направлять уведомления (претензии) и предъявлять иски перевозчику.

Ответственность сторон договора
внутренней водной перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен - с момента приема груза к перевозке до момента его сдачи.

Общая ответственность перевозчика: определяется ущербом, причиненным в результате утрат или повреждений груза, а также задержки в его сдаче. Конвенцией не определены причины и обстоятельства, при наступлении которых перевозчик несет ответственность за потери и убытки, но содержит перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик ответственности не несет (каталог исключений). Конвенция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, полную или частичную утрату груза: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности перевозчика): установлены - в размере рыночной стоимости груза на дату и место его выгрузки в порту (месте) назначения.

Срок доставки (сдачи) груза: устанавливается - либо в договоре перевозки, либо груз должен быть доставлен в разумный срок.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (задержку в доставке) груза: определена - не выше размера фрахта.

Сроки, при наступлении которых груз считается полностью утраченным: не определены.

Пределы ответственности перевозчика: определены - по массе груза (2 SDR за каждый килограмм массы брутто) или по количеству мест или единиц груза (666,67 SDR за каждое место или единицу груза). Определен предел ответственности перевозчика за контейнер (ДФЭ) и весь находящийся в нем груз - 20000 SDR. Пределы ответственности не могут быть исключены или уменьшены, но могут быть сняты или увеличены по соглашению сторон. Общая сумма, которая может быть взыскана по всем основаниям с перевозчика, фактического перевозчика, а также с их агентов и служащих, не может превышать установленных пределов ответственности.

Невозможность перевозчику воспользоваться установленными пределами ответственности: определена - в случае умышленных действий или упущений перевозчика.

Ответственность грузоотправителя: определяется потерями и убытками перевозчика вследствие предоставления ему неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия необходимых товаросопроводительных документов. Грузоотправитель несет ответственность за действия и упущения лиц, которых он нанимает для выполнения своих обязанностей. Грузоотправитель не несет ответственности за потери и убытки, если они не явились результатом его действий, вины или небрежности.

Ответственность грузополучателя: после требований выдачи ему груза отвечает за уплату фрахта и возмещение иных расходов перевозчику.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: установлена - такая же, как ответственность перевозчика.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен, но носит факультативный характер, так как не влияет на исковые процедуры.

Основания предъявления претензий перевозчику: определены - для явных утрат и повреждений груза, для неявных утрат и повреждений груза, а также в случае задержки в доставке.

Сроки предъявления претензий перевозчику: определены по каждому из указанных выше оснований: не позднее дня выдачи груза; в течение семи дней со дня выдачи груза; в течение 21 дня с момента сдачи.

Претензионный характер требований перевозчика к грузоотправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика грузополучателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - один год.

Возможность продления срока исковой давности: установлена.

Места и порядок судебного разбирательства: не определены.
Возможность арбитражного разбирательства: не определена.

2.2. Регулирование и регламентирование условий договора перевозки груза по внутренним водным путям по нормам российского законодательства

Общие положения. Специальной нормой российского права в сфере перевозок по внутренним водным путям является Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации <1> (далее - КВВТ РФ или Кодекс). Он вступил в силу после того, как была подписана, в том числе и российской стороной, Будапештская конвенция, но до того, как указанный международный договор вступил для нашей страны в законную силу.

<1> От 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ.

Сегодня для международных договоров перевозок грузов по внутренним водным путям из России и в Россию преимущественным нормативным актом является именно Будапештская конвенция 2000 г. <1>. Однако есть смысл рассмотреть и проанализировать в сравнении некоторые основные нормы и правила в этих двух документах - в Будапештской конвенции и КВВТ РФ. Кроме того, содержание некоторых статей Кодекса будет иметь значение, если применимым правом по международному договору перевозки груза по внутренним водным путям станет российское право.

<1> Конституция Российской Федерации, **статья 15**.

Законодательство в области внутреннего водного транспорта Российской Федерации состоит из Конституции, ГК РФ, КВВТ РФ, иных федеральных законов (**статья 2** КВВТ РФ). Следовательно, на основании Федерального закона от 8 марта 2007 г. N 33-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КГПВ)" указанная Конвенция стала составной частью российского законодательства применительно к международным перевозкам грузов.

На основании **пункта 1 статьи 23** КВВТ РФ плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом Российской Федерации. На основании решения Правительства Российской Федерации может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства. Границы зон внутреннего водного плавания и торгового мореплавания определяются условиями навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов по внутренним водным путям и морским путям (**пункт 3 статьи 7** КВВТ РФ). Разграничение национальных российских водных зон на внутренние водные и морские имеет существенное значение для юрисдикции договора международной водной перевозки груза при использовании судов смешанного "река-море" плавания. **Если длина внутреннего водного участка пути больше длины морского участка, то могут применяться положения Будапештской конвенции, если меньше - положения одной из норм международного морского права (подпункт (b) пункта 2 статьи 2).**

Условия договора перевозки груза, транспортный документ. Положения о договоре перевозки грузов изложены главным образом в гл. XI, в некоторых других статьях Кодекса, а также в правилах перевозок грузов, утверждаемых и издаваемых федеральным органом исполнительной власти в области транспорта - Минтрансом России <1> (**пункт 2 статьи 4** КВВТ РФ).

<1> На момент подготовки издания правила перевозок грузов по внутренним водным путям еще не приняты.

Статья 67 содержит определение договора перевозки груза. На перевозчика возлагается обязанность своевременно и в сохранности доставить груз в пункт назначения и там выдать его. Формально грузоотправитель не назван стороной договора перевозки, а лишь лицом, вверяющим груз перевозчику. На то, что грузоотправитель является стороной договора, косвенно указывает его обязанность уплатить за перевозку груза.

Таким образом, договор перевозки груза является возмездным. Но в соответствии с Кодексом плата за перевозку - провозная плата определяется не договором, **как в Будапештской конвенции (статья 1),** а

перевозчиком **(пункт 2 статьи 6)**. Очевидно, если речь не идет о договорных отношениях с публичными перевозчиками, установление уровня провозной платы должно согласовываться с грузоотправителем. КВВТ РФ указывает на то, что договоры перевозки могут заключаться с перевозчиками общего пользования (публичными перевозчиками). Такие перевозчики, действующие на основании выданных им лицензий, должны заключать договоры перевозки по обращению любого лица **(пункт 2 статьи 66)**. **Будапештская конвенция не устанавливает статус перевозчика**.

Плата за перевозку груза и иные платежи должны быть внесены грузоотправителем перевозчику до момента отправления груза из порта отправления, если в договоре не указано иное **(статья 75)**. Перевозчик вправе удерживать груз в случае неуплаты ему обусловленных платежей **(пункт 8 статьи 79)**. **В Будапештской конвенции не установлены правила и процедуры уплаты провозных платежей (фрахта).**

В соответствии с определением договора перевозки **(пункт 1 статьи 67)** перевозчик обязан выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу. Чем отличается грузополучатель от управомоченного лица, Кодекс не поясняет. Грузополучатель выступает в качестве лица, обозначенного в транспортной накладной. Ему в соответствии с накладной перевозчик обязан вручить этот транспортный документ, после чего грузополучатель получает право распоряжаться грузом.

Различия между грузополучателем и управомоченным на получение груза лицом, очевидно, кроются в **пунктах 3 и 5 статьи 79**. Грузополучатель обязан принять груз. Он может отказаться от приема груза, если его качество вследствие повреждений, порчи или утраты изменилось настолько, насколько исключается возможность его полного или частичного использования. Сдать груз управомоченному лицу перевозчик должен в случае отсутствия грузополучателя в порту назначения и в некоторых иных случаях, предусмотренных действующим законодательством. Такими лицами могут быть таможенные органы, склады общего пользования, таможенные склады временного хранения, некоторые иные государственные и правительственные органы и учреждения. **В Будапештской конвенции различий между грузополучателем и управомоченным на получение груза нет. Грузополучатель и является этим лицом - у него есть право, а не обязанность получить груз от перевозчика (статья 1).**

На виды договоров перевозки указывают правила **пункта 1 статьи 66** КВВТ РФ. Перевозки грузов осуществляются на основании договоров в соответствии с заявками грузоотправителей, на основании договоров об организации перевозок, а также по мере предъявления грузов к перевозке. Здесь поименованы все три основных вида договоров, используемых в транспортном праве.

Договорные отношения на основе заявок грузоотправителей представляют собой договор в виде акцепта оферты. Если перевозчик безусловно и безоговорочно соглашается с заявкой (офертой) грузоотправителя и акцептует ее, то таким образом он завершает процедуру заключения договора перевозки. Такой договор перевозки следует отнести к категории консенсуальных.

Если сторонами заключен договор об организации перевозок грузов **(статья 68)**, то речь идет о бланкетном договоре перевозки. Перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы, а грузоотправитель - предъявлять их в обусловленном объеме. Такими договорами устанавливаются объемы, сроки, условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов, порядок расчетов, а также иные не предусмотренные Кодексом и правилами перевозок условия организации и перевозок грузов. Бланкетный договор перевозки также является консенсуальным договором.

Договор перевозки может быть заключен непосредственно в момент приема груза перевозчиком от грузоотправителя. Такой договор перевозки следует считать реальным (фактическим).

Из всего вышеуказанного можно сделать вывод, что договоры перевозки могут быть как консенсуальными, так и реальными. Но все они являются возмездными и срочными: грузы должны доставляться в установленные сроки. Сроки доставки и правила их исчисления определяются правилами перевозок грузов **(пункт 1 статьи 76)**.

Будапештская конвенция признает любой заключенный договор перевозки грузов по внутренним водным путям независимо от его квалификации (статья 1). Договор перевозки также является двусторонним, двусторонне обязывающим, возмездным и срочным. Только сроки доставки определяются не нормативно, а по договоренности сторон. В противном случае грузы должны быть доставлены перевозчиком в разумный срок.

В соответствии с **пунктами 2 и 3 статьи 67** КВВТ РФ договор перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной. Форма накладной и порядок ее заполнения установлены и определяются правилами перевозок грузов. Транспортная накладная является единственным и обязательным документом для любого договора перевозки, независимо от того, кто является его сторонами. **Коносамент, возможный для применения Будапештской конвенцией (статья 13)**, или

любой иной аналогичный документ в Кодексе не указаны.

В **пункте 4 статьи 67** указано, что договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки всего судна или его части. Такой договор назван в Кодексе договором фрахтования. **Договор фрахтования не квалифицирован в Будапештской конвенции.** Определение договора фрахтования в КВВТ РФ содержит те же условия, что и определение договора чартера по морскому праву - согласно **пункту 2 статьи 115** КТМ РФ. Термин "чартер" в КВВТ РФ не упоминается. Даже если договор перевозки по внутренним водным путям заключается с условием предоставления для груза судна или его части <1>, документом, подтверждающим договор, будет транспортная накладная.

<1> Именно такие договоры чаще всего заключаются на внутреннем водном транспорте.

Пункт 2 статьи 67 указывает на то, что транспортная накладная оформляется в трех экземплярах: непосредственно накладная (следует вместе с грузом и выдается грузополучателю), дорожная ведомость (экземпляр перевозчика) и квитанция о приеме груза <1> (экземпляр грузоотправителя). Согласно **пункту 3 статьи 69** обязанность по заполнению накладной лежит на грузоотправителе. Он также должен приложить к ней необходимые товаросопроводительные документы (таможенные, санитарные, карантинные и пр.). Правильность и достоверность сведений грузоотправитель должен заверить своей подписью. После этого перевозчик окончательно оформляет комплект перевозочных документов, скрепляет их своей печатью и подписью и выдает квитанцию в приеме груза грузоотправителю.

<1> Термины "дорожная ведомость" и "квитанция в приеме груза", как и многие иные термины и определения Кодекса, заимствованы из норм российского и международного (СМГС) железнодорожного права.

Согласно положениям Будапештской конвенции перевозочный документ выдает перевозчик за своей подписью. В некоторых случаях он может потребовать от грузоотправителя скрепить документ своей подписью.

Определение массы груза производится совместно грузоотправителем и перевозчиком (**пункт 1 статьи 70** КВВТ РФ). У перевозчика нет прав на оговорки в перевозочных документах относительно массы и количества груза, **как это возможно согласно правилам Будапештской конвенции.** Грузы в контейнерах принимаются в соответствии с массой, указанной грузоотправителем **(пункт 2 статьи 70)**.

Погрузка и выгрузка груза осуществляются перевозчиком, грузоотправителем или грузополучателем в зависимости от условий договора перевозки, если иное не установлено правилами перевозок грузов **(пункт 6 статьи 73)**. Сроки погрузки и выгрузки исчисляются с момента подачи судна к причалу. Нормативное время загрузки и разгрузки судна (сталийное время. - Примеч. Авт.) определяется в соответствии с судо-часовыми нормами и правилами применения таких норм, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта - Минтрансом России **(пункт 7 статьи 73)**.

В соответствии с правилами Будапештской конвенции, если в договоре не указано иное, погрузка или выгрузка осуществляется грузоотправителем или грузополучателем. Нормативы погрузки или выгрузки определяются договором перевозки или фиксированными нормами, указанными в пункте 2 статьи 1 Протокола N 1.

Подача судна в порт погрузки осуществляется в соответствии с договором перевозки груза. Кодекс определяет два вида извещений о готовности. О времени прибытия судна в порт погрузки или выгрузки перевозчик извещает грузоотправителя или грузополучателя не позднее чем за 24 часа до прибытия судна. Если согласно договору погрузка или выгрузка производится грузоотправителем или грузополучателем, извещение должно быть сделано не позднее чем за 6 часов до подачи судна **(пункт 2 статьи 73)**. **По Будапештской конвенции извещение (нотис) о готовности судна к грузовым операциям** <1> **должно быть сделано не позднее чем за 24 часа до начала работ, если в договоре не указано иное (пункт 1 статьи 3 Протокола N 1).**

<1> С момента подачи такого извещения начинают течь сроки погрузки и выгрузки.

Грузы должны доставляться в установленные сроки **(пункт 1 статьи 76)**. Сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков определяются императивно на основании правил перевозок грузов. Налицо довольно странная правовая конструкция, представляющая собой существенное ограничение принципа свободы договора. Нормирование сроков доставки обычно применяется при регулировании

деятельности естественных монополий на транспорте, например на железнодорожном транспорте. **Согласно статье 5 Будапештской конвенции груз должен быть доставлен в срок, установленный в договоре перевозки, или в разумный срок, если в договоре срок доставки (сдачи) оговорен не был.**

Выдача груза перевозчиком грузополучателю производится после уведомления о прибытии груза. Если, согласно договору, выгрузка является обязанностью перевозчика, уведомление должно быть сделано не позднее 12 часов дня, следующего за днем прибытия груза **(пункт 1 статьи 79)**. Сроки направления уведомления в тех случаях, когда выгрузка должна производиться грузополучателем, Кодексом не установлены. **Будапештская конвенция не содержит упоминаний об уведомлениях грузополучателя о прибытии груза.**

Подтверждением выдачи груза является подпись грузополучателя в дорожной ведомости - экземпляре накладной для перевозчика **(пункт 2 статьи 79)**. Если до выдачи или во время выдачи груза грузополучателем не подано перевозчику заявления в письменной форме об общем характере повреждений, порчи или утраты груза, действует презумпция того, что перевозчик выдал груз в соответствии с условиями договора перевозки **(пункт 9 статьи 79)**. **Это правило соответствует принципам выдачи грузов, заложенным в Будапештской конвенции (статья 23).**

Пункт 1 статьи 80 указывает на обязательную совместную процедуру проверки массы перевозчиком и грузополучателем в случае прибытия груза на неисправном судне или на судне с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, а также в случае прибытия груза с очевидными признаками повреждений, порчи или утраты. **Будапештская конвенция указывает только на возможность такой совместной проверки состояния груза в момент его выдачи (пункт 2 статьи 23).**

Пункт 2 статьи 80 содержит диспозитивную норму в отношении сдачи генеральных грузов <1> перевозчиком, если он прибыл в исправной таре или упаковке. Масса груза в этих случаях не проверяется, если иное не указано в договоре. **Подобных положений Будапештская конвенция не содержит.**

<1> Грузы, перевозимые в таре или упаковке, с подсчетом количества мест.

Содержание **пункта 4 статьи 80** указывает на два важных обстоятельства. Первое связано с тем, что перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный повреждением, порчей или утратой груза во время нахождения груза в его ведении. **Здесь принципиальных различий с правилами Будапештской конвенции нет (статья 16).** Однако второе правило обязывает именно перевозчика в случае обнаружения коммерческой неисправности груза в порту назначения определять размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза, а также суммы, на которую снизилась его стоимость. Расходы, связанные с определением размера фактической недостачи, повреждения (порчи) груза, а также суммы, на которую снизилась его стоимость, в том числе расходы на проведение независимой экспертизы, также несет перевозчик. **Будапештская конвенция подобных правил не содержит. Однако заявления о размерах нанесенного перевозчиком ущерба делаются лицами, понесшими ущерб, т.е. речь идет о заявленных грузополучателем суммах ущерба в претензиях и исках (статьи 23 и 24).**

Ответственность сторон по договору перевозки груза. Ответственность сторон договора перевозки груза установлена в гл. XV. Кодекс определяет ответственность сторон договора по следующим позициям:

- ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств;
- ответственность грузоотправителя за неиспользование поданных ему транспортных средств;
- ответственность перевозчика за несоблюдение сроков доставки грузов;
- ответственность перевозчика за утрату, недостачу, порчу (повреждение) груза;
- ответственность грузоотправителя за неправильное оформление транспортной накладной, а также несвоевременность, неполноту и недостоверность переданных перевозчику сопроводительных документов;
- ответственность грузоотправителя и грузополучателя за сверхнормативный простой судна;
- ответственность грузоотправителя за несвоевременную оплату перевозки груза;
- ответственность грузополучателя за неочистку судна;
- ответственность грузоотправителя и грузополучателя за повреждение судна.

Размеры ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств и ответственность грузоотправителя за неиспользование поданных ему транспортных средств приведены в **статье 115**. Размер ответственности указан в виде штрафа - 0,1 минимального размера оплаты труда (МРОТ) за каждую тонну груза. Не совсем понятно, как на практике пользоваться этой нормой в случае неподачи судна перевозчиком: в указанной статье штраф не связан со сроками подачи судна и его задержки. Неясно также, как исчислять размеры штрафа за неподачу судна. Следует ли умножать объем груза, который должен

быть перевезен перевозчиком на задержанном в подаче судне, на 0,1 МРОТ? **Будапештская конвенция нормативно не регулирует указанные договорные отношения.**

В случае несоблюдения сроков доставки груза (просрочки в доставке груза) следует пользоваться правилами **пункта 1 статьи 116**. Право требований к перевозчику по этому основанию принадлежит грузополучателю. Перевозчик обязан уплатить пени в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 50% провозной платы за всю просрочку. **Согласно Будапештской конвенции (пункт 3 статьи 20) размер ответственности перевозчика не может превышать величину фрахта.**

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу, порчу (повреждение) груза определяется ст. ст. 117 - 119. Ответственность строится на презумпции вины перевозчика **(пункт 1 статьи 117)**. Перевозчик несет ответственность за груз с момента его приема до момента его выдачи. Прием груза перевозчиком подтверждается выдачей грузоотправителю квитанции о приеме груза, выдача груза грузополучателю подтверждается его подписью в дорожной ведомости. Перевозчик должен доказать, что в повреждении, порче или утрате груза нет его вины, а утрата и повреждения произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. **Аналогичные положения содержатся в статье 16 Будапештской конвенции.** К полной утрате груза (юридическая утрата груза) приравнивается его неприбытие в порт назначения по истечении 30 суток после окончания срока доставки **(пункт 2 статьи 117)**. **Подобного правила в Будапештской конвенции нет.**

Кодекс содержит каталог исключений - перечень обстоятельств, при наступлении хотя бы одного из которых перевозчик освобождается от ответственности за ущерб, связанный с повреждением, порчей или утратой груза, а также с нарушением срока доставки **(статья 118)**. Среди оснований освобождения перевозчика от ответственности за повреждение, порчу или утрату груза значатся:

- ограничение или запрещение движения судов;
- спасание жизни или имущества на воде;
- неправильные действия и указания грузоотправителя;
- скрытые недостатки груза или его тары;
- особые естественные свойства груза;
- естественная убыль груза;
- доставка груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами;
- доставка груза без запорно-пломбировочных устройств на исправном судне в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя.

Будапештская конвенция содержит каталог исключений в целях освобождения перевозчика от ответственности (статья 18). Среди перечисленных обстоятельств и рисков присутствуют аналогичные тем, которые указаны в п. п. 2 - 6 приведенного выше списка, однако имеются и иные.

Размеры ответственности перевозчика за повреждение, порчу или утрату груза определены **статьей 119** КВВТ РФ. Они исчисляются по правилам, предусмотренным также в **статье 796** ГК РФ, а именно: стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной в договоре. При отсутствии счета или указания цены в договоре стоимость груза определяется по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. **Будапештская конвенция устанавливает размер возмещения по грузу на основании рыночной стоимости груза в месте и в день его сдачи в порту назначения (статья 19).**

Наряду с возмещением ущерба, вызванного повреждением, порчей или утратой груза, перевозчик обязан возместить провозную плату, если такая плата не входит в стоимость груза **(пункт 3 статьи 119). Будапештская конвенция не предусматривает возврата провозных платежей (фрахта), связанных с перевозкой утраченного груза или его части. Наоборот, у перевозчика в любом случае есть право на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки груза (пункт 5 статьи 19).**

Кодекс не определяет максимальных пределов ответственности перевозчика, которые, напротив, установлены статьей 20 Будапештской конвенции.

Пункт 1 статьи 120 КВВТ РФ устанавливает ответственность грузоотправителя за неправильное указание в накладной некоторых данных и сведений, а также за предъявление запрещенного для перевозки груза. В частности, за неправильное указание в накладной наименования груза, его особых отметок, необходимых мер предосторожности, а также за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскиваются не только понесенные в результате этого убытки, но и штраф, который выражается в пятикратном размере провозных платежей за все расстояние перевозки. **Согласно пункту 1 статьи 8 Будапештской конвенции ответственность грузоотправителя за недостаточность, неточность и неполноту сведений относительно передаваемого перевозчику груза определяется убытками и издержками, понесенными перевозчиком.**

Однако убытки перевозчика, связанные с неполнотой, недостоверностью или несвоевременностью переданных перевозчику товаросопроводительных документов, определяются только размером убытков перевозчика **(пункт 6 статьи 120)**. **Это в общем соответствует правилам указанной статьи 8 Будапештской конвенции.**

Пункт 2 статьи 120 определяет размеры штрафов, которые взыскиваются в пользу перевозчика за сверхнормативный простой судов, т.е. речь идет о взыскании демереджа с грузоотправителя или грузополучателя за превышение нормативных сроков погрузки или выгрузки **(статья 73)**. Ставки демереджа являются почасовыми, фиксированными: 0,5 МРОТ за каждые 100 т в час грузоподъемности самоходного судна и 0,07 МРОТ за каждые 100 т в час грузоподъемности несамоходного судна <1>. О порядке и правилах исчисления штрафов в КВВТ ничего не указывается. **В соответствии с Будапештской конвенцией (статья 5 Протокола N 1) демередж должен уплачиваться за любой сверхнормативный срок погрузки или выгрузки. Ставки демереджа определяются либо договором перевозки груза, либо при отсутствии таких договоренностей - в соответствии с национальными правилами или обычаями в рамках применимого права.**

<1> Считая неполные 100 т грузоподъемности судна за полные.

За несвоевременную оплату перевозки груза с грузоотправителя взыскивается пени в пользу перевозчика в соответствии с действующим законодательством, т.е. на основании **статьи 395** ГК РФ. **Будапештская конвенция подобных положений не содержит.**

Статья 122 КВВТ РФ указывает на ничтожность соглашений сторон договора перевозки груза, ставящих целью ограничение установленной Кодексом ответственности и освобождение от нее. Таким образом, ответственность сторон по договору перевозки является императивной. **Согласно статье 22 Будапештской конвенции правила об освобождении от ответственности и ограничении ее размеров распространяются на любой иск независимо от его правовой природы.**

Претензии и иски. Основания, правила и сроки предъявления претензий и исков, вытекающих из договоров перевозки грузов, изложены в гл. XVIII Кодекса.

Согласно общим принципам российского транспортного права, реализованным, в частности, в **статье 160** КВВТ РФ, обстоятельства, являющиеся основанием для имущественной ответственности сторон договора перевозки груза, актируются. Эти обстоятельства удостоверяются коммерческими актами и актами общей формы, которые должны составляться перевозчиками по требованиям грузоотправителей и грузополучателей. Указанная статья Кодекса приводит перечень обстоятельств, среди которых значатся повреждение или порча груза, а также несоответствие массы груза и количества мест по отношению к данным, приведенным в транспортной накладной. Наличие коммерческого акта является наряду с другими доказательствами основанием для предъявления претензии перевозчику. **Актирование несохранных перевозок и иных нарушений условий договора перевозки Будапештской конвенцией не установлено.**

Претензионный порядок предъявления требований к перевозчику является обязательным. Если грузоотправитель и/или грузополучатель хотят сохранить за собой право обратиться с иском к перевозчику, они должны реализовать процедуру досудебного решения спора **(пункт 1 статьи 161)**, причем претензия должна быть предъявлена перевозчику по месту его нахождения **(пункт 2 статьи 161)**. **Будапештская конвенция не содержит положений о том, что непредъявление претензий (уведомлений) перевозчику лишает правомочное по договору лицо права на иск.**

Правом на предъявление претензии перевозчику обладает грузополучатель, кроме случаев полной утраты груза, когда грузоотправитель наравне с грузополучателем обладает правом требований к перевозчику **(статья 162)**. **Правом предъявления претензий (уведомлений) к перевозчику по Будапештской конвенции обладает грузополучатель (статья 23).**

К претензии должны быть приложены документы в подлинниках (или надлежаще заверенные их копии), подтверждающие право заявителя на предъявление претензии. Среди иных должны присутствовать документы, удостоверяющие количество и стоимость груза, - в случае претензий по повреждению, порче или утрате груза **(пункт 3 статьи 161)**. **Подобных требований Будапештская конвенция не содержит.**

В **пункте 4 статьи 161** указано на то, что претензии должны быть предъявлены перевозчику в течение срока исковой давности. Срок исковой давности начинает течь со дня выдачи груза, за исключением полной утраты груза, когда в отношении возмещения ущерба за утрату груза срок исковой давности начинается по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки груза. **Будапештской конвенцией установлены иные сроки предъявления претензий (уведомлений) перевозчику (статья**

23).

На перевозчике лежит обязанность рассмотреть претензию в течение 30 дней и уведомить заявителя о результатах в письменной форме. При отклонении претензии или ее частичном удовлетворении перевозчик обязан обосновать принятое решение со ссылкой на нормативные акты. При этом документы должны быть возвращены заявителю **(статья 163)**. **По Будапештской конвенции у перевозчика нет обязанности рассматривать и отвечать на претензию (уведомление). Поэтому нет и сроков рассмотрения требований.**

Предъявление претензий предусмотрено только со стороны грузоотправителя или грузополучателя к перевозчику. Претензионный характер требований перевозчика Кодексом не установлен. **В Будапештской конвенции также говорится только о претензиях к перевозчику.**

Иски к перевозчику могут быть предъявлены только в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензионные требования грузоотправителя или грузополучателя или в случае неполучения ответа на претензию в течение 30 дней **(пункт 1 статьи 164)**. Срок исковой давности в отношении договора перевозки груза равен одному году **(пункт 3 статьи 164)**. Он начинает течь со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии **(пункт 2 статьи 164)**. **По Будапештской конвенции срок исковой давности - один год - начинается с того дня, когда груз был сдан или должен быть сдан грузополучателю (пункт 1 статьи 24).**

Приложение к главе 2

Примечание к документу.
Конвенция открыта для подписания с 22.06.2001 по 21.06.2002.
Текст документа

БУДАПЕШТСКАЯ КОНВЕНЦИЯ
О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (КПГВ)

(Будапешт, 22 июня 2001 года)

Государства - участники настоящей Конвенции,

учитывая рекомендации, содержащиеся в Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе от 1 августа 1975 года, относительно согласования правовых режимов в интересах развития перевозок государствами - членами Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской комиссии в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций,

сознавая необходимость и желательность установления посредством соглашения некоторых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по внутренним водным путям,

решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

По смыслу настоящей Конвенции

1) "договор перевозки" означает любой договор независимо от его квалификации, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз по внутренним водным путям;

2) "перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор перевозки;

3) "фактический перевозчик" означает любое лицо, иное, чем служащий или агент перевозчика, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки или части этой перевозки;

4) "грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого был заключен договор перевозки с перевозчиком;

5) "грузополучатель" означает лицо, управомоченное на получение груза;

6) "транспортный документ" означает документ, подтверждающий договор перевозки груза и прием или погрузку груза на судно перевозчиком, составленный в виде коносамента или накладной, или в виде

любого другого используемого в коммерческой практике документа;

7) термин "груз" не охватывает буксируемые или толкаемые суда и не включает багаж и транспортные средства пассажиров; когда товары объединены в контейнере, на поддоне или на подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем;

8) выражение "письменная форма" охватывает, если только заинтересованные лица не договорились об ином, положение, при котором информация передается с помощью электронного, оптического или любого другого аналогичного средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь ими, при условии что эта информация доступна для последующего использования в качестве исходной информации;

9) "законодательство государства, применимое в соответствии с настоящей Конвенцией", означает действующие в данном государстве правовые нормы, иные, чем его правила, относящиеся к международному частному праву.

Статья 2. Область применения

1. Настоящая Конвенция применяется к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки или место приема груза и порт разгрузки или порт сдачи груза расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является государством - участником настоящей Конвенции. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или местами сдачи, то таким портом или местом сдачи является порт разгрузки или сдачи, в котором фактически был сдан груз.

2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 1, за исключением тех случаев, когда

a) в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда

b) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.

3. Настоящая Конвенция применяется независимо от национальной принадлежности, места регистрации, порта приписки судна или того факта, является ли оно судном морского плавания или внутреннего плавания, и независимо от национальной принадлежности, домициля, места нахождения или места пребывания перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя.

Глава II. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ДОГОВОРА

Статья 3. Прием, перевозка и сдача груза

1. Перевозчик обязан перевезти груз в надлежащие сроки и сдать его в месте сдачи грузополучателю в том же состоянии, в каком груз им был получен.

2. В случае отсутствия договоренности об ином прием груза и его сдача производятся на борту судна.

3. Перевозчик определяет, какое судно он будет использовать. Он обязан до и в начале рейса проявить должную заботливость, с тем чтобы обеспечить, учитывая характер подлежащего перевозке груза, чтобы судно было в состоянии принять груз, было пригодным для плавания, оснащено и укомплектовано экипажем, как это предписано действующими правилами, и чтобы на нем имелись национальные и международные разрешения, необходимые для перевозки соответствующего груза.

4. Если оговорено, что перевозка должна осуществляться на определенном судне или типе судна, перевозчик может грузить или перегружать груз полностью или частично на другое судно или другой тип судна без согласия грузоотправителя только в следующих случаях:

a) при наступлении таких обстоятельств, как низкий уровень воды, столкновение либо любые другие препятствия, влияющие на судоходство, которые невозможно было предвидеть в момент заключения договора и которые для осуществления договора перевозки требуют погрузки или перегрузки груза, и если перевозчик не может получить в течение разумного периода указания от грузоотправителя, или

b) когда это соответствует обычаям порта, в котором находится судно.

5. При условии соблюдения грузоотправителем своих обязательств перевозчик должен обеспечить,

чтобы погрузка, укладка и крепление груза не влияли на безопасность судна.

6. Перевозчик имеет право перевозить грузы на палубе или в открытых трюмах только в том случае, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли либо требуется действующими предписаниями.

Статья 4. Фактический перевозчик

1. Договор, соответствующий определению, указанному в пункте 1 статьи 1, и заключенный между перевозчиком и фактическим перевозчиком, является договором перевозки по смыслу настоящей Конвенции. Для целей такого договора все положения настоящей Конвенции, относящиеся к грузоотправителю, применяются к перевозчику, а положения, относящиеся к перевозчику, применяются к фактическому перевозчику.

2. В тех случаях, когда перевозчик поручил осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика в отношении осуществляемой им перевозки.

3. Перевозчик во всех случаях информирует грузоотправителя, если он поручает осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику.

4. Любое соглашение с грузоотправителем или грузополучателем, расширяющее ответственность перевозчика в соответствии с положениями настоящей Конвенции, распространяется на фактического перевозчика только в объеме, на который он дал явно выраженное согласие в письменной форме. Фактический перевозчик может ссылаться на любые возражения, которые могут быть выдвинуты перевозчиком на основе договора перевозки.

5. В тех случаях и в той мере, в которой перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. Ничто в настоящей статье не умаляет права регрессного требования в отношениях между ними.

Статья 5. Срок сдачи

Перевозчик должен сдать груз в срок, оговоренный в договоре перевозки, или, если этот срок не был оговорен, в срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом обстоятельств рейса и беспрепятственного судоходства.

Статья 6. Обязанности грузоотправителя

1. Грузоотправитель должен уплатить суммы, причитающиеся в силу договора перевозки.

2. Грузоотправитель обязан до передачи груза перевозчику представить ему в письменной форме следующие данные о грузе, подлежащем перевозке:

a) размеры, количество мест или вес и удельный погрузочный объем груза;

b) маркировку, необходимую для идентификации груза;

c) характер, особенности и свойства груза;

d) указания, касающиеся таможенного или административного режима, применимого к грузу;

e) другие необходимые сведения, которые указываются в транспортном документе.

Кроме того, грузоотправитель должен передать перевозчику во время передачи груза все необходимые сопроводительные документы.

3. Грузоотправитель должен, если этого требует характер груза, с учетом согласованных транспортных операций, упаковать груз таким образом, чтобы предупредить его потерю или повреждение с момента его принятия перевозчиком и до сдачи и исключить возможность причинения им ущерба судну или другому грузу. Кроме того, грузоотправитель должен с учетом оговоренной перевозки предусмотреть надлежащую маркировку в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями.

4. При условии соблюдения перевозчиком своих обязательств грузоотправитель должен погрузить, уложить и закрепить груз в соответствии с практикой судоходства на внутренних водных путях, если в договоре перевозки не указано иное.

Статья 7. Опасный и загрязняющий окружающую среду груз

1. В случае перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза грузоотправитель должен до передачи груза и в дополнение к сведениям, предусмотренным в пункте 2 статьи 6, четко информировать перевозчика в письменной форме об опасных свойствах груза и присущих ему рисках загрязнения, а также о мерах предосторожности, которые следует принять.

2. Если для перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза требуется разрешение, то грузоотправитель передает необходимые документы не позднее чем в момент передачи груза.

3. Если продолжение перевозки, разгрузка или сдача опасного или загрязняющего окружающую среду груза невозможны из-за отсутствия административного разрешения, расходы, вызванные возвращением груза в порт погрузки или в ближайшее место, где он может быть выгружен и сдан или уничтожен, возлагаются на грузоотправителя.

4. При наличии непосредственной опасности для жизни, имущества или окружающей среды перевозчик вправе выгрузить или обезвредить груз либо, если эта мера соответствует степени опасности, которую представляет собой груз, уничтожить его, даже если до принятия груза перевозчик был проинформирован или каким-либо иным образом узнал об опасном характере или загрязняющих характеристиках этого груза.

5. Перевозчик может требовать возмещения убытков, если он вправе принимать меры, предусмотренные выше в пункте 3 или 4.

Статья 8. Ответственность грузоотправителя

1. Грузоотправитель, даже если никакая ошибка не может быть вменена ему в вину, несет ответственность за убытки и издержки, понесенные перевозчиком или фактическим перевозчиком в силу того факта, что:

a) сведения или информация, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пункте 1 статьи 7, отсутствуют, являются неточными или неполными,

b) опасный или загрязняющий окружающую среду груз не был замаркирован или обозначен в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями,

c) необходимые сопроводительные документы отсутствуют, являются неточными или неполными.

Перевозчик не может ссылаться на ответственность грузоотправителя, если установлено, что это вина самого перевозчика, его агентов или служащих. Это же правило применяется к фактическому перевозчику.

2. Грузоотправитель отвечает за действия или бездействие лиц, которых он нанимает для решения задач и выполнения обязательств, предусмотренных в статьях 6 и 7, как за свои собственные действия или бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей.

Статья 9. Расторжение договора перевозки перевозчиком

1. Перевозчик может расторгнуть договор перевозки, если грузоотправитель не выполнил свои обязательства, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пунктах 1 и 2 статьи 7.

2. Если перевозчик использует свое право на расторжение договора, он может выгрузить груз за счет грузоотправителя и претендовать на выплату следующих сумм:

a) одной трети оговоренного фрахта, или

b) в дополнение к расходам за простой компенсацию, равную сумме стоимости дополнительных расходов и потерь, а также в случае, когда рейс уже начался, фрахт пропорционально фактически пройденному расстоянию.

Статья 10. Сдача грузов

1. Несмотря на обязанность грузоотправителя в соответствии с пунктом 1 статьи 6, грузополучатель, который после прибытия груза в место сдачи требует его сдачи, несет ответственность в соответствии с договором перевозки за уплату фрахта и других сборов, связанных с грузом, а также за участие в покрытии

убытков по общей аварии. В случае отсутствия транспортного документа или если он не был предоставлен, грузополучатель несет ответственность за уплату фрахта, оговоренного с грузоотправителем, если его размер соответствует рыночной ставке.

2. Предоставление груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором перевозки или обычаем данной отрасли торговли или в соответствии с административными правилами, применимыми в порту выгрузки, рассматривается в качестве сдачи. Обязательная передача груза властям или третьей стороне также рассматривается в качестве сдачи.

Глава III. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 11. Характер и содержание

1. Перевозчик выдает для каждой перевозки груза, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен выдать коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки.

2. Оригинал транспортного документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил подписью оригинал или копию документа. Подпись может быть проставлена от руки, в виде факсимильной печати, пробита или проштемпелевана, проставлена в виде символов или нанесена при помощи любого другого механического или электронного средства, если это не запрещается законодательством государства, где выдается транспортный документ.

3. Транспортный документ удостоверяет, при отсутствии доказательств противного, заключение и содержание договора перевозки, а также принятие груза к перевозке перевозчиком. В частности, он является основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в транспортном документе.

4. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, он один определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора перевозки по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

5. Транспортный документ помимо своего наименования содержит следующие данные:

a) наименование, домициль, место нахождения или место пребывания перевозчика и грузоотправителя;

b) наименование грузополучателя;

c) название или номер судна, если груз погружен на борт, либо указание в транспортом документе, что груз был принят перевозчиком, но еще не погружен на борт судна;

d) порт погрузки или место приема груза и порт выгрузки либо место сдачи;

e) обычное наименование типа груза и характер его упаковки и, в случае опасного или загрязняющего окружающую среду груза, его обозначение в соответствии с действующими предписаниями или, в случае отсутствия такого обозначения, его общее наименование;

f) размеры, количество мест или вес, а также идентификационная маркировка груза, принятого на борт или принятого к перевозке;

g) в соответствующих случаях указание о том, что груз должен или может перевозиться на палубе или в открытых трюмах;

h) согласованные положения, касающиеся фрахта;

i) в случае накладной - точное указание того, является ли она оригиналом или копией; в случае коносамента - количество экземпляров оригинала;

j) место и дата выдачи.

Отсутствие одного или нескольких данных, содержащихся в данном пункте, не влияет на юридический характер транспортного документа по смыслу пункта 6 статьи 1 настоящей Конвенции.

Статья 12. Оговорки в транспортных документах

1. Перевозчик вправе вносить в транспортный документ оговорки относительно:

a) размеров, количества мест или веса груза, если он имеет основания подозревать, что указанные грузоотправителем сведения неточны, или если отсутствуют достаточные средства для проверки этих сведений, в частности в том случае, когда этот груз не был пересчитан, обмерен или взвешен в его

присутствии либо когда без конкретной договоренности об этом размеры или вес были определены на основании данных судна;

b) не являющейся четкой и нестираемой идентификационной маркировки, наносимой на сам груз, или, в случае тары, на емкости или упаковку;

c) внешнего состояния груза.

2. В том случае, если перевозчик не указывает внешнее состояние груза или не вносит оговорок по этому поводу, считается, что он указал в транспортном документе, что внешнее состояние груза хорошее.

3. В том случае, когда в соответствии с данными, содержащимися в транспортном документе, груз был помещен в контейнер или в трюмы судна, опломбированные иными лицами, чем перевозчик, его служащие или агенты, и если ни контейнер, ни пломбы не повреждены и не нарушены, когда груз достиг порта разгрузки или места сдачи, считается, что потеря груза или ущерб не имели места в ходе перевозки.

Статья 13. Коносамент

1. Оригиналы коносамента представляют собой ценные бумаги, выдаваемые на имя грузополучателя, ордерные или на предъявителя.

2. В месте сдачи груз сдается только против передачи первого из предъявленных оригиналов коносамента, впоследствии сдача груза не может быть потребована против передачи других оригиналов.

3. В том случае, когда груз находится в распоряжении перевозчика, передача коносамента лицу, управомоченному согласно коносаменту получить груз, влечет те же последствия, что и передача груза, в том, что касается прав на получение груза.

4. В том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза, доказывание противного в отношении презумпции, предусмотренной в пункте 3 статьи 11 и в пункте 2 статьи 12, не допускается.

Глава IV. ПРАВО РАСПОРЯЖЕНИЯ ГРУЗОМ

Статья 14. Обладатель права распоряжения

1. Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом; в частности, он может потребовать, чтобы перевозчик прекратил перевозку груза, чтобы он изменил место сдачи или сдал груз не тому получателю, который указан в транспортном документе.

2. Грузоотправитель теряет предоставленное ему право распоряжаться грузом с того момента, когда грузополучатель после прибытия груза в предусмотренное место доставки потребовал сдать груз, и:

a) в случае перевозки по накладной с момента передачи грузополучателю оригинала;

b) в случае перевозки по коносаменту с момента передачи грузоотправителем всех имеющихся у него оригиналов другому лицу.

3. Посредством соответствующего указания в накладной грузоотправитель может в момент выдачи последней отказаться от своего права распоряжения в пользу грузополучателя.

Статья 15. Условия осуществления права распоряжения

Грузоотправитель или в случаях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 статьи 14, грузополучатель для осуществления своего права распоряжения должен:

a) в случае, когда был выдан коносамент, представить все оригиналы коносаментов до прибытия груза в предусмотренное место сдачи;

b) в случае, когда был выдан иной транспортный документ, кроме коносамента, представить этот документ, который должен содержать новые указания для перевозчика;

c) возместить перевозчику все расходы и убытки, понесенные в связи с выполнением указаний;

d) в случае выгрузки груза до прибытия в предусмотренное место сдачи уплатить полную сумму оговоренного фрахта, если в договоре перевозки не было оговорено иное.

Глава V. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 16. Ответственность за ущерб

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, происшедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения срока сдачи, если он не докажет, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

2. Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза в течение времени до погрузки груза на судно или после того, когда груз был выгружен с судна, определяется в соответствии с законодательством государства, применимым к договору перевозки.

Статья 17. Служащие и агенты

1. Перевозчик отвечает за действия и бездействие своих служащих и агентов, которых он использует во время выполнения договора перевозки, в той же степени, что и за свои собственные действия и бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей.

2. В том случае, когда перевозка осуществляется фактическим перевозчиком в соответствии со статьей 4, перевозчик также отвечает за действия и бездействие фактического перевозчика, его служащих и агентов, действующих в пределах своих служебных обязанностей.

3. В том случае, когда предъявлен иск к служащим и агентам перевозчика или фактического перевозчика, эти лица, доказав, что они действовали в пределах своих служебных обязанностей, имеют право ссылаться на такие же освобождения от ответственности и на те же пределы ответственности, на которые может ссылаться перевозчик или фактический перевозчик в силу настоящей Конвенции.

4. Лоцман, который назначается компетентным органом и которого нельзя свободно выбрать, не считается служащим или агентом по смыслу пункта 1.

Статья 18. Особые случаи освобождения от ответственности

1. Перевозчик и фактический перевозчик освобождаются от ответственности, если утрата, повреждение или задержка являются результатом одного из перечисленных ниже обстоятельств или рисков:

a) действия или бездействие грузоотправителя, грузополучателя или лица, уполномоченного распоряжаться грузом;

b) перемещения, погрузки, укладки или выгрузки груза грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами, действующими по поручению грузоотправителя или грузополучателя;

c) перевозки груза на палубе или в открытых трюмах, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли либо требуется действующими предписаниями;

d) характера определенных видов груза, с которым связаны полная или частичная утрата или повреждение, в частности от поломки, ржавчины, внутренней порчи, усушки, утечки, естественной убыли при транспортировке (по объему или по весу) или от воздействия паразитов либо грызунов;

e) отсутствия или дефектов упаковки, когда груз в силу своего характера подвержен потере или повреждению при отсутствии упаковки или наличии в ней дефектов;

f) недостаточной или неточной идентификационной маркировки груза;

g) проведения операций или попытки проведения операций по спасанию жизни или имущества на внутренних водных путях;

h) перевозки живых животных, кроме тех случаев, когда перевозчиком не были приняты соответствующие меры или не были соблюдены инструкции, согласованные в договоре перевозки.

2. Если, с учетом фактических обстоятельств, ущерб был нанесен в результате одного или нескольких обстоятельств или рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи, считается, что этот ущерб был вызван таким обстоятельством или риском. Эта презумпция теряет силу, если пострадавшая сторона докажет, что нанесенный ущерб не является или не является исключительно результатом одного из обстоятельств или одного из рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 19. Сумма возмещения

1. В том случае, когда перевозчик несет ответственность за полную утрату груза, причитающаяся с него сумма возмещения равняется стоимости груза в месте и в день его сдачи в соответствии с договором

перевозки. Сдача груза неуправомоченному лицу рассматривается в качестве его утраты.

2. В случае частичной утраты или повреждения груза перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в которой стоимость груза понизилась.

3. Стоимость груза определяется в соответствии с его стоимостью на бирже, а при ее отсутствии - в зависимости от рыночной цены, а за неимением и того и другого - согласно обычной стоимости груза того же характера и качества в месте сдачи.

4. В случае груза, который уже в силу своего характера подвержен убыли при транспортировке, перевозчик, независимо от продолжительности перевозки, несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль (по объему или весу), оговоренную сторонами договора перевозки, или, при отсутствии такой договоренности, предписанную правилами и практикой, действующими в месте назначения.

5. Положения настоящей статьи не затрагивают право перевозчика на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки либо, в случае отсутствия конкретного соглашения по этому вопросу, применимыми национальными правилами или практикой.

Статья 20. Максимальные пределы ответственности

1. При условии соблюдения статьи 21 и пункта 4 настоящей статьи и несмотря ни на какие иски, предъявляемые перевозчику, он ни в коем случае не несет ответственность в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки либо 2 расчетные единицы за каждый килограмм указанного в транспортном документе веса утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма больше. Если грузовым местом или иной единицей отгрузки является контейнер и если в транспортном документе не указано количество грузовых мест или единиц отгрузки как упакованных в контейнере, сумма 666,67 расчетных единиц заменяется на сумму 1500 расчетных единиц за контейнер, не содержащий груза, и дополнительно сумму 25000 расчетных единиц за грузы, которые были помещены в контейнер.

2. Когда для объединения груза используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, в качестве грузового места или другой единицы отгрузки рассматривается любое грузовое место или единица отгрузки, указанные в транспортном документе как находящиеся в/или на этом приспособлении для транспортировки. За указанным исключением, груз, находящийся в/или на этом приспособлении для транспортировки, рассматривается в качестве одной единицы отгрузки. В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление, если оно не является собственностью перевозчика и не предоставлено им, рассматривается в качестве отдельной единицы отгрузки.

3. В случае ущерба, вызванного задержкой сдачи груза, перевозчик несет ответственность лишь в размере, не превышающем величину фрахта. Однако общая сумма возмещения, причитающаяся на основании пункта 1 и первого предложения настоящего пункта, не может превышать предельную величину, которая применяется на основании пункта 1 в случае полной утраты груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4. Максимальные пределы ответственности, предусмотренные в пункте 1, не применяются:

a) если характер и более высокая стоимость такого груза или приспособления для транспортировки были прямо указаны в транспортном документе и перевозчик не оспорил эти данные, или

b) если стороны четко оговорили более высокие максимальные пределы ответственности.

5. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов за нанесение одного и того же ущерба, не должна в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей статьей.

Статья 21. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик или фактический перевозчик не может ссылаться на освобождение от ответственности и ее пределы, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что ущерб причинен в результате его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

2. Равным образом служащие и агенты, действующие по поручению перевозчика или фактического перевозчика, не могут ссылаться на освобождение от ответственности и ее пределы, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что они причинили ущерб указанным в

пункте 1 способом.

Статья 22. Применение положений об освобождении от ответственности и пределах ответственности

Предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки освобождения от ответственности и ее пределы применимы при любом иске по поводу утраты, повреждения или задержки сдачи груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан ли этот иск на деликтной или договорной ответственности либо на ином правовом основании.

Глава VI. ПРЕТЕНЗИОННЫЙ СРОК

Статья 23. Уведомление об ущербе

1. Безоговорочное принятие груза грузополучателем является, если не доказано иное, доказательством сдачи перевозчиком груза в том состоянии и в том количестве, в котором он ему был передан для перевозки.
2. Перевозчик и грузополучатель могут потребовать проведения проверки состояния и количества грузов в момент его сдачи в присутствии обеих сторон.
3. Если утрата или повреждение груза являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее момента сдачи груза, если она не была сделана ранее, при проведении совместного осмотра сторонами.
4. Если утрата или повреждение груза не являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее чем через семь календарных дней с момента сдачи, причем потерпевшая сторона в этом случае должна доказать, что повреждение было нанесено в то время, когда этот груз находился в распоряжении перевозчика.
5. Никакая компенсация не полагается за ущерб, вызванный задержкой сдачи груза, если грузополучатель не докажет, что перевозчику было сделано уведомление о задержке в течение 21 календарного дня с момента сдачи груза и что это уведомление дошло до перевозчика.

Статья 24. Исковая давность

1. Любые иски, связанные с договором, положения которого регулируются настоящей Конвенцией, погашаются за давностью по истечении одного года, начиная с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю. День, с которого начинает исчисляться исковая давность, в этот срок не включается.
2. Лицо, которому был предъявлен иск, может в любой момент в течение срока исковой давности продлить этот срок путем соответствующего заявления, сделанного в письменной форме потерпевшему. Данный срок может быть вновь продлен посредством одного или нескольких других заявлений.
3. Приостановление и перерыв течения срока исковой давности регулируются законодательством государства, которое применяется к договору перевозки. Предъявление требования во время рассмотрения процедуры разбирательства с целью применения права на ограничение ответственности в отношении всех требований, вытекающих из события, которое повлекло за собой ущерб, прерывает исковую давность.
4. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в силу настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, если этот процесс начинается в течение 90 дней начиная со дня, когда лицо, предъявляющее требование, его урегулировало или когда ему в установленном порядке была вручена повестка о возбуждении против него разбирательства, либо в пределах более продолжительного срока, предусмотренного законодательством государства, в котором проводится разбирательство.
5. Право на иск, погашенное за давностью, не может быть использовано в форме встречного иска или зачета требования.

Глава VII. ПРЕДЕЛЫ СВОБОДЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА

Статья 25. Оговорки, признаваемые недействительными

1. Любое положение договора, предусматривающее исключение, ограничение или, при условии соблюдения положений пункта 4 статьи 20, усиление по смыслу настоящей Конвенции ответственности перевозчика, фактического перевозчика или их служащих или агентов, перемещение бремени доказывания или сокращение срока предъявления претензии и действия предписания, предусмотренного в статьях 23 и 24, признается недействительным. Признается также недействительной оговорка, предусматривающая передачу в пользу перевозчика прав страхования груза.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для статьи 21 правомерными положениями договора являются те, которые предусматривают, что перевозчик или фактический перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный:

a) действием или бездействием капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершенным в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, при условии что перевозчик выполнил обязательство в отношении укомплектования экипажа, предусмотренное в пункте 3 статьи 3 настоящей Конвенции, если только это действие или бездействие не были совершены с намерением нанести ущерб либо по грубой неосторожности;

b) пожаром или взрывом на борту судна, если нельзя доказать, что пожар или взрыв являются результатом ошибки собственно перевозчика или фактического перевозчика, или их служащих и агентов, или дефектов судна;

c) в результате имевшихся до начала рейса дефектов его судна или взятого внаем или зафрахтованного судна, если он докажет, что эти дефекты не могли быть обнаружены до начала рейса, несмотря на проявленную должную заботливость.

Глава VIII. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 26. Общая авария

Настоящая Конвенция не препятствует применению положений договора перевозки или внутреннего законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 27. Другие применимые положения и ядерный ущерб

1. Настоящая Конвенция никоим образом не затрагивает права и обязанности перевозчика, предусмотренные международными конвенциями или положениями внутреннего законодательства по вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов.

2. Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него на основании настоящей Конвенции, если ущерб был причинен ядерным инцидентом, в частности если оператор ядерной установки или другое уполномоченное лицо несет ответственность за этот ущерб в силу законодательства государства, регулирующего ответственность в области ядерной энергии.

Статья 28. Расчетная единица

Расчетная единица, упоминаемая в статье 20 настоящей Конвенции, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 20, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, оговоренную сторонами. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства в единицах специальных прав заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом, по состоянию на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов.

Статья 29. Дополнительные национальные положения

1. При отсутствии надлежащих положений в настоящей Конвенции договор перевозки регулируется законодательством государства, выбранного по согласию сторон.

2. При отсутствии соглашения применяется законодательство государства, с которым договор

перевозки наиболее тесно связан.

3. Предполагается, что договор перевозки наиболее тесно связан с государством, в котором находилось основное предприятие перевозчика в момент заключения договора, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место сдачи либо основное предприятие перевозчика. Если у перевозчика нет предприятия на суше и он заключает договор перевозки на борту судна, предполагается, что договор наиболее тесно связан с государством, в котором это судно зарегистрировано или под флагом которого оно плавает, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место сдачи либо основное предприятие грузоотправителя.

4. Законодательство государства, в котором находится груз, применяется для реальной гарантии требований перевозчика, упомянутых в пункте 1 статьи 10.

Глава IX. ЗАЯВЛЕНИЕ, ОТНОСЯЩЕЕСЯ К СФЕРЕ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 30. Перевозка с использованием определенных водных путей

1. Каждое государство может в момент подписания настоящей Конвенции, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к договорам, относящимся к перевозке с использованием расположенных на его территории определенных водных путей, к которым международные правила судоходства не применяются и которые не связывают международные водные пути. Однако такое заявление не может распространяться на все основные водные пути этого государства.

2. В том случае, если целью договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка грузов без перегрузки как на водных путях, не упомянутых в заявлении, указанном в пункте 1 настоящей статьи, так и на водных путях, упомянутых в этом заявлении, настоящая Конвенция также применяется к этому договору, за исключением тех случаев, когда расстояние перевозки по последним из указанных водных путей является большим.

3. Если сделано заявление согласно пункту 1, любое другое Договаривающееся государство может заявить, что оно также не будет применять положения настоящей Конвенции в отношении договоров, упомянутых в данном заявлении. Заявление, сделанное в соответствии с настоящим пунктом, будет применяться с момента вступления в силу настоящей Конвенции для государства, которое сделало заявление в соответствии с пунктом 1, однако не ранее, чем настоящая Конвенция вступит в силу для государства, сделавшего заявление согласно данному пункту.

4. Заявления, предусмотренные в пунктах 1 и 3 настоящей статьи, могут быть в любой момент полностью или частично отозваны посредством соответствующего уведомления депозитария с указанием даты прекращения действия оговорки. Отзыв таких заявлений не распространяется на уже заключенные договоры.

Статья 31. Национальные перевозки или безвозмездные перевозки

Каждое государство в момент подписания настоящей Конвенции, ее ратификации, принятия, утверждения или присоединения к ней либо в любой другой последующий момент может заявить, что оно будет также применять положения настоящей Конвенции:

a) к договорам перевозки, согласно которым порт погрузки или место принятия груза и порт разгрузки или место сдачи расположены на его территории;

b) независимо от положений пункта 1 статьи 1 - также к перевозкам на безвозмездной основе.

Статья 32. Региональные положения, касающиеся ответственности

1. Каждое государство в момент подписания настоящей Конвенции, ее ратификации, принятия, утверждения или присоединения к ней либо в любой другой последующий момент может заявить, что при перевозке груза между портами погрузки или местами приема груза и портами разгрузки или местами сдачи, когда оба они находятся на его территории или когда одно из этих мест находится на его

территории, а другое - на территории государства, сделавшего такое же заявление, перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный действием или бездействием капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершенный в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, при условии выполнения перевозчиком обязательств, предусмотренных пунктом 3 статьи 3 в отношении экипажа, если только это действие или бездействие не были совершены умышленно или по грубой неосторожности.

2. Предусмотренное в пункте 1 положение, касающееся ответственности, вступает в силу для обоих Договаривающихся государств в момент вступления в силу настоящей Конвенции во втором государстве, сделавшем такое же заявление. Если государство делает такое заявление после вступления настоящей Конвенции для него в силу, предусмотренное в пункте 1 положение, касающееся ответственности, вступает в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев после уведомления депозитария о таком заявлении. Положение, касающееся ответственности, применяется только к договорам перевозки, которые были заключены после его вступления в силу.

3. Заявление, сделанное в соответствии с пунктом 1, может быть в любой момент отозвано посредством уведомления депозитария. В случае отзыва заявления предусмотренные в пункте 1 положения, касающиеся ответственности, прекращают действие в первый день месяца, следующего за уведомлением, или в более поздний момент, указанный в заявлении. Отзыв заявления не применяется к договорам перевозки, заключенным до того, как положение, касающееся ответственности, прекратило свое действие.

Глава X. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 33. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в течение одного года в месте пребывания депозитария. Конвенция будет открыта для подписания с момента заявления депозитария о том, что все аутентичные тексты настоящей Конвенции представлены.

2. Государства могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

a) ее подписания без условия ратификации, принятия или утверждения;

b) ее подписания при условии ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением;

c) присоединения к ней после истечения срока подписания.

3. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение депозитарию.

Статья 34. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего по истечении трех месяцев с даты, когда число государств, подписавших настоящую Конвенцию без условия ратификации, принятия или утверждения либо сдавших на хранение депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, достигнет пяти.

2. Для государства, которое подпишет настоящую Конвенцию без условия ратификации, принятия или утверждения либо сдаст на хранение депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после вступления настоящей Конвенции в силу, она вступает в силу в первый день месяца, следующего по истечении трех месяцев с даты подписания без условия ратификации, принятия или утверждения либо сдачи на хранение депозитарию документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья 35. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована государством-участником по истечении одного года с даты ее вступления в силу для этого государства.

2. Документы о денонсации сдаются на хранение депозитарию.

3. Настоящая Конвенция считается денонсированной в первый день месяца, следующего по истечении одного года с даты сдачи на хранение депозитарию документа о денонсации или по истечении

указанного в документе о денонсации более продолжительного периода.

Статья 36. Пересмотр и поправки

По просьбе не менее одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств в целях пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок.

Статья 37. Пересмотр сумм пределов ответственности и расчетной единицы

1. Независимо от положений статьи 36 в случае, когда предлагается пересмотр сумм, установленных в пункте 1 статьи 20, или замена единицы, определенной в статье 28, другой единицей, депозитарий по просьбе не менее одной четверти государств - участников настоящей Конвенции представляет это предложение всем членам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской комиссии, а также всем Договаривающимся государствам и созывает конференцию, единственная цель которой состоит в пересмотре сумм, установленных в пункте 1 статьи 20, или в замене единицы, определенной в статье 28, иной единицей.

2. Конференция созывается не ранее чем по истечении шести месяцев с даты направления такого предложения.

3. В работе конференции имеют право участвовать все Договаривающиеся государства настоящей Конвенции, независимо от того, являются они членами организаций, упомянутых в пункте 1, или нет.

4. Поправки принимаются большинством в две трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции, представленных на конференции и участвующих в голосовании, при условии что в ходе голосования представлено не менее половины Договаривающихся государств настоящей Конвенции.

5. В ходе консультации, касающейся пересмотра сумм, установленных в пункте 1 статьи 20, конференция принимает во внимание опыт, связанный с событиями, которые повлекли за собой ущерб, и, в частности, размер причиненного в их результате ущерба, изменение стоимости валют и влияние предложенных поправок на стоимость страхования.

6. a) Изменение сумм в соответствии с настоящей статьей может быть произведено не ранее чем через пять лет с даты открытия настоящей Конвенции для подписания и не ранее чем через пять лет с даты вступления в силу поправки, принятой ранее в соответствии с настоящей статьей;

b) сумма не может быть увеличена до размера, превышающего сумму, соответствующую максимальному пределу ответственности, установленному настоящей Конвенцией и увеличиваемому на шесть процентов в год, рассчитываемых по принципу сложных процентов, начиная с даты открытия настоящей Конвенции для подписания;

c) сумма не может быть увеличена до размера, превышающего сумму, соответствующую трехкратному максимальному пределу ответственности, установленному настоящей Конвенцией.

7. Депозитарий уведомляет все Договаривающиеся государства о любой поправке, принятой конференцией в соответствии с пунктом 4. Поправка считается принятой по истечении восемнадцати месяцев с даты уведомления, если только в течение этого срока не менее четверти государств, которые являлись Договаривающимися государствами в момент принятия данной поправки, не информировали депозитария о том, что они не принимают данную поправку; в этом случае поправка отклоняется и не вступает в силу.

8. Поправка, которая считается принятой в соответствии с пунктом 7, вступает в силу через восемнадцать месяцев с даты ее принятия.

9. Все Договаривающиеся государства связаны поправкой, если только они не денонсируют настоящую Конвенцию в соответствии со статьей 35 не позже, чем за шесть месяцев до вступления поправки в силу. Денонсация вступает в силу с даты вступления в силу поправки.

10. Если поправка была принята конференцией, но предусмотренный для ее принятия государствами срок продолжительностью восемнадцать месяцев не истек, государство, которое становится Договаривающимся государством в течение этого срока, связано поправкой, если она вступает в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством по истечении этого срока, связано поправкой, принятой в соответствии с пунктом 7. В случаях, указанных в настоящем пункте, государство связано поправкой с момента ее вступления в силу или с момента вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства, если это происходит позднее.

Статья 38. Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Правительству Венгерской Республики.

2. Депозитарий

a) направляет всем государствам - участникам Дипломатической конференции по принятию Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям текст настоящей Конвенции на официальном языке, который не удалось подготовить в ходе Конференции, с целью его проверки;

b) информирует все государства, указанные в подпункте "a", о предложениях по внесению поправок к тексту, направленному в соответствии с подпунктом "a";

c) определяет дату, с которой тексты настоящей Конвенции на всех официальных языках считаются согласованными и имеющими равную силу;

d) информирует все государства, указанные в подпункте "a", о дате, установленной в соответствии с подпунктом "c";

e) направляет всем государствам, приглашенным для участия в Дипломатической конференции по принятию Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, и государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней, заверенную подлинную копию настоящей Конвенции;

f) сообщает всем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней,

i) о каждом новом подписании, каждом уведомлении, а также о каждом заявлении с указанием даты подписания, уведомления или заявления;

ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;

iii) о каждой денонсации настоящей Конвенции с указанием даты, с которой настоящая Конвенция считается денонсированной;

iv) о каждой поправке, принятой в соответствии со статьями 36 и 37 настоящей Конвенции, с указанием даты ее вступления в силу;

v) о каждом сообщении, требующемся на основании любого положения настоящей Конвенции.

3. После вступления в силу настоящей Конвенции депозитарий передает в Секретариат Организации Объединенных Наций заверенную подлинную копию настоящей Конвенции для ее регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Совершено в Будапеште двадцать второго июня 2001 года в одном подлинном экземпляре на английском, немецком, нидерландском, русском и французском языках, каждый из текстов которого имеет равную силу.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих государств, подписали настоящую Конвенцию.

(Подписи)

Глава 3. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ПРАВО

3.1. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

1. О Соглашении.

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) является ведомственным международным нормативным актом, заключенным в целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. СМГС заключено в рамках деятельности и под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и вступило в силу с 1 ноября 1951 г. Многостороннее соглашение было изначально заключено между национальными железными дорогами социалистических стран Европы и Азии. До этого прямые международные грузовые перевозки между СССР и другими странами реализовывались в рамках двусторонних договоренностей. В настоящее время действует редакция СМГС с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 июля 2007 г.

В системе нормативно-правовой документации Российских железных дорог, а ранее - МПС СССР СМГС присутствует под названием "Тарифное руководство N 11А". Соглашение заключено

министерствами, ведающими национальными железными дорогами. Участниками Соглашения в настоящее время <1> являются следующие государства <2>: Азербайджан (18 июня 1993 г.) <3>, Албания, Беларусь (5 июня 1992 г.), Болгария, Венгрия (1 января 2002 г.) <4>, Вьетнам, Грузия (18 июня 1993 г.), Иран (6 июня 1997 г.), Казахстан (18 июня 1993 г.), Китай, КНДР, Кыргызстан (30 мая 1995 г.), Латвия, Литва, Молдова (5 июня г.), Монголия, Польша, Российская Федерация, Таджикистан (30 мая 1995 г.), Туркменистан (17 июня 1994 г.), Узбекистан (18 июня 1993 г.), Украина, Эстония (5 июня 1992 г.). Интересы национальных железных дорог представляют компетентные министерства, ведающие ими **(статья 1)**. В Российской Федерации сегодня это Министерство транспорта.

<1> На 1 января 2008 г.

<2> Государства-участники приведены в алфавитном порядке.

<3> Даты, приведенные в скобках, указывают на страны, присоединившиеся к уже заключенному соглашению.

<4> Соглашение было заключено Правительством Венгерской Республики. На железных дорогах Венгерской Республики настоящее Соглашение применяется исключительно к перевозкам грузов, осуществляемым через государственную границу с Украиной.

Соглашение состоит из преамбулы, восьми разделов, которые насчитывают 41 статью и приложения. Соглашение составлено на китайском и русском языках и заключено на неопределенный срок **(статья 41).** В случае разного толкования текстов уточнения производятся по тексту на русском языке.

Несмотря на то что в **преамбуле** указывается на то, что Соглашение служит целям организации перевозок грузов в прямом международном сообщении, СМГС является нормативным актом международного железнодорожного права, регламентирующим и регулирующим основные условия договоров перевозки грузов. Соглашением устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозки грузов между железными дорогами стран-участниц **(статья 1)**. Согласно **§ 1 статьи 2** СМГС имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей независимо от национальной (государственной) принадлежности сторон договора перевозки груза.

Соглашение не содержит терминологии и понятийного аппарата по отношению к тем категориям, которые применяются в документе. Основополагающий термин "прямое международное железнодорожное сообщение" в контексте СМГС означает следующее: перевозка грузов осуществляется по железным дорогам стран - участниц Соглашения по одному договору перевозки в международном сообщении с оформлением одного (единого) транспортного документа (накладной) и по единой цене (железнодорожному тарифу), установленной <1> за весь путь следования.

<1> В большинстве стран мира деятельность железнодорожного транспорта относится к естественно-монопольной. Поэтому перевозочные тарифы, как правило, не определяются на основе свободной договоренности сторон договора перевозки груза, а устанавливаются и регулируются соответствующими компетентными правительственными органами. В нашей стране такими органами являются Федеральная служба по тарифам Российской Федерации (внутренние и внешнеторговые железнодорожные тарифы) и Министерство транспорта Российской Федерации (транзитные железнодорожные тарифы).

Следует обратить внимание на то, что в СМГС отсутствует понятие "перевозчик", которое заменено тождественным понятием "железная дорога". Это явилось следствием того, что все редакции Соглашения базировались на нормах советского и российского железнодорожного права. Во всех отечественных уставах железных дорог, кроме последнего <1>, именно железная дорога являлась единым субъектом договорного права, с которым заказчики услуг вступали в отношения, связанные с перевозкой грузов, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Отправители <2> заключали договоры перевозки с "железной дорогой", которая была в едином лице и перевозчиком, и владельцем транспортной инфраструктуры, и, как правило, владельцем подвижного состава. И в действующей редакции СМГС перевозчиком является железная дорога государства <3>, с которой заключается договор перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении.

<1> Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (УЖТ РФ).

<2> Соглашение использует понятия "отправитель" и "получатель", которые тождественны

применяемым в других нормативных актах транспортного права понятиям "грузоотправитель" и "грузополучатель".

<3> СМГС конкретизирует, что под словосочетанием "железная дорога" следует понимать не региональные управления или отделения национальных железных дорог, а все железные дороги одной страны.

Кроме самого Соглашения страны-участницы в лице центральных органов их железных дорог приняли в качестве документа СМГС Служебную инструкцию к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СИ СМГС). СИ СМГС относится только к железным дорогам и не регулирует отношений по договору перевозки, т.е. отношений между железными дорогами, отправителями и получателями **(статья 35** СМГС). Служебная инструкция регулирует только отношения между железными дорогами стран - участниц СМГС. По сути своей СИ СМГС является внутренним комментарием по применению Соглашения - для администраций и работников железных дорог. Однако эти комментарии важны для понимания и толкования норм и правил СМГС. В нормативно-правовой документации Российских железных дорог СИ СМГС известна также под названием "Тарифное руководство N 11В".

2. Общие положения.

Раздел I Соглашения "Общие положения" содержит шесть статей.

Статья 2 определяет сферу применения Соглашения. Положения СМГС распространяются только на перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении (далее по тексту - перевозки грузов. - Прим. авт.) по сети железных дорог стран-участниц. Это указывает на закрытый характер Соглашения, когда его юрисдикция распространяется только на те договоры международной железнодорожной перевозки, для которых и станции отправления, и станции назначения грузов находятся в двух разных государствах, из которых оба являются участниками Соглашения.

Соглашение не определяет напрямую порядок осуществления перевозок грузов из стран - участниц Соглашения в страны, не участвующие в СМГС, и в обратном направлении. В **§ 2 статьи 2** указывается, что перевозки грузов из стран - участниц Соглашения транзитом по железным дорогам стран, также участвующих в СМГС, в третьи страны, железные дороги которых не участвуют в Соглашении, осуществляются по правилам и условиям, предусмотренным транзитными тарифами, которые применяются заинтересованными национальными железными дорогами. На самом деле в транзитных тарифах и иных соглашениях заинтересованных железных дорог решаются в том числе вопросы оформления и переоформления договоров перевозки грузов и соответствующих перевозочных документов, если станции отправления и назначения находятся в странах, применяющих различные системы международного частного железнодорожного права. Причем в транзитных тарифах указываются правила и условия выполнения таких операций, независимо от того, выполняются ли они транзитной железной дорогой или нет. Подробнее об этом будет изложено в § 3.3 настоящей главы.

Соглашение устанавливает три вида сообщений, которые не подпадают под действие СМГС **(§ 3 статьи 2)**. Соглашение не применяется к перевозкам грузов, если станции отправления и назначения находятся на территории одной и той же страны и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления. То же самое относится к перевозкам между двумя странами, если между ними присутствует третья транзитная страна, не участвующая в Соглашении. СМГС не применяется, если по взаимному соглашению между сторонами международные перевозки в соседском сообщении <1> осуществляются на всем пути в поездах железной дороги одной страны и регулируются соответствующими внутренними правилами. Естественно, что Соглашение не применяется для внутренних перевозок грузов, когда условия договора перевозки груза регулируются соответствующим национальным законодательством.

<1> Соседское сообщение предусматривает перевозку между двумя соседними странами, т.е. с одним пересечением государственной границы.

СМГС не запрещает железным дорогам стран-участниц одновременно участвовать в других международных соглашениях и применять их положения для договоров перевозки между другими странами **(§ 4 статьи 2)**. Многие страны пользуются этим условием. Например, страны - участницы СМГС Албания, Болгария, Литва и Польша участвуют также в Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF) от 9 июня 1999 г. и, в частности, в Единых правилах к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом - CIM-COTIF, последняя редакция которых вступила в силу с 1 июля 2006 г.

Перевозки грузов осуществляются между всеми станциями, открытыми для грузовых операций во

внутренних (национальных) сообщениях стран - участниц СМГС. Таким образом, в международные грузовые сообщения вовлечены все станции железных дорог, которые открыты и для внутренних сообщений **(§ 2 статьи 3)** <1>. В этом же параграфе разъясняется, что перевозки грузов по правилам и условиям СМГС могут осуществляться в бесперегрузочном сообщении (между национальными железными дорогами, имеющими одинаковую ширину колеи) и с перегрузкой грузов или перестановкой вагонов на колесные пары другой ширины колеи <2>. Следовательно, наличие или отсутствие перегрузочных или перестановочных операций на пограничных станциях не влияет существенным образом на условия договора перевозки груза. Порядок перегрузки грузов или перестановки вагонов на колесные пары другой ширины колеи устанавливается пограничными соглашениями между национальными железными дорогами, имеющими различную ширину колеи.

<1> Перечень маршрутов, по которым могут осуществляться перевозки грузов между зонами СМГС и ЦИМ, приведены в приложении 22 к СМГС.

<2> Ширина колеи железных дорог государств - республик бывшего СССР, а также Монголии и Финляндии равна 1520 мм, а ширина колеи большинства железных дорог других государств Европы и Азии - 1435 мм.

Соглашение обязывает любую участвующую в нем железную дорогу перевозить в международном сообщении на условиях СМГС все грузы, кроме поименованных особо. Такие обязательства накладываются правилами **§ 1 статьи 3**. Условием такой перевозки кроме соблюдения отправителем условий СМГС должно быть ее присутствие в плане перевозок железной дороги страны отправления, возможность осуществления перевозки перевозочными (транспортными) средствами дороги отправления и отсутствие препятствий для ее реализации вследствие наступления форс-мажорных обстоятельств <1>.

<1> Соглашение указывает на обстоятельства, которые железная дорога не может предотвратить и устранение которых от нее не зависит.

По указанию соответствующих правительственных органов железная дорога обладает правом временно прекратить движение, временно прекратить прием к перевозке некоторых грузов, временно принимать такие грузы только на определенных условиях, временно принимать к перевозке преимущественно определенные грузы **(§ 3 статьи 3)**. Порядок и сроки извещений о запрете перевозок, о запрете приема грузов к перевозке, о задержке перевозок установлены в СИ к **статье 3** СМГС. Имеется в виду, что извещения о запретах и ограничениях, а также об их снятии рассылаются всем заинтересованным железным дорогам национальной железной дорогой, вводящей указанные запреты и ограничения. Отправителям и получателям, а также иным заинтересованным в реализации договора международной перевозки груза лицам соответствующая информация поступает только со стороны своей национальной железной дороги в порядке и сроки, предусмотренные внутренними нормами и правилами. Положения **§ 3 статьи 3** предусматривают также возможность опубликования вводимых национальными железными дорогами мер по временному ограничению движения и приема грузов к перевозке.

В **статье 4** СМГС определен перечень предметов, не допускаемый к перевозкам в прямом международном железнодорожном сообщении. Во-первых, это предметы, перевозка которых запрещена хотя бы в одной стране, по железным дорогам которой она должна реализовываться. Во-вторых, предметы, составляющие монополию почтового ведомства одной из стран. В-третьих, опасные грузы, не поименованные в приложении 2 к СМГС, в том числе разрывные снаряды, огнестрельные и боевые припасы, взрывчатые вещества, сжатые, сжиженные или растворенные под давлением газы, самовозгорающиеся и радиоактивные вещества. Не принимаются к перевозке определенные категории мелких отправок.

Статья 5 СМГС определяет перечень предметов, допускаемых к перевозке с соблюдением особых условий. Здесь речь идет о перевозках железнодорожного подвижного состава на своих осях **(§ 1 статьи 5)**, живых животных **(§ 2 статьи 5)**, скоропортящихся грузов **(§ 3 статьи 5)**, длинномерных, тяжеловесных грузов **(§ 4 статьи 5)**, негабаритных грузов **(§ 5 статьи 5)**, автотракторной техники **(§ 6 статьи 5)**, опасных грузов **(§ 7 статьи 5)**, покойников **(§ 8 статьи 5)**. По каждому виду перевозок указанных грузов СМГС в **статье 6** содержит отсылку к соответствующим приложениям, каждое из которых содержит соответствующие правила перевозок.

Кроме того, **статья 6** определила полный перечень специальных положений для определенных перевозок, который изложен в виде приложений к СМГС. Соответствующие специальные положения

регламентируют: Правила перевозок опасных грузов (приложение 2), Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя (приложение 3), Правила перевозок скоропортящихся грузов (приложение 4), Правила перевозок автотранспортной техники (приложение 7), Правила перевозок контейнеров (приложение 8), Правила перевозок грузов на поддонах (приложение 9), Правила перевозок грузов в транспортных пакетах (приложение 11), Правила перевозок приватных грузовых вагонов и вагонов, сданных железной дорогой в аренду (приложение 10), Правила перевозок груженых автопоездов, съемных автомобильных кузовов и полуприцепов (приложение 21).

Важной особенностью последней редакции СМГС является возможность использования для перевозок в страны, в которых применяются Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов <1> (ЦИМ - приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках - КОТИФ), и в обратном направлении накладной ЦИМ/СМГС **(§ 11 статьи 6)**. Особенности применения накладной ЦИМ/СМГС приведены в приложении 22 к СМГС <2>.

<1> Название ЦИМ на русском языке, приведенное в официальном тексте СМГС, несколько отличается от названия, которое используется в § 3.2 настоящего издания.

<2> Подробнее об оформлении перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ будет рассмотрено в § 3.3 настоящего издания.

3. Заключение договора перевозки.

Раздел II Соглашения "Заключение договора перевозки" состоит из восьми статьей (статьи 7 - 14). Кроме непосредственно правил, относящихся к заключению договора международной перевозки груза и оформлению подтверждающих перевозочных документов, статьи и параграфы данного раздела регламентируют правила приема груза к перевозке, определяют требования к таре и упаковке груза, устанавливают правила определения массы и количества мест и пломбирования вагонов. Здесь же говорится о необходимых сопроводительных документах, определяется ответственность за сведения, внесенные в накладную, содержатся положения о тарифах и правилах исчисления провозных платежей и штрафов, устанавливаются сроки исчисления доставки грузов, перевозимых в прямом международном железнодорожном сообщении.

Договор перевозки груза в рамках СМГС следует квалифицировать как реальный (фактический). Согласно **§ 5 статьи 8** договор перевозки считается заключенным с момента приема станцией отправления груза и накладной к перевозке. В **§ 1 статьи 7** указывается, что одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель должен представить станции отправления правильно заполненную и подписанную накладную. На основании **§ 5 статьи 8** прием груза к перевозке удостоверяется наложением в накладной календарного штемпеля станции отправления. Проставление календарного штемпеля должно производиться станцией отправления, т.е. перевозчиком, после сдачи отправителем всех поименованных в накладной грузов и уплаты им всех обязательных и добровольно принятых на себя провозных платежей. Все это характеризует договор международной железнодорожной перевозки груза по СМГС не только как реальный, но и как возмездный. Сторонами договора перевозки груза являются железная дорога в качестве перевозчика и отправитель. Отправителем, так же как и получателем, груза может быть только одно физическое или юридическое лицо **(§ 7 статьи 7).**

Документом, подтверждающим факт заключения договора перевозки, является накладная, которая служит доказательством заключения договора по наложении в ней перевозчиком (станцией отправления) указанного календарного штемпеля **(§ 6 статьи 8)**. При этом договор перевозки оформляется накладной СМГС единого образца **(§ 1 статьи 7)**.

Однако договор перевозки может быть оформлен накладной ЦИМ/СМГС **(§ 15 статьи 7)**. Такая накладная может быть использована, если груз следует из страны СМГС в страну ЦИМ или в обратном направлении. Образец накладной и руководство по ее заполнению приведены в приложении 22 к СМГС.

Это касается в первую очередь накладной, оформляемой на бумажном носителе. При этом СМГС **(§ 10 статьи 6** и **§ 14 статьи 7**) допускает возможность оформления договора перевозки посредством электронной накладной <1>. Порядок внесения данных в электронную накладную согласовывается между железной дорогой (перевозчиком) и отправителем. При необходимости бумажная копия электронной накладной и ее дополнительные листы могут выдаваться на печать в соответствии с формами, поименованными Соглашением.

<1> В первом абзаце § **14 статьи 7** присутствует очевидная оговорка по отношению к ранее определенному статусу накладной. В определении электронной накладной указано, что набор данных в

электронном виде выполняет функции бумажной **накладной как договора перевозки**.

Соглашение императивно устанавливает форму накладной формата А4, количество листов (экземпляров), в которой она оформляется, а также порядок заполнения накладной и внесения в нее исправлений и изменений. Накладная состоит из пяти листов **(§ 1 статьи 7)**. Обычно все оформленные листы накладной именуют комплектом перевозочных документов.

Первый лист - оригинал накладной является экземпляром получателя. В качестве товаросопроводительного документа он следует с грузом на всем протяжении пути и выдается железной дорогой страны назначения получателю вместе с грузом.

Второй лист, именуемый дорожной ведомостью, является экземпляром накладной для железных дорог (перевозчиков), солидарно участвующих в исполнении договора международной железнодорожной перевозки груза. Поэтому дорожная ведомость оформляется в большем количестве экземпляров: два экземпляра для железной дороги страны отправления и по одному для каждой транзитной железной дороги. В Служебной инструкции к **статье 7** СМГС **(пункт 7.2)** указывается, что первый дополнительный экземпляр дорожной ведомости, именуемый корешком дорожной ведомости, остается на станции отправления. Дополнительные экземпляры дорожной ведомости остаются на каждой выходной пограничной станции - страны отправления и транзитных железных дорог. Исходя из этого определяется количество дополнительных экземпляров дорожной ведомости. На основании данных в дорожных ведомостях определяется доля фактического участия каждой национальной железной дороги в исполнении договора перевозки, включая распределение доходов и соблюдение сроков доставки. Согласно данным дорожной ведомости определяется также степень ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение каждой железной дорогой условий договора международной перевозки груза.

Третий лист накладной - дубликат накладной является экземпляром накладной отправителя груза. Он подтверждает для отправителя и факт заключения договора перевозки, и дату и место приема железной дорогой груза, являясь распиской перевозчика в приеме груза. Таким образом, в дубликате накладной, как и в других листах накладной, фиксируется дата заключения договора перевозки и начало периода ответственности железной дороги по грузу.

Четвертый лист накладной - лист выдачи груза остается у последнего перевозчика последней национальной железной дороги, участвующей в международной перевозке. В этом листе фиксируются выдача груза железной дорогой на станции назначения и, соответственно, прием его получателем. Фактически этот лист накладной выполняет функцию расписки получателя и подтверждает исполнение железной дорогой своих обязательств по договору. Данный лист накладной остается на дороге назначения. Основной лист дорожной ведомости и лист выдачи груза должны быть скреплены между собой.

Назначение пятого листа накладной - уведомления о прибытии груза определяется его названием. Оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза должны быть скреплены между собой. Как и оригинал накладной, уведомление о прибытии груза выдается получателю вместе с грузом.

Несмотря на то что комплект перевозочных документов (все листы накладной) оформляет, как правило, железная дорога, обязанность правильно оформить накладную в соответствии с нормативными пояснениями СМГС лежит на отправителе <1>. Сведения, внесенные отправителем <2>, не должны иметь исправлений, зачеркиваний, а также подчисток и помарок. Железная дорога не может изменять или дополнять текст сведений, которые вносит отправитель в предназначенные для него графы накладной. Все листы накладной обязательно должны быть подписаны отправителем. При недостатке в накладной (во всех ее листах) места для внесения данных к каждому листу накладной прикрепляются дополнительные листы размером с накладную. Каждый из дополнительных листов должен быть подписан отправителем **(§ 12 статьи 7)**.

<1> Речь идет только о тех частях накладной, поля которых отведены для сведений и заявлений, вносимых непосредственно отправителем. Остальные поля накладной заполняются железной дорогой.

<2> Данные, вносимые в накладную, должны быть написаны разборчиво чернилами или шариковой ручкой, напечатаны на пишущей машинке или компьютере или нанесены штемпелем.

Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной **(§ 1 статьи 12)**, а также за все последствия неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений. Железная дорога имеет право проверить правильность сведений и заявлений, внесенных отправителем в накладную. При неправильном, неполном или неточном указании определенных сведений и заявлений в накладной железная дорога имеет право взыскать штрафы, уплата которых не

влияет на иное возмещение ущерба и выплату штрафов отправителем или получателем в соответствии с СМГС **(§ 3 статьи 12)**.

Основанием для взыскания железной дорогой штрафа является **(§ 3 статьи 12)** указание сведений и заявлений в накладной, которые привели:

- к приему к перевозке грузов, которые запрещены к перевозке в прямом международном железнодорожном сообщении на основании правил **§ 1 статьи 4**;

- к приему к перевозке опасных грузов без соблюдения особых условий, предусмотренных для таких грузов в соответствии с правилами **§ 7 статьи 5**.

Размер штрафа по этим основаниям взыскивается по правилам **статьи 15** в пятикратном размере провозной платы за перевозку по национальной железной дороге, на которой было обнаружено соответствующее нарушение.

Если вследствие недостоверности сведений и заявлений отправителя в накладной был допущен перегруз вагона сверх его максимальной грузоподъемности **(§ 6 статьи 9)**, штраф определяется в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка груза по национальной железной дороге, на которой был обнаружен этот излишек.

Из положений **§ 3 статьи 12** следует, что штраф должен быть наложен на отправителя, хотя конкретных указаний на это данная статья не содержит. Основанием для взыскания штрафа по любому вышеуказанному пункту является соответствующая запись в коммерческом акте, который должен быть составлен в соответствии со **статьей 18** СМГС. В коммерческом акте должно быть указано, что сведения и заявления отправителя в накладной не соответствуют действительности. В случае выявления нарушений, повлекших начисление штрафов, железная дорога обладает правом требования возмещения расходов, связанных с проверкой грузов **(§ 2 статьи 12)**.

Бланки накладной СМГС печатаются и заполняются на языке страны отправления с переводом на один из двух официальных языков СМГС - русский или китайский. Правила **§ 2 статьи 7** определяют, на какой из этих языков при перевозке в определенную страну должна переводиться накладная.

Отправитель может заявить и предъявить к перевозке любую по объему (количеству) партию груза, которая соответствует техническим и перевозочным возможностям национальной железной дороги отправления с учетом правил и положений СМГС. Однако любой объем груза, заявленный отправителем, должен быть нормативно распределен на одну или несколько нормативно поименованных в СМГС отправок (партий) различного рода. Партия груза по одной накладной от одного отправителя одному получателю с одной станции отправления на одну станцию назначения называется отправкой **(§ 1 статьи 8)**. Следовательно, предметом договора международной перевозки груза в прямом железнодорожном сообщении является перевозка партии груза - отправка. Договор перевозки каждой отправки оформляется накладной.

В прямом международном сообщении грузы могут перевозиться повагонными отправками, мелкими отправками, отправками крупнотоннажного контейнера и контрейлерными отправками. Род отправки должен быть указан в накладной.

Повагонной отправкой является партия груза, оформленная по одной накладной, для перевозки которой в соответствии с объемом или родом груза требуется отдельный вагон. Какими должны быть технические характеристики самого вагона (осность, грузоподъемность, вместимость, объем кузова и пр.), СМГС не уточняет. Однако масса или объем груза не должны превышать грузоподъемность или вместимость вагона.

Мелкой отправкой является партия груза, перевозимая по одной накладной, с общей массой груза брутто не более 5000 кг. При этом для перевозки такого груза не требуется целый вагон <1>. СМГС не содержит понятий сборной отправки и сборного вагона, но определение мелкой отправки, приведенное в **§ 1 статьи 8,** указывает на то, что мелких отправок в вагоне должно быть по меньшей мере две.

<1> Соглашение допускает, что мелкая отправка может быть массой брутто более 5000 кг, если для перевозки такой партии груза не требуется отдельный вагон. Однако для перевозки такой мелкой отправки требуется согласование между национальными железными дорогами, участвующими в перевозке.

Отправкой крупнотоннажного контейнера <1> является партия груза, перевозимая по одной накладной в крупнотоннажном (большегрузном) контейнере. Контейнерной отправкой является также сам контейнер, предъявляемый к перевозке в порожнем состоянии. Определения понятия "крупнотоннажный контейнер" Соглашение не содержит. Однако таковыми являются, как правило, контейнеры международного стандарта ISO-668 <2>.

<1> Обычно такую отправку называют проще - "контейнерная отправка".

<2> Речь идет о контейнерах, длина, ширина и высота которых измеряется в английских футах, а длина контейнера начинается с 20 футов. Наиболее распространенными в настоящее время являются 20- и 40-футовые контейнеры. Хотя существуют и контейнеры иных типоразмерных рядов.

Четвертым видом отправки, поименованным в Соглашении, является контрейлерная отправка. Это партия груза по одной накладной представляет собой автотранспортное средство (автопоезд, автомобильный кузов, полуприцеп) с находящимся в нем грузом. Причем автотранспортное средство с грузом применительно к договору международной железнодорожной перевозки является грузом. Наличие такого договора не затрагивает факта заключения и исполнения договора автомобильной перевозки в отношении груза, находящегося в автотранспортном средстве.

Иных видов отправок СМГС не определяет, хотя согласно **§ 2 статьи 8** вагоны с однородным грузом, обычно - массовым, от одного отправителя в адрес одного получателя с одной станции отправления на одну станцию назначения могут перевозиться группами вагонов или маршрутами по одной накладной на всю партию (группу или маршрут). Для организации таких перевозок требуется письменное заявление отправителя и согласие всех национальных железных дорог, которые будут участвовать в перевозке. Перевозки грузов групповыми и маршрутными отправками <1> во внутреннем сообщении нормативно определены подзаконными актами российского права.

<1> Маршрут (маршрутная отправка) предполагает, что по одному договору перевозки и по одной накладной перевозится груз в таком количестве вагонов, которое составляет целый поезд.

Еще одним условием договора является согласование сторонами скорости международной перевозки груза. Грузы (отправки) в прямом международном железнодорожном сообщении могут перевозиться малой скоростью <1> или большой скоростью **(§ 3 статьи 7)**, а также с пассажирскими поездами **(§ 4 статьи 7)**. Право выбора скорости принадлежит отправителю. Указание того или иного вида скорости не является предписанием железной дороге (перевозчику) конкретной скорости перемещения груза. Выбор скорости доставки грузов влияет на нормативные сроки их доставки и уровень тарифов (провозных платежей), но не влияет на ответственность сторон договора перевозки. Различия в перевозках грузов малой или большой скоростью фиксируются оформлением накладных с видоизмененным цветом полей.

<1> На Российских железных дорогах перевозки грузов осуществляются грузовой или большой скоростью (**статья 14** УЖТ РФ). Причем, по сути, малая скорость международного сообщения соответствует грузовой скорости внутреннего сообщения.

Виды скоростей - малая и большая - в рамках СМГС являются основными. Пассажирской скоростью (с пассажирскими поездами) могут перевозиться повагонные отправки и контейнерные отправки (отправки крупнотоннажного контейнера). Перевозки с пассажирскими поездами должны быть согласованы со всеми национальными железными дорогами, по территории которых проходит маршрут перевозки. При этом контейнерные отправки с пассажирскими поездами допускаются только в бесперегрузочном сообщении, т.е. тогда, когда контейнеры в процессе их доставки не перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи <1>.

<1> Обычно перегрузочные операции выполняются на пограничных станциях.

Соглашением нормативно определены следующие варианты сочетания родов отправок и видов скоростей **(статья 14** СМГС):

- перевозка повагонных отправок малой скоростью;
- перевозка повагонных отправок большой скоростью;
- перевозка повагонных отправок с пассажирскими поездами;
- перевозка мелких отправок малой скоростью;
- перевозка мелких отправок большой скоростью;
- перевозка отправки крупнотоннажного контейнера малой скоростью;
- перевозка отправки крупнотоннажного контейнера большой скоростью;
- перевозка отправки крупнотоннажного контейнера с пассажирскими поездами.

Какими видами скоростей перевозятся вагоны, входящие в состав группы (групповые отправки), и вагоны, входящие в состав маршрута (маршрутные отправки), СМГС не устанавливает.

Обязанностью отправителя является определение маршрута для реализации договора международной перевозки груза. Это требование проявляется в том, что отправитель обязан указать в накладной выходные пограничные станции страны и транзитных стран <1> **(§ 6 статьи 7)**. По возможности следует указывать те пограничные станции, которые обеспечат перевозку груза до конечной станции назначения по кратчайшему расстоянию.

<1> Для транзитных железных дорог должны указываться только те пограничные станции, которые приведены в применяемом транзитном тарифе (Международном транзитном тарифе, Едином транзитном тарифе и др.).

Соглашение определяет правила указания наименования грузов в накладной **(§ 8 статьи 7)**. Особых правил для определения массы и количества мест груза СМГС не устанавливает, но содержит отсылочную норму: масса груза и количество мест, а также способ их определения устанавливаются в соответствии с внутренними правилами, действующими на национальной железной дороге страны отправления **(§ 7 статьи 9)**.

Обязанностью отправителя является обеспечение тарой или упаковкой тех грузов, для которых тара или упаковка необходима для предохранения их от утраты, повреждения, порчи или снижения качества **(§ 1 статьи 9)**. Отправитель несет ответственность за все последствия отсутствия или неудовлетворительного состояния тары или упаковки, в частности он должен возместить железной дороге возникший вследствие этого ущерб.

Железная дорога имеет право отказать в приеме соответствующих грузов без тары или упаковки, в неисправной таре или упаковке, а также в таре или упаковке, не соответствующей свойствам грузов. Вопрос соответствия состояния и качества тары или упаковки перевозимому грузу определяется по наружному осмотру. Железная дорога обязана производить наружный осмотр только в тех случаях, когда погрузка производится железной дорогой или отправителем под контролем железной дороги. Отказ в приеме груза должен быть по требованию отправителя оформлен актом общей формы в двух экземплярах, один из которых выдается отправителю, а другой остается на станции отправления (**пункт 9.2** СИ СМГС).

СМГС определяет порядок маркировки грузов. Этот порядок касается генеральных, тарно-штучных, тарно-упаковочных и иных грузов, которые характеризуются наличием грузовых мест. Маркировка (надписи, наклейки, бирки) должна быть нанесена отправителем на каждое грузовое место в мелкой отправке и в количестве не менее 10 грузовых мест для повагонной отправки **(§ 3 статьи 9)**. Отправитель несет ответственность за все последствия неправильного, неполного или неточного указания сведений, указанных в маркировке груза.

Условие о погрузке грузов в подвижной состав является составной частью договора перевозки. Имеется в виду не сам процесс погрузки, который может выполняться как перевозчиком (железной дорогой), так и отправителем (с привлечением специализированных компаний, в том числе и железной дороги), а выполнение условий и соблюдение нормативных требований, связанных с погрузкой.

Согласно **§ 4 статьи 9** определены различия в нормативной регламентации погрузки в зависимости от типа подвижного состава. Если груз перевозится в крытом подвижном составе (в том числе в изотермических вагонах и цистернах), то погрузка на станции отправления производится по внутренним правилам, действующим на национальной железной дороге страны отправления. Если груз перевозится на открытом подвижном составе, то погрузка должна производиться по правилам и в соответствии с условиями, установленными Правилами погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе <1>. Если груз перевозится на открытом подвижном составе в перегрузочном соседском сообщении, т.е. с однократной перегрузкой на одной пограничной станции, то погрузка и до перегрузки, и после нее может осуществляться по внутренним правилам этой национальной железной дороги.

<1> В соответствии с приложением 14 СМГС.

Кем должна производиться погрузка в любой тип подвижного состава - железной дорогой или отправителем, определяется внутренними правилами, действующими на железной дороге страны отправления. Отправитель обязан указать в накладной, кем производится погрузка. Если погрузка производится отправителем, то он несет ответственность за все последствия неудовлетворительной погрузки, и, в частности, он должен возместить железной дороге ущерб, причиненный ей вследствие этого.

Вагоны могут быть загружены только до максимальной грузоподъемности с учетом допускаемой нагрузки на ось вагона. При этом во внимание должны приниматься правила отдельных национальных железных дорог и пограничных станций.

Еще одним условием договора перевозки может быть объявление ценности перевозимого в прямом международном сообщении груза **(статья 10)**. Ценность груза указывается в накладной в валюте страны отправления. СМГС поименовывает отдельные категории грузов, объявление ценности которых для отправителя является обязательным **(§ 1 статьи 10)**. Объявление ценности иных грузов допускается по желанию отправителя **(§ 2 статьи 10)**. Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке в лице начальника станции имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности его реальной стоимости. В случае разногласия между сторонами отправитель может за свой счет пригласить представителя независимой экспертизы, решение которого является обязательным для обеих сторон **(§ 3 статьи 10)**. За объявление ценности груза взимается дополнительный сбор всеми участвующими в перевозке национальными железными дорогами **(§ 4 статьи 10)**.

Отдельный интерес и особое значение представляют правила, поименованные в § **5 статьи 10** Соглашения. В соответствии с ними отправитель при предъявлении груза к перевозке может объявить заинтересованность в доставке груза. Это означает не столько интерес отправителя в доставке груза, сколько будущие требования к железной дороге в случае недоставки груза на станцию назначения без повреждений, порч и утрат. Обычно сумма объявленной заинтересованности в доставке груза бывает значительно выше фактической стоимости груза, как она определяется по правилам **статьи 25** СМГС. Обычно такая сумма отражает либо размер прибыли, недополученной получателем в случае повреждения, порчи или утраты груза, либо размер убытков, которые может понести получатель по тем же основаниям. Какие сборы взимают железные дороги за объявление заинтересованности в доставке груза, в СМГС не указывается. Очевидно, здесь следует применять общие правила **статьи 10**. Дополнительные сборы по железным дорогам страны отправления и назначения взимаются по правилам соответственно железных дорог отправления и назначения, а дополнительные сборы за транзитные железные дороги - по правилам применяемого для данной международной перевозки транзитного тарифа <1>.

<1> Международного транзитного тарифа, Единого транзитного тарифа или иного транзитного тарифа.

Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и иных формальностей на всем пути следования **(§ 1 статьи 11)**. Таможенные пограничные и иные формальности могут потребовать приложения к накладной различного рода сертификатов - качества товара, происхождения товара, фитосанитарного, карантинного, соответствия, радиационной чистоты и др.

Все прилагаемые документы и сертификаты должны быть поименованы отправителем в накладной в графе "Документы, приложенные отправителем". Если приложения определенных документов не требуется, то в указанной графе отправителем следует сделать соответствующую отметку. В противном случае станция отправления должна отказать в приеме груза к перевозке.

Железная дорога не обязана проверять полноту и правильность прилагаемых к накладной документов. При этом отправитель несет ответственность перед железной дорогой за последствия, возникшие в результате отсутствия, недостаточности или неправильности сопроводительных документов или указанных в них данных и сведений **(§ 2 статьи 11)**.

Возмездность по договору перевозки предусматривает, что перевозчикам, солидарно <1> реализующим договор (по СМГС - национальным железным дорогам), должно быть выплачено вознаграждение за выполнение услуг. Соглашение оперирует для обозначения стоимости услуг перевозчиков термином "провозные платежи", под которым понимаются плата за перевозку груза, плата за иные услуги (проезд проводника, водителя автопоезда и др.), дополнительные сборы, а также другие расходы, которые возникают за период ответственности железных дорог - от приема груза к перевозке до выдачи его получателю **(§ 1 статьи 13)**. Плата за перевозку грузов исчисляется по кратчайшему расстоянию через те пограничные станции, которые указаны отправителем в накладной **(§ 2 статьи 13)**.

<1> На основании **статьи 22** Соглашения.

Провозные платежи исчисляются по тарифам <1>, действующим в день заключения договора перевозки. Для перевозок грузов в прямом соседском сообщении (с пересечением одной государственной

границы) провозные платежи определяются по тарифам, применяемым железными дорогами для таких перевозок. Как правило, это внутренние тарифы соответствующих национальных железных дорог <2>, хотя возможно установление и прямого тарифа за весь путь следования груза. Если перевозка осуществляется через транзитные железные дороги, то провозные платежи по ним определяются по применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу. Провозные платежи по железным дорогам страны отправления и страны назначения определяются правилами и тарифами соответствующих национальных железных дорог.

<1> Тарифы национальных железных дорог являются официальными, открытыми и публичными.

<2> В Российской Федерации внутренние национальные тарифы регламентируются и исчисляются в соответствии с Прейскурантом N 10-01, введенным в действие Постановлением Федеральной энергетической комиссии РФ от 17 июня 2003 г. N 47-т/5.

Провозные платежи по дорогам страны отправления и дорогам страны назначения исчисляются в местной национальной валюте, а по транзитным тарифам - в валюте применяемого транзитного тарифа **(§ 3 статьи 13)**. В нашей стране тарифы прямого международного железнодорожного сообщения для перевозок внешнеторговых грузов установлены Прейскурантом N 10-01 в российских рублях, а транзитные тарифы устанавливаются Минтрансом России в долларах США.

Если в процессе перевозки железными дорогами были произведены услуги, не предусмотренные применяемыми тарифами, но необходимые и обязательные для исполнения конкретного договора перевозки в конкретных условиях, то расходы, подтвержденные соответствующими документами, должны быть возмещены железным дорогам **(§ 4 статьи 13)**.

Сроки доставки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении императивно установлены **статьей 14** СМГС.

Несмотря на положения **§ 7 статьи 14**, СМГС указывает на то **(§ 1 статьи 14)**, что срок доставки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении определяется исходя из заданных норм. Кто обязан правильно исчислить срок доставки груза - отправитель или железная дорога, Соглашение не указывает. Ранее по тексту были указаны все возможные сочетания родов отправок и видов скоростей. Для каждого из них нормативно исчисляется срок доставки:

- грузы, перевозимые повагонными отправками малой скоростью, - одни сутки за каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- грузы, перевозимые повагонными отправками большой скоростью, - одни сутки за каждые начатые 320 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- грузы, перевозимые повагонными отправками с пассажирскими поездами, - одни сутки за каждые начатые 420 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- грузы, перевозимые мелкими отправками малой скоростью, - одни сутки за каждые начатые 150 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- грузы, перевозимые мелкими отправками большой скоростью, - одни сутки за каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- отправки крупнотоннажного контейнера малой скоростью - одни сутки за каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- отправки крупнотоннажного контейнера большой скоростью - одни сутки за каждые начатые 320 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги;
- отправки крупнотоннажного контейнера с пассажирскими поездами - одни сутки за каждые начатые 420 тарифных километров в пределах каждой национальной железной дороги.

Здесь следует дать необходимые пояснения. Во-первых, срок доставки является прямой суммой сроков доставки на каждой национальной железной дороге <1>. Во-вторых, срок доставки - это целое число суток как в пределах каждой национальной железной дороги, так и за весь маршрут следования груза. На это указывает пояснение "за каждые начатые...", которое округляет частное от деления расстояния перевозки в пределах каждой национальной железной дороги на соответствующее нормативное число. В третьих, расстояние перевозки в пределах каждой железной дороги берется как тарифное, т.е. исчисленное в кратчайшем направлении: от станции отправления до пограничной станции дороги страны отправления, между пограничными станциями транзитных стран, от пограничной станции дороги назначения до станции назначения.

<1> Фактический срок доставки определяется по действительному расстоянию, пройденному грузом

от станции отправления до станции назначения **(§ 2 статьи 14)**.

Для всех родов отправок и видов скоростей срок доставки в любом случае увеличивается на одни сутки, нормативно положенные на отправление грузов. Срок доставки удлиняется на двое суток, если во время перевозки грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи, если имеет место перестановка вагонов на колесные пары другой колеи, если вагоны часть пути перевозятся на пароме **(§ 3 статьи 14)**. Кроме того, в **§ 5 статьи 14** установлен ряд обстоятельств, при наступлении которых увеличивается срок доставки. Здесь хотелось бы в первую очередь отметить обстоятельства, связанные с выполнением необходимых формальностей на границах, а также задержки в результате изменения договора перевозки.

Срок доставки груза начинается с 00.00 часов дня, следующего за днем, когда груз вместе с накладной был принят к перевозке. Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя, о чем железная дорога уведомляет получателя. Порядок уведомления получателя определяется внутренними правилами, действующими на национальной железной дороге назначения **(§ 6 статьи 14)**.

Как уже было указано выше, на основании положения **§ 7 статьи 14** отправитель и участвующие в перевозке железные дороги могут согласовывать другие сроки доставки. Никаких пояснений относительно этого правила ни в СМГС, ни в СИ СМГС не содержится. Очевидно, что инициаторами этого могут быть и отправители, заинтересованные в сокращениях сроков доставки, и железные дороги, ставящие под сомнение фактические сроки доставки каких-либо особых грузов.

4. Выполнение договора перевозки.

Раздел III Соглашения "Выполнение договора перевозки" состоит из пяти статьей (статьи 15 - 19). Основные правила статей этого раздела касаются сторон и порядка уплаты провозных платежей, выдачи и розыска груза, составления коммерческого акта, а также реализации залогового права железной дороги на груз.

Статья 15 определяет лиц, с которых взимаются провозные платежи по договору перевозки <1>. Это отправитель, получатель и экспедиторская организация. Провозные платежи за перевозку по железным дорогам страны отправления взимаются с отправителя на станции отправления. Провозные платежи за перевозку по железным дорогам страны назначения взимаются с получателя на станции назначения.

<1> Правила исчисления провозных платежей установлены **статьей 13** СМГС.

За перевозку по транзитным железным дорогам провозные платежи взимаются с отправителя на станции отправления или с получателя на станции назначения <1>. Соглашение определяет возможность взыскания провозных платежей за транзитные железные дороги с отправителя или получателя через плательщика - экспедиторскую организацию, имеющую соответствующие договоры с каждой транзитной железной дорогой **(§ 1 статьи 15)** <2>. Отправитель при оформлении накладной СМГС имеет право самостоятельно решить, принимает ли он на себя провозные платежи за транзитные железные дороги. И если да, то за какие именно. Все это он должен отразить в графе накладной "Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги".

<1> Порядок взыскания провозных платежей устанавливается внутренними правилами соответствующих национальных железных дорог - отправления, назначения, транзитных (**пункт 15.1** СИ СМГС).

<2> По существующей практике при наличии у экспедиторов соответствующих договоров с национальными железными дорогами провозные платежи за железные дороги страны отправления и страны назначения также могут осуществляться через экспедиторские организации.

Следует объяснить причины такого порядка уплаты провозных платежей по договору. Фактически нормативно закреплено ущемление прав свободы договора по оплате услуг перевозчика. Такая регламентация связана с обычаями внешней торговли СССР и других стран Совета экономической взаимопомощи (СЭВ). Формально никаких причинно-следственных связей и правовой зависимости между условиями международных договоров купли-продажи товаров и договоров перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении нет. Однако следует помнить, что СМГС изначально объединяло национальные железные дороги именно стран СЭВ, в нормативных документах которого были императивно указаны базисные условия поставки

товаров определенными видами транспорта.

В Общих условиях поставок товаров между организациями стран СЭВ 1968/1988 гг. (ОУП СЭВ 1968/1988) для поставок товаров при участии железнодорожного транспорта был нормативно установлен базис поставки "франко-граница страны продавца" <1>. Этот базис поставки предусматривал, что продавец несет расходы по транспортировке товара до государственной границы своей страны, включая расходы по перегрузке товара и/или перестановке колесных пар. Аналогичное базисное условие поставки было нормативно отражено в § 1 гл. 9 ОУП СЭВ - Финляндия 1978 г. <2>. Поэтому можно считать, что нормативные правила обычаев советской внешней торговли послужили причиной нормативного закрепления в СМГС правил уплаты провозных платежей по договору международной железнодорожной перевозки груза.

<1> Глава II, § 8 ОУП СЭВ 1968/1988.

<2> Общие условия поставок товаров между странами СЭВ и Финляндией, ноябрь 1978 г.

Содержанием **§ 4 статьи 15** подтверждается общее договорное правило в отношении уплаты вознаграждения перевозчику: если получатель отказался от приема груза, то все провозные платежи и штрафы, относящиеся к перевозке груза, взыскиваются с отправителя. Все провозные платежи и штрафы взимаются железными дорогами в валюте страны, где производится оплата **(§ 6 статьи 15)**.

По прибытии груза на станцию назначения в обязанности железной дороги входит выдача получателю груза вместе с оригиналом накладной (лист 1) и листом уведомления о прибытии груза (лист 5). Получатель обязан полностью рассчитаться за перевозку - уплатить все провозные платежи и принять груз. Причем выдача груза получателю осуществляется только после уплаты им всех причитающихся по договору перевозки платежей **(§ 1 статьи 17)**. Все платежи уплачиваются получателем полностью, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует **(§ 2 статьи 17)**. В обеспечение всех платежей, вытекающих из договора перевозки, железная дорога имеет залоговое право на груз. Железная дорога имеет право не выдавать груз получателю до тех пор, пока не получит все причитающиеся платежи (**статья 19** СМГС).

Выдача груза производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на национальной железной дороге страны назначения **(§ 4 статьи 17)**. По прибытии груза на станцию назначения в накладной в графе "Календарный штемпель станции назначения" железной дорогой проставляется календарный штемпель даты прибытия (**пункт 17.1** СИ СМГС). Выдача груза получателю станция назначения должна подтвердить наложением календарного штемпеля (с указанием времени выдачи) в листе выдачи (лист 4 накладной) в графе "Выдача груза получателю". При этом станция назначения обязана потребовать от получателя подтверждения в указанной графе получения им груза своей подписью и датой (**пункт 17.2** СИ СМГС).

Получатель не имеет права отказаться от выдачи ему железной дорогой груза, за исключением случаев, когда качество груза вследствие повреждения, порчи и утрат изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению **(§ 1 статьи 17)**. Данное правило еще раз указывает на правовое положение получателя как стороны договора перевозки. Отправитель и перевозчик (железная дорога) заключают договор перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении в пользу получателя.

Получатель обязан принять груз даже в том случае, когда он не был ему доставлен и был объявлен в розыск. Если груз был найден железной дорогой не позднее шести месяцев после истечения срока доставки, то получатель обязан принять груз и возвратить железной дороге суммы, которые она уплатила ему в качестве возмещения за утрату груза **(§ 6 статьи 17)**.

Если груз не был выдан получателю в течение 30 дней по истечении срока доставки **(статья 14),** то отправитель или получатель имеет право подать на железную дорогу заявление о розыске груза **(§ 5 статьи 17)**. Интересно, что если получатель в указанные сроки и по указанным выше основаниям (груз ему не был выдан в течение 30 дней по истечении срока доставки) не воспользовался этим правом, то он имеет право заявить, что считает груз утраченным. Имеется в виду юридическая утрата груза. Как и в случае фактической утраты груза, получатель имеет право требовать возмещения ущерба, предусмотренного правилами СМГС и применимым правом.

Любопытно, но заявление получателя о том, что он считает груз утраченным и требует выплаты ему возмещения, должно быть отмечено станцией назначения в различных листах накладной, включая отметки в листе 3 накладной (дубликате накладной), который был выдан отправителю при передаче груза перевозчику в другой стране соответствующей национальной железной дороги **(§ 6 статьи 17)**. Как это

осуществить, ни в СМГС, ни в СИ СМГС ничего не сказано. Также непонятно, как получателю сделать отметку "Груз не прибыл" в накладной в графе "Наименование груза", если на станцию назначения не прибыл не только груз, но и документы на него.

Коммерческий акт является важнейшим документом, подтверждающим факты повреждения, порчи или утраты груза, несовпадения сведений о грузе по факту и в перевозочных документах, и в ряде иных случаев. Наличие коммерческого акта в большинстве случаев является основанием для предъявления претензий и исков к железной дороге. Положение о коммерческом акте и правилах его составления содержится в **статье 18** Соглашения и в СИ СМГС.

В **§ 1 статьи 18** перечисляется ряд обстоятельств, при наступлении которых железная дорога **должна** <1> составить коммерческий акт. Полный перечень случаев (обстоятельств), по которым составляется коммерческий акт, указан в **пункте 18.1** СИ СМГС. Однако Соглашение выделяет основные причины оформления коммерческого акта: коммерческий акт составляется, если во время перевозки или выдачи груза железная дорога проводит проверку состояния груза, его массы или количества мест, а также наличия накладной и при этом устанавливает:

<1> Выделено автором, чтобы подчеркнуть тем самым обязанности составления коммерческого акта железной дорогой по перечисленному ниже ряду обстоятельств.

- полную или частичную утрату груза, недостачу массы, его повреждение, порчу или снижение качества груза;
- несоответствие между сведениями, указанными в накладной, и грузом в натуре <1>;

<1> Указанная норма устанавливается также правилами **§ 2 статьи 12** СМГС.

- отсутствие накладной по перевозимому грузу или груза по накладной <1>.

<1> Речь идет о так называемых разъединениях, которые случаются в случае обнаружения груза без перевозочных документов или перевозочных документов без груза.

Коммерческий акт составляется также при обнаружении неисправности тары или упаковки груза на пограничной станции при перегрузке грузов из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи.

Коммерческий акт составляется только в тех случаях, когда вышеуказанные обстоятельства происходят в промежуток времени с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его получателю. Коммерческий акт должен быть составлен по каждой отправке в отдельности, т.е. по каждой накладной. Причем по одной накладной может быть составлено несколько коммерческих актов. Он должен составляться железной дорогой немедленно после обнаружения неисправности <1> в пути или на станции назначения. Правила составления коммерческого акта строго регламентированы приложением 16 к СМГС и СИ СМГС.

<1> Таким общим термином в СМГС обозначены обстоятельства составления коммерческого акта. Иногда также используют термин "коммерческая неисправность груза".

Правом требования к железной дороге о составлении коммерческого акта обладает также получатель. Если в момент выдачи груза получатель обнаруживает одну из перечисленных выше неисправностей, а коммерческий акт по этому обстоятельству железной дорогой не составлен, получатель должен немедленно обратиться к начальнику станции назначения с требованием составления коммерческого акта **(§ 2 статьи 18)**. Получатель имеет право обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта и после выдачи груза <1>, если была обнаружена неисправность, которую обнаружить внешним осмотром при выдаче груза было невозможно. Такое обращение должно быть сделано получателем незамедлительно, но не позднее чем через трое суток после выдачи груза. До составления коммерческого акта получатель не должен изменять состояние груза, если это не является необходимым для его предохранения от увеличения неисправности **(§ 3 статьи 18)**.

<1> В случае, если внутренними правилами, действующими на национальной железной дороге назначения, это допускается. Такое правило предусмотрено положениями **статьи 119** УЖТ РФ.

Любой коммерческий акт должен быть подписан должностными лицами станции, его оформившими. При составлении коммерческого акта на станции назначения он должен быть подписан также и получателем. Если получатель не согласен со сведениями, указанными в коммерческом акте, он может внести в него свои замечания по таким сведениям **(§ 6 статьи 18)**. Для установления причин и размера повреждений и утрат груза, а также для определения размера ущерба может быть проведена экспертиза в соответствии с внутренними законами и правилами страны назначения груза **(§ 7 статьи 18)**.

5. Изменение договора перевозки.

Раздел IV, состоящий из двух статей (статьи 20 и 21), посвящен изменению договора перевозки и носит аналогичное название.

Право изменения договора перевозки принадлежит как отправителю, так и получателю **(§ 1 статьи 20)**. Изменение договора производится по письменному заявлению указанных сторон **(§ 5 статьи 20)**. Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем **(§ 9 статьи 20)**. Заявление об изменении договора перевозки должно быть составлено на каждую отправку в отдельности. Отправитель подает такое заявление на станцию отправления, а получатель - на входную пограничную станцию страны назначения.

Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

- взять груз со станции отправления;
- изменить станцию назначения;
- изменить получателя груза;
- возвратить груз на станцию отправления.

Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем на станции назначения или с момента прибытия груза на входную пограничную станцию национальной железной дороги страны назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя об изменении договора перевозки **(§ 7 статьи 20)**. Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного получателем **(§ 8 статьи 20)**.

Исчисление и взыскание провозных платежей при изменении договора перевозки производятся в соответствии с правилами **статей 13 и 15** СМГС **(§ 12 статьи 20)**. За изменение договора перевозки взимается сбор, который исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на национальной железной дороге, которая производит изменение договора перевозки **(§ 13 статьи 20)**. Этот сбор взимается по правилам **статьи 15**.

Если положения **статьи 20** содержат общие правила изменения договора перевозки, включая добровольное желание отправителя или получателя изменить некоторые условия договора, то **статья 21** регламентирует действия сторон договора при возникновении препятствий к перевозке и выдаче груза. Общие правила в отношении изменения договора перевозки относятся и к изменению договора перевозки в случае возникновения препятствий **(§ 6 статьи 21)**.

Железная дорога самостоятельно решает, нужно ли запрашивать указания от отправителя или получателя для преодоления возникших препятствий. В частности, это относится к обстоятельствам, связанным с изменением пути следования груза **(§ 1 статьи 21)**, или к обстоятельствам, когда по указанию соответствующих правительственных органов национальная железная дорога временно прекращает движение полностью или частично **(§ 3 статьи 3)**.

Ни СМГС, ни СИ СМГС не поясняют, что конкретно понимается под препятствиями к перевозке и выдаче груза. Как следует из содержания **статьи 21**, национальные железные дороги самостоятельно справляются с решением проблем, если для перевозки грузов имеются технические и технологические возможности и именно такие препятствия имеются в виду.

Железные дороги запрашивают отправителя и реже получателя <1> в случаях, когда перевозка или выдача груза невозможна по юридическим или формальным основаниям, как-то: отсутствие необходимых документов или их неполнота при пересечении грузом государственных, таможенных и иных границ; отсутствие получателя на станции назначения; отказ получателя принять доставленный ему груз; задержка в перевозке скоропортящегося груза и пр.

<1> Последний абзац **§ 2 статьи 21**.

Со станции, где возникло препятствие для перевозки или выдачи груза, отправляется извещение (телеграмма) на станцию отправления. На отправителе лежит обязанность по получении извещения о препятствиях записать на обороте извещения указание, как поступить с грузом. Это указание должно быть продублировано в дубликате накладной (лист 3 накладной), что должно быть засвидетельствовано

станцией отправления **(§ 2 статьи 21)**. Если это условие не выполняется, то считается, что отправитель не дал никаких указаний. После этого национальная железная дорога, на которой был задержан груз, поступает с ним в соответствии с правилами, действующими на этой дороге. Срок принятия отправителем решения равен восьми суткам по получении извещения и четырем суткам - если груз является скоропортящимся **(§ 3 статьи 21)**. Отправителем или получателем должны быть возмещены все расходы, которые железная дорога понесла из-за задержки перевозки или выдачи груза по вине отправителя или получателя **(§ 7 статьи 21)**.

6. Ответственность железных дорог.

Раздел V Соглашения "Ответственность железных дорог" состоит из семи статей (статьи 23 - 28), причем название раздела полностью определяет его содержание.

Любая национальная железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования - от приема груза на станции отправления до его выдачи на станции назначения. Если груз следует в страну, железные дороги которой не участвуют в Соглашении, ответственность принявшей к перевозке груз железной дороги распространяется до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения <1>. И наоборот, национальная железная дорога, принявшая груз из страны, не участвующей в СМГС, принимает на себя ответственность за перевозку груза и выдачу его на станции назначения **(§ 1 статьи 22)**.

<1> То же правило действует, если перевозка будет оформлена по накладной ЦИМ/СМГС. Ответственность железной дороги начинается с момента приема груза к перевозке в стране, применяющей СМГС, и заканчивается моментом проставления в накладной ЦИМ/СМГС календарного штемпеля станции в месте переотправки груза в стране, применяющей ЦИМ. Если груз перевозится по накладной ЦИМ/СМГС из страны ЦИМ, то ответственность железной дороги по СМГС начинается с момента проставления календарного штемпеля станции в стране, применяющей ЦИМ, и заканчивается выдачей груза на станции назначения в стране СМГС **(§ 2 статьи 22)**.

В отношении деятельности железных дорог, связанной с реализацией договора перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении, продекларирован принцип солидарной ответственности **(§ 2 статьи 22)**. Каждая последующая национальная железная дорога, принимающая груз вместе с накладной от сдающей национальной железной дороги, вступает тем самым в договор перевозки и принимает все возникающие по нему обязательства.

Железные дороги возмещают ущерб, связанный с повреждением, порчей, полной или частичной утратой всего или части груза, а также с нарушением срока доставки груза **(§ 1 статьи 23)**. Иные основания для возмещения ущерба железной дорогой Соглашением не определены <1>. В отличие от других конвенций международного частного транспортного права, СМГС по общему правилу не декларирует принцип презумпции вины перевозчика (железной дороги), за исключением двух позиций ответственности, о которых будет указано ниже.

<1> За исключением ответственности железных дорог за последствия утраты по ее вине товаросопроводительных документов, приложенных отправителем или таможенным органом **(статья 11)**, а также за последствия невыполнения заявлений об изменении договора перевозки **(статья 20)**.

Максимальный предел ответственности железных дорог установлен в отношении полной утраты груза **(§ 2 статьи 23)**. Выше этого размера железные дороги ущерб не возмещают. В том числе не возмещаются расходы и убытки отправителей и получателей, не вытекающие из договора перевозки **(§ 3 статьи 25)**. Если в результате повреждений, порчи или утраты груза, а также в результате нарушения сроков доставки у отправителя или получателя груза возникли убытки по его коммерческой или хозяйственной деятельности <1>, то они железной дорогой не возмещаются. Перевозчик (железная дорога) несет ответственность только за ущерб, возникший в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением договора перевозки груза.

<1> Имеются в виду невыпуск продукции, невыполнение контрактных обязательств перед третьими лицами, необоснованные таможенные и налоговые платежи и пр.

Период ответственности железных дорог определен с момента приема груза к перевозке на станции отправления до момента выдачи его на станции назначения. Если груз следует в страну, не участвующую в

СМГС, период ответственности железных дорог заканчивается оформлением накладной другого соглашения. Если груз следует из страны, не участвующей в СМГС, ответственность железных дорог начинается с момента оформления накладной СМГС на соответствующей пограничной станции передачи груза **(§ 1 статьи 23)**. Если перевозка груза оформлена накладной ЦИМ/СМГС, то период ответственности железных дорог определяется в соответствии с правилами, установленными **§ 2 статьи 22**.

В отношении оснований для ответственности перевозчика (железной дороги) Соглашение содержит каталог исключений, т.е. перечень обстоятельств, освобождающих железную дорогу от ответственности за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза, а также за уменьшение массы или снижение его качества **(§ 3** и **4 статьи 23)**. Определены две группы обстоятельств, определяющих порядок и правила доказывания вины железной дороги в случившемся или ее отсутствия.

Первая группа, содержащая всего два основания освобождения железной дороги от ответственности, является исключением из общего правила, так как возлагает предоставление доказательств происшедшего именно на железную дорогу на основании правил **(§ 8 статьи 23)**. Железная дорога должна доказать, что ее вины нет, если утрата или повреждения произошли:

- вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело **(пункт 1 § 3 статьи 23)**;

- по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу **(пункт 3 § 3 статьи 23)**.

Первое обстоятельство - форс-мажор является обычным для освобождения от ответственности перевозчика любого вида транспорта. Железной дороге следует только доказать с помощью соответствующего документа Торгово-промышленной палаты, что повреждения, порча или утрата произошли именно при наступлении обстоятельств, которые было невозможно предвидеть и преодолеть.

Второе основание для освобождения от ответственности железной дороги является обобщающим, так как не содержит указания конкретных обстоятельств, а является ответной мерой на требования отправителя или получателя. Железная дорога, требующая освобождения ее от ответственности, должна доказать, что требования отправителя или получателя неправомерны вследствие того, что повреждения, порча или утрата груза произошли именно по вине заявителя требований - отправителя или получателя <1>.

<2> Положения раздела V СМГС подтверждают трехсторонний характер договора перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении: правами требований к железной дороге наравне обладают и отправитель, и получатель.

Вторая группа обстоятельств является основной. Она содержит обстоятельства, при наступлении которых бремя доказывания лежит не на перевозчике (железной дороге), а на отправителе или получателе.

Доказывать эти обстоятельства должен отправитель или получатель **(§ 9 статьи 23)** по следующим основаниям, приведшим к повреждению, порче, полной или частичной утрате груза:

1. Ненадлежащее качество груза, его тары или упаковки, а также особые естественные свойства груза <1>, вызвавшие его коммерческую неисправность (самовозгорание, поломка, нарушение герметичности, ржавление, внутренняя порча и др.). До доказательства обратного позиция железной дороги основывается на том, что порок, присущий грузу, не мог быть обнаружен по внешнему (наружному) осмотру в момент приема груза перевозчиком на станции отправления. Если причиной повреждений и утраты являются особые естественные свойства груза, то вины железной дороги в этом нет или она состоит в чем-либо ином (**пункт 2 § 3 статьи 23)**.

<1> Имеется в виду состояние груза на станции отправления в момент приема его к перевозке. Иногда особые естественные свойства груза именуют "пороком, присущим грузу".

2. Погрузка или выгрузка груза, если они производились отправителем или получателем <1>. Основание в освобождении от ответственности железная дорога видит в вине отправителя или получателя, предполагая возникновение коммерческой неисправности груза именно в этих обстоятельствах. Предъявитель требований к железной дороге должен доказать обратное (**пункт 4 § 3 статьи 23)**.

<1> Факт погрузки груза отправителем должен быть зафиксирован в накладной в графе "Погружено". Если в указанной графе сведения отсутствуют, то считается, что погрузка груза производилась отправителем.

3. Перевозка грузов на открытом подвижном составе **(пункт 5 § 3 статьи 23)**. Бремя доказывания вины железной дороги должно лежать на предъявителе требований. Именно отправитель при заключении договора перевозки выбрал открытый подвижной состав (полувагон, платформу и др.), заранее подвергнув груз опасности внешних воздействий, например, связанных с атмосферными осадками <1>. Отправитель или получатель могут доказать, что повреждения, порча или утрата груза вызваны иными нарушениями со стороны железной дороги.

<1> Исключения составляют случаи, когда при перевозке грузов на открытом подвижном составе имеется утрата целых грузовых мест **(§ 9 статьи 23)**. В этом случае выбор отправителем типа подвижного состава не имеет значения, а существенное значение имеет факт утраты перевозчиком всего или части груза.

4. Отправитель или получатель или назначенные ими проводники не выполняли соответствующих правил и предписаний СМГС (**пункт 6 § 3 статьи 23)**. Речь идет о перевозках грузов в сопровождении (с проводниками). Если груз перевозился с проводниками (отправителя или получателя), то именно они должны проявлять заботу о грузе, и именно проводники должны обладать полной и достоверной информацией о причинах происшедшей в пути следования коммерческой неисправности груза. Поэтому бремя доказывания вины железной дороги лежит на отправителе или получателе.

5. Отсутствие у груза тары или упаковки, необходимой для его сохранной перевозки **(пункт 7 § 3 статьи 23)**. При установлении такого факта действует презумпция того, что отправитель не выполнил императивные предписания **(§ 1 статьи 9)**, т.е. изначально не обеспечил необходимую сохранность груза при международной железнодорожной перевозке <1>.

<1> Данный пункт применим только в отношении грузов, обязательно перевозимых в таре или упаковке.

6. Недостатки тары или упаковки, которые не могли быть обнаружены железной дорогой при приеме груза по наружному осмотру на станции отправления и которые привели впоследствии к повреждениям, порче или утрате груза **(пункт 8 § 3 статьи 23)**. Речь идет о скрытых недостатках тары или упаковки груза, которые невозможно установить по наружному осмотру - основному принципу, по которому груз принимается от отправителя перевозчиком и впоследствии выдается железной дорогой получателю. При этом обязанность обеспечить груз надлежащей тарой или упаковкой лежит на отправителе. Отсутствие вины железной дороги априорно определяется нормативными условиями и предписаниями в отношении приема груза к перевозке. Предъявитель требований по этому основанию должен доказывать вину железной дороги.

7. Сдача отправителем к перевозке грузов, не допускаемых к перевозке согласно положениям СМГС, или сдача к перевозке грузов под неправильным, неточным или неполным наименованием **(пункт 9 § 3 статьи 23)**. По первой части указанного очевидно нарушение отправителем правил **статьи 4** Соглашения. Если груз был поименован отправителем под иным или неточным наименованием, то тем самым отправитель ввел в заблуждение железную дорогу. Поэтому бремя доказывания вины железной дороги лежит на отправителе или получателе. То же самое касается грузов, которые принимаются к перевозке на особых условиях (**пункт 10 § 3 статьи 23)**.

8. Естественная убыль груза (**пункт 11 § 3 статьи 23)**. Естественная убыль груза подразумевает, что масса груза в момент его выдачи получателю оказалась иной, чем в момент приема груза к перевозке <1>. При этом должен быть установлен факт отсутствия доступа к грузу со стороны перевозчика и иных лиц во время перевозки. Если естественная убыль груза не превышает пределов, установленных в **§ 1 статьи 24**, то априорной вины перевозчика в естественной убыли груза нет и отправитель или получатель должны доказать обратное <2>.

<1> Внесенные отправителем в накладную сведения о массе груза и количестве грузовых мест только тогда могут служить доказательством против железной дороги, когда их проверка проводилась железной дорогой и результаты проверки были удостоверены железной дорогой в накладной **(§ 6 статьи 23)**.

<2> Ограничение ответственности железной дороги по нормам, установленным **§ 1 статьи 24**, не применяется, если отправителем или получателем будет доказано, что уменьшение массы груза произошло не по причинам, связанным с особыми естественными свойствами груза **(§ 2 статьи 24)**.

9. Погрузка отправителем груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер **(пункт 12 § 3 статьи 23)**. Определение на станции отправления состояния вагона или контейнера с позиции их пригодности для перевозки конкретного груза является прерогативой отправителя. Погрузка отправителем груза в непригодный по состоянию подвижной состав означает нарушение им правил и предписаний **§ 4 статьи 9** СМГС.

10. Неисполнение или ненадлежащее исполнение отправителем или получателем таможенных или иных административных правил **(пункт 13 § 3 статьи 23)**. Здесь имеется в виду задержка, арест или уничтожение по требованию властей груза за неисполнение отправителем или получателем выданных предписаний. Если вследствие этого произойдут повреждения, порча или утрата груза, то априорной вины железной дороги в этом нет. Доказывать ее наличие должны будут отправитель или получатель.

11. Недостача массы штучного груза, перевозимого в таре или упаковке **(пункт 1 § 4 статьи 23)** либо без тары или упаковки **(пункт 2 § 4 статьи 23)**, при отсутствии внешних признаков доступа к грузу. Если признаков доступа к штучному грузу не было, то априорной вины железной дороги нет.

12. Недостача массы и количества мест в исправном вагоне или контейнере, прибывшем на станцию назначения с исправными пломбами отправителя или станции отправления **(пункт 3 § 4 статьи 23)**. Здесь речь идет о перевозке, когда доказанным является факт отсутствия доступа к грузу вследствие исправности запорно-пломбировочных устройств (пломб) вагонов и контейнеров и факт надлежащего технического состояния вагона или контейнера. Если у перевозчика не было доступа к грузу, то на первый взгляд его вины в утрате части груза нет. Бремя доказывания иного лежит на отправителе или получателе.

В отношении частичной утраты груза, недостачи массы, повреждения или порчи груза, по фактам которых коммерческий акт составлялся после выдачи груза **(§ 3 статьи 18)**, на отправителе или получателе лежит еще одно дополнительное бремя доказывания. Доказывания того, что ущерб возник в период ответственности перевозчика - с момента приема железной дорогой груза к перевозке до момента его выдачи на станции назначения **(§ 7 статьи 23)**.

Следует отметить, что любые доказательства сторон являются не абсолютными, а опровержимыми. Другой стороне спора следует только представить доказательства, свидетельствующие об обратном.

Размер возмещения при полной или частичной утрате груза определяется правилами **статьи 25**. Если железная дорога должна возместить отправителю или получателю ущерб за полную или частичную утрату груза, то размер такого возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии **(§ 1 статьи 25)**. Из указанного следует, что размер возмещения по грузу <1> определяется на основании контрактной цены товара, т.е. цены международного договора купли-продажи товара, который в процессе доставки в прямом железнодорожном сообщении стал грузом и был полностью или частично утрачен. Такой порядок определения цены полностью или частично утраченного груза соответствует принципам построения ответственности перевозчика в российском транспортном праве <2>.

<1> Возмещение по грузу - устоявшийся профессиональный сленг, означающий выплату перевозчиком ущерба в результате происшедшей во время перевозки коммерческой неисправности груза.

<2> Аналогичные правила содержатся в статье 796 ГК РФ и в статье 96 УЖТ РФ.

Кроме возмещения за полную или частичную утрату самого груза возврату подлежат провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или его части, если эти расходы не были включены в цену груза **(§ 2 статьи 25)**. Это означает, что при предъявлении требований отправитель или получатель должны документально удостоверить железную дорогу в том, что, например, провозные и таможенные платежи не были учтены в цене товара.

Если, к примеру, утрата груза произошла при реализации международного договора купли-продажи товара на условиях CIP <1>, то требовать возврата провозных платежей нельзя, так как они являются составляющей цены товара. И наоборот, при поставках товаров по базисному условию FCA стоимость провозных платежей, как правило, не включается в цену товара и потому не отражается в счете. Если поставка товара была на условиях DAF, то в инвойсе будет отражена лишь стоимость перевозки до поименованной в контракте пограничной железнодорожной станции.

<1> Аббревиатура и содержание базисных условий поставки товаров приведены в соответствии с Международными правилами толкования торговых терминов (Инкотермс 2000).

Иной ущерб не возмещается **(§ 3 статьи 25)**.

Следует отметить, что СМГС не содержит понятия предела ответственности перевозчика (железной дороги), хотя ограничение ответственности перевозчика является неотъемлемой частью любых нормативных актов международного частного транспортного права. Отсутствие предела ответственности означает, что железная дорога должна в полном размере возместить стоимость полностью или частично утраченного груза в соответствии с правилами СМГС.

В случае повреждения, порчи или снижения качества груза железная дорога должна возместить отправителю или получателю сумму ущерба, соответствующую понижению стоимости груза **(§ 1 статьи 26)**, т.е. пропорционально стоимости всего груза. Размер возмещения определяется тем же порядком, какой предусмотрен для случаев полной или частичной утраты груза. К выплате возмещения по указанным основаниям применяются все правила относительно возмещения провозных платежей и иных расходов, относящихся к стоимости груза, потерянной в результате порчи или повреждений груза **(§ 3 статьи 26)**.

Размер возмещения в случае повреждения, порчи или снижения качества груза не должен превышать сумму возмещения за полную утрату груза **(§ 4 статьи 26)**. Иной ущерб не возмещается **(§ 5 статьи 26)**, т.е. железной дорогой не возмещаются расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки.

Соглашением предусмотрена ответственность железной дороги за просрочку в доставке груза, которая определяется в виде штрафа, выплачиваемого получателю <1> **(§ 1 статьи 27)**. Срок доставки груза исчисляется в соответствии с правилами **статьи 14**. Размер штрафа определяется на основании двух величин: провозной платы, причитающейся национальной железной дороге, допустившей просрочку, и величины просрочки, определяемой как отношение просрочки (в сутках) к общему сроку доставки.

<1> Следует обратить внимание на то, что **статья 27** предусматривает выплату штрафа за просрочку в доставке груза только получателю.

СМГС определяет нормативно шкалу штрафов, каждое значение которой связывает значение штрафа в процентах от провозной платы и долю просрочки в доставке груза к общему сроку доставки. Например, штраф в размере 6% от провозной платы уплачивается при просрочке не свыше 0,1 общего срока доставки. Максимальный размер штрафа установлен 30% от провозной платы при просрочке более 0,4 общего срока доставки.

Здесь следует обратить внимание на следующее обстоятельство: штраф в виде определенного процента берется только от провозной платы национальной железной дороги, допустившей просрочку, а превышение срока доставки соотносится с общим сроком доставки. Когда груз по одним национальным железным дорогам проследовал с просрочкой, а по другим - с опережением, при определении длительности просрочки производится зачет указанных сроков.

Правовую природу штрафа за просрочку в доставке груза следует определить как исключительную неустойку. Соглашением не предусмотрено возмещение железной дорогой получателю иных, кроме упомянутого штрафа, расходов и убытков. Поэтому можно констатировать, что выплата железной дорогой неустойки (штрафа) исключает возможность возмещения иного ущерба.

Штраф за просрочку в доставке уплачивается только в том случае, если не был соблюден общий срок доставки на перевозку груза от станции отправления до станции назначения **(§ 3 статьи 27)**. Получатель лишается права на получение штрафа, если груз им не был получен в течение одних суток после уведомления железной дорогой о прибытии груза и возможности передачи его в распоряжение получателя **(§ 4 статьи 27)**.

В случае возмещения за полную утрату груза штраф за просрочку в доставке не может быть потребован **(§ 2 статьи 27)**. Поэтому возмещение за полную утрату груза является максимальным возмещением. При частичной утрате груза штраф за просрочку подлежит уплате за неутраченную часть груза. Если нарушение срока доставки сочетается с повреждением, порчей или снижением качества груза, то штраф прибавляется к выплатам, связанным с коммерческой неисправностью груза, определяемым по правилам **статьи 26**.

Выплата любых сумм возмещения производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату **(§ 1 статьи 28)**. Если сумма указана в валюте одной страны, а выплата производится в валюте другой страны, то эта сумма должна быть пересчитана по курсу дня и места платежа в валюту страны железной дороги, производящей выплату **(§ 2 статьи 28)**.

7. Претензии и иски.

Раздел VI СМГС посвящен претензиям, искам, претензионной и исковой давности и имеет

соответствующее название. Раздел состоит из трех статей (статьи 29 - 31).

По общему правилу правом предъявления претензий для решения споров в досудебном порядке обладают и отправитель, и получатель <1> **(§ 1 статьи 29)**. Это естественно для разрешения споров по трехстороннему договору, каким является договор перевозки груза согласно СМГС. Требования к претензиям следующие: они должны быть предъявлены в письменном виде с соответствующим обоснованием, с указанием суммы возмещения, на которую претендует заявитель. Отправитель должен предъявлять претензии к национальной железной дороге отправления, а получатель - к дороге назначения. Такой порядок предъявления претензий не зависит от того, на какой национальной дороге страны - участницы СМГС произошло обстоятельство, послужившее причиной требований отправителя или получателя.

<1> Претензионный порядок требований национальных железных дорог к отправителю или получателю Соглашением не установлен.

Претензии предъявляются по каждой отправке (накладной) в отдельности, за исключением случаев, когда по нескольким отправкам был составлен один коммерческий акт **(§ 2 статьи 29)** - важнейший документ при решении споров. Претензии предъявляются для рассмотрения компетентным органом железных дорог, указанным в СМГС <1>.

<1> Перечень наименований и адресов органов национальных железных дорог, компетентных на рассмотрения претензий, приведен в приложении 19.

Соглашение не определяет действия железных дорог и приоритеты в принятии решений в случаях, когда отправитель и получатель одновременно предъявляют претензию по одним и тем же основаниям.

Претензии к железным дорогам предъявляются в следующих случаях **(§ 7 статьи 29)**.

1. **Полная утрата груза.** По этому основанию претензию может предъявить отправитель - при условии предоставления дубликата накладной (листа 3 накладной) - или получатель. Получатель может предъявить либо дубликат накладной, т.е. экземпляр накладной, выданный отправителю железной дорогой в момент приема ею груза, либо оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (листы 1 и 5 накладной). При этом в оригинале накладной или в дубликате накладной должны содержаться отметки о неприбытии груза, удостоверенные календарным штемпелем станции назначения **(§ 6 статьи 17)**.

2. **Частичная утрата, повреждение, порча или снижение качества груза.** По этому основанию претензию может предъявить как отправитель, так и получатель при предоставлении оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза, а также коммерческого акта, выданного получателю железной дорогой на станции назначения.

3. **Просрочка в доставке груза.** В этом случае претензию может предъявить только получатель при условии предоставления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза, а также претензионного заявления о просрочке в доставке груза <1>.

<1> Форма такого претензионного заявления приведена в приложении 20 СМГС.

Кроме того, претензии к железным дорогам могут быть предъявлены отправителем или получателем в случае перебора провозных платежей.

Все документы железным дорогам предъявляются отправителями или получателями только в подлинниках. Если подается претензия по случаям полной или частичной утраты груза или повреждения, порчи или снижения качества груза, то кроме перечисленных документов к претензии должны прилагаться: счет иностранного поставщика и иные документы, подтверждающие стоимость груза или уменьшение его стоимости, а также другие документы, обосновывающие претензию.

Несоблюдение указанных правил влечет, как правило, возврат претензии железной дорогой с указанием документов, предоставленных в копиях, и отсутствующих документов. Срок возврата документов - 15 дней со дня их поступления в соответствующий компетентный орган.

Срок рассмотрения претензии железной дорогой - 180 дней со дня заявления претензии. В течение этого срока железная дорога обязана рассмотреть претензию, дать ответ претендодателю и при полном или частичном ее признании уплатить ему причитающуюся сумму **(§ 8 статьи 29)**. Если претензия полностью или частично отклоняется, то железная дорога обязана сообщить претендодателю основания отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензионному заявлению

(§ 11 статьи 29).

Часть претензии, относящейся к ответственности национальных железных дорог, не участвующих в СМГС, в соответствующей ее части отклоняется <1>. Если случаи, которые являются основаниями для предъявления претензий и указаны выше, определенно имели место на железных дорогах, не участвующих в СМГС, то претензии должны предъявляться отправителем или получателем к соответствующей национальной железной дороге, на которой было зафиксировано нарушение условий договора перевозки **(§ 10 статьи 29)**.

<1> В случае, когда часть пути (начальная, конечная или транзитная) груз следовал по территории стран, железные дороги которых не участвуют в СМГС.

Претензионность требований отправителя или получателя к железным дорогам является императивной. Непредъявление претензии к железной дороге лишает отправителя или получателя права на иск, так как иск может быть предъявлен только после заявления претензии **(§ 1 статьи 30)**. Право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит только тому лицу, которое имеет право заявить претензию и уже реализовало это право. Если претензия по какому-либо основанию заявлена, например, получателем, то только получатель в этом случае имеет право на иск по этому основанию.

Иск может быть предъявлен только к той национальной железной дороге, к которой была заявлена претензия. Иск к железной дороге может быть заявлен только в случае несоблюдения ею срока рассмотрения претензии или в случае уведомления претендодателя об отклонении претензии полностью или частично **(§ 2 статьи 30)**.

Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, национальным железным дорогам которой была предъявлена претензия **(§ 3 статьи 30)**. Возможность арбитражного разбирательства исковых споров в Соглашении не упоминается.

Соглашением установлен единый срок для предъявления претензий и исков - девять месяцев по всем требованиям всех сторон <1>, кроме требований получателя в отношении просрочки в доставке груза, для которых установлен двухмесячный срок. Сроки претензионной и исковой давности являются как бы совмещенными. Претензия к железной дороге может быть предъявлена только в пределах срока исковой давности. Но предъявление отправителем или получателем к железной дороге претензии, оформленной в соответствии с правилами **статьи 29**, приостанавливает течение сроков исковой и претензионной давности. Он снова продолжает течь, если претензия была железной дорогой полностью или частично отклонена. Если претензия оставлена без ответа, то течение срока давности возобновляется по истечении 180 дней, отведенных железной дороге для рассмотрения претензии **(§ 3 статьи 31)**.

<1> Имеются в виду также исковые требования железных дорог к отправителям или получателям, которые должны быть заявлены в указанные сроки.

Повторные требования отправителя или получателя, содержащие ранее предъявленные требования, не приостанавливают течение срока исковой и претензионной давности. Претензии, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены в виде исков **(§ 4 статьи 31)**.

Сроки давности для претензий о возмещении за полную утрату груза начинают течь с 30-го дня после истечения срока доставки, исчисленного по правилам **статьи 14**. Для претензий о возмещении за частичную утрата груза, недостачу массы, повреждение, порчу или снижение качества груза, а также за просрочку в доставке - со дня выдачи груза получателю. Дата течения срока исковой давности в этот срок не включается **(§ 2 статьи 31)**.

Как и в случае претензионного разбирательства, Соглашение не содержит норм и правил о том, какая из сторон договора перевозки - отправитель или получатель - имеет приоритетные основания требований к перевозчику, если они заявлены по одним и тем же обстоятельствам. Например, в случае полной утраты груза, когда отправитель и получатель могут независимо друг от друга подать иски, подтвержденные разными, но оригинальными документами, указанными в СМГС.

8. Другие положения Соглашения.

Соглашение содержит еще два раздела. Раздел VII определяет правила и порядок расчетов между национальными железными дорогами по платежам, связанным с договорами перевозки груза.

Раздел VIII называется "Общие постановления". Здесь следует обратить внимание на **статью 34**, которая устанавливает тарифную валюту - швейцарский франк для оплаты перевозок по транзитным

железным дорогам. **Статья 36** указывает на применение внутренних законов. При отсутствии в СМГС, СИ СМГС и применяемых тарифах необходимых положений применяются постановления, изложенные во внутренних законах и правилах соответствующей страны - участницы Соглашения. Эта отсылка устанавливает нормы применимого национального права в отношении тех условий договора перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении, которые не регламентированы правилами и положениями СМГС.

9. Формула международного соглашения (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении).

Общие положения

Цель: установление прямого международного железнодорожного сообщения между железными дорогами стран - участниц Соглашения.

Понятие "груз" не определено. Установлен перечень предметов (веществ, грузов), не допускаемых к перевозке и допускаемых к перевозке с соблюдением особых условий. Каждая партия перевозимого по одному транспортному документу груза определяется в виде отправки определенного рода. В качестве особой грузовой категории (отправки) поименован крупнотоннажный контейнер, в котором могут находиться или не находиться грузы.

Договор перевозки и транспортный документ

Договор перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении. Определение договора отсутствует, хотя по тексту постоянно употребляется. Договор перевозки следует квалифицировать как реальный, который считается заключенным с момента приема станцией отправления груза вместе с накладной.

Существенные условия договора перевозки груза: обязательство железной дороги перевезти груз за плату в установленный срок на определенную отправителем станцию назначения и выдать груз получателю.

Структура и содержание договора перевозки груза: определены нормативно исходя из реального характера договора перевозки.

Термин **"договор международной железнодорожной перевозки груза"** не употребляется. Международный характер договора перевозки следует исходя из предмета Соглашения.

Определение транспортного документа: накладная установленного образца. Строго определены форма накладной, порядок ее заполнения, количество листов накладной, их назначение и адресность (кому передаются).

Полный перечень данных и сведений, обязательных для внесения в накладную, Соглашением определен и обязателен. Нормативно определено, что накладную должен составлять отправитель. Отправитель должен определить, с какой скоростью будет перевозиться груз (с малой, большой, пассажирской), и род отправки - характеристику партии груза, перевозимой по одной накладной. Определены четыре рода отправок: повагонная, мелкая, отправка крупнотоннажного контейнера и контрейлерная отправка.

Все листы накладной должны быть подписаны отправителем. Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и иных формальностей. Отправителем должны быть переданы перевозчику обязательные сведения о грузе для внесения их в транспортный документ. Отправителем должна быть внесена в накладную отметка об особом характере груза. Прием накладной удостоверяется железной дорогой наложением календарного штемпеля станции отправления, что служит доказательством заключения договора перевозки груза.

Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной.

Стороны договора перевозки груза определены. Изначально это отправитель и железная дорога. Так как договор перевозки заключается в пользу получателя, он также является стороной договора.

Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. При этом он не может отказаться от приема груза. Получатель имеет право предъявлять претензии (требования) и иски к железной дороге.

Возмездность по договору перевозки груза Соглашением установлена.

Обязанности сторон договора перевозки

Обязанности железной дороги: принимать к перевозке и производить перевозки любых допустимых грузов; принимать от других национальных железных дорог грузы, перевозка которых предусмотрена в их планах; исполнять выполнимые предписания отправителя или получателя в отношении изменения договора перевозки; выдавать грузы получателю на станции назначения; оформлять в случаях, предусмотренных Соглашением, коммерческие акты; рассматривать в установленном порядке и установленные сроки претензии отправителя или получателя; производить розыск грузов.

Обязанности отправителя: оплачивать провозные платежи и иные расходы за перевозку груза по национальным железным дорогам страны отправления; надлежащим образом заполнять накладную, передавать перевозчику полные и достоверные сведения о грузе, в том числе сведения относительно количества груза и его маркировки; нести ответственность за сведения, внесенные в накладную; обеспечивать груз надлежащей тарой или упаковкой; передавать перевозчику все необходимые товаросопроводительные документы.

Обязанности получателя: оплачивать провозные платежи и иные расходы за перевозку груза по национальным железным дорогам страны назначения; принимать груз от железной дороги; требовать выдачи груза на станции назначения; уплачивать все провозные платежи, штрафы и сборы, не уплаченные отправителем.

Права сторон договора перевозки груза

Права железной дороги: проверять сведения, указанные отправителем в накладной; отказывать в приеме груза при ненадлежащем оформлении накладной; проверять состояние груза, его свойства, массу и количество мест; проверять на соответствие объявленную ценность груза; осуществлять залоговое право на груз; требовать указаний от отправителя при возникновении препятствий к перевозке и выдаче груза; реализовывать невостребованный груз; возвращать ненадлежащим образом оформленные претензионные заявления.

Права отправителя: выбирать маршрут перевозки и пограничные станции следования груза; выбирать транзитные железные дороги, за которые он принимает на себя провозные платежи; выбирать тип подвижного состава; изменять условия договора перевозки; объявлять ценность груза и заинтересованность в его доставке; предъявлять претензии и иски железной дороге.

Права получателя: изменять условия договора перевозки; требовать выдачи доставленного груза; требовать составления коммерческого акта и проведения экспертизы по грузу; предъявлять претензии и иски железной дороге.

Ответственность сторон договора перевозки груза

Период ответственности железной дороги: определен - с момента приема груза к перевозке на станции отправления до момента его выдачи на станции назначения.

Общая ответственность железной дороги: определяется ущербом, причиненным в результате утраты, порчи, повреждения или снижения качества груза, а также просрочкой в доставке. Соглашением определен перечень причин и обстоятельств, по которым железная дорога освобождается от ответственности (каталог исключений). Соглашение не построено по принципу априорной презумированной вины перевозчика (железной дороги).

Ответственность железной дороги за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза или снижение его качества: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности железной дороги): установлены - в размере цены, указанной в счете иностранного поставщика.

Возврат железной дорогой провозных платежей, таможенных пошлин и иных расходов, связанных с перевозкой утраченного груза: установлен.

Срок доставки груза: устанавливается императивно и нормативно в зависимости от вида скорости и рода отправки.

Ответственность железной дороги за нарушение срока доставки (просрочку в доставке) груза: определена императивно и нормативно в зависимости от величины просрочки.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным: определен - через 30 дней по истечении срока доставки.

Пределы ответственности перевозчика (железной дороги): не установлены. Такого понятия

Соглашение не содержит.

Ответственность отправителя: определяется потерями и убытками железной дороги вследствие неправильного оформления накладной посредством внесения в нее неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия прилагаемых к накладной необходимых товаросопроводительных и иных документов.

Ответственность получателя: после требований выдачи ему груза отвечает за уплату провозных платежей и возмещение иных расходов перевозчика.

Ответственность агентов и служащих железной дороги: не установлена.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к железной дороге: установлен и носит императивный характер, так как непредъявление претензии к железной дороге влечет за собой потерю права на предъявление иска.

Основания предъявления претензий к железной дороге: определены - для явных утрат и повреждений груза, для неявных утрат и повреждений груза, в случае повреждения, порчи или снижения качества груза, а также в случае просрочки в доставке.

Сроки предъявления претензий к железной дороге: определены - в течение срока исковой и претензионной давности. Срок рассмотрения претензии 180 дней. Во время срока рассмотрения железной дорогой претензии приостанавливается течение срока исковой и претензионной давности.

Претензионный характер требований железной дороги к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований железной дороги к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - девять месяцев. Срок исковой давности является совмещенным (совпадает) со сроком претензионной давности и именуется сроком претензионной и исковой давности.

Возможность продления срока исковой давности: не установлена.

Места и порядок судебного разбирательства: определены.

Возможность арбитражного разбирательства: не определена.

3.2. Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом <1>

<1> Официальное название данного документа на русском языке автору неизвестно. В тексте СМГС приложение В к КОТИФ именуется как "Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов". Автор придерживается названия, которое указано в анализируемом переводе документа.

1. О Конвенции.

Кроме СМГС в мире существует множество многосторонних и двусторонних международных соглашений, сфера регламентации и регулирования которых имеет отношение к договору международной железнодорожной перевозки. Однако географическое положение России и сфера ее транспортно-экономических интересов указывают на необходимость рассмотрения и анализа Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) <1>.

<1> COTIF (Convention relative aux Transport international ferrowires) (франц.).

Указанная Конвенция, первой редакцией которой принято считать Бернскую конвенцию 1890 г. <1>, путем многократных изменений и пересмотров приобрела сегодняшний вид в результате вступления в силу с 1 июля 2006 г. Вильнюсского протокола об изменениях Конвенции от 3 июня 1999 г. Последняя редакция Конвенции стала итогом деятельности Международного комитета железнодорожного права <2>, который на протяжении многих лет разрабатывал и согласовывал корректуры и дополнения в текст КОТИФ от 9 мая 1980 г.

<1> Речь идет о Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК), среди первых девяти стран-участниц которой была Россия.

<2> CIT (Comite Internationale des Transport pas Chemnis de Fer) (франц.).

В настоящее время участниками Конвенции (в редакции Вильнюсского протокола) являются 39 государств Европы, Азии и Африки <1>: Австрия, Албания, Алжир, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания и Северная Ирландия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Ливан, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Македония, Марокко, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сирия, Словакия, Словения, Тунис, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция, Швейцария. С 2005 г. Украина участвует в ЦИМ-КОТИФ отдельными участками железных дорог колеи 1435 мм <2>.

<1> Названия государств приведены в алфавитном порядке.

<2> Это участки на территории Украины, включенные в линии ЦИМ (назначением на станциях Чоп, Есень, Батево, Беркасова, Страбичево, Мукачево, Чернотиссов, Дьяково, Мостиска I, Мостиска II, Ягодин, Любомль, Ковель, Вадул-Сирет и транзитом на участке Чоп - Дьяково), по которым перевозки осуществляются по накладным ЦИМ. Вся остальная сеть Украины участвует в международных грузовых перевозках в соответствии с правилами и положениями СМГС.

Следует обратить внимание на то, что ряд государств одновременно участвуют и в СМГС: Албания, Болгария, Иран, Литва, Польша. Положения КОТИФ, как и положения СМГС, не устанавливают запретов на участие государств-участников и их национальных железных дорог в других международных соглашениях, касающихся регламентации и правил международных железнодорожных перевозок. Россия пока в Конвенции не участвует.

Конвенция, официальными языками которой являются французский, немецкий и английский, является официальным международным договором, требующим ратификации для официального присоединения к нему. В отличие от СМГС, которое является межведомственным международным договором, в котором участвуют национальные железные дороги стран-участниц, страны - участницы КОТИФ составляют "Межправительственную организацию" (ОТИФ) - юридическое лицо со штаб-квартирой в г. Берне (Швейцария). ОТИФ имеет право заключать договоры, приобретать или отторгать любого вида имущества, обращаться с исками в суд и пр.

Конвенция кроме целей организации, общих положений, структуры и деятельности, финансов, порядка регулирования споров, процедур изменения Конвенции и заключительных положений содержит ряд Единых правил, предписания которых являются основными регуляторами отношений, связанных с международной железнодорожной перевозкой. Эти Правила оформлены как приложения к КОТИФ. Среди них применительно к предмету данного издания следует выделить:

приложение A - Единые правила к договору о международных перевозках пассажиров железнодорожным транспортом (ЦИВ);

приложение B - Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ);

приложение C - Регламент международной железнодорожной перевозки опасных грузов (РИД);

приложение D - Единые правила к договору об использовании вагонов в международном железнодорожном сообщении (ЦУВ);

приложение E - Единые правила к договору об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном сообщении (ЦУИ) и др.

В отличие от СМГС, где отношения по использованию подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры не регламентированы, а речь идет о различных видах услуг, оказываемых национальными железными дорогами, КОТИФ разделяет договорные отношения по перевозке грузов, по использованию вагонов, по использованию инфраструктуры. Это оправданно, так как виды этих договорных отношений и стороны указанных договоров различны.

Не умаляя значения иных приложений к Конвенции, первостепенное значение для частноправовых отношений, связанных с договором международной перевозки грузов, имеет приложение B, именуемое во всех источниках и изданиях как ЦИМ или ЦИМ-КОТИФ <1>.

<1> Далее по тексту - Единые правила.

2. Сфера применения.

Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом

насчитывают 52 статьи, которые распределены по пяти разделам <1>. Содержание и правовая природа Единых правил будут сопоставляться с соответствующими положениями СМГС как альтернативного международного акта железнодорожного права на евроазиатском пространстве.

<1> Анализируется неофициальный перевод Конвенции и Единых правил, выполненный канд. филол. наук Ю.А. Чунтомовой.

Раздел I "Общие положения" насчитывает пять статей. В них указано на применение Единых правил, даны некоторые определения, указано на предписания обязательного права и на возможность определенных отступлений от Единых правил.

Статья 5 указывает на императивность Единых правил. Любое условие договора перевозки, прямо или косвенно отступающее от предписанных правил, считается не имеющим законной силы. Исключение может быть сделано только в отношении более высокой по отношению к предусмотренной Едиными правилами ответственности перевозчика, если он ее на себя принимает.

Сфера применения Единых правил изложена в **статье 1**. Определено несколько условий применения Единых правил, которые составляют расширенный перечень.

Во-первых, Единые правила применяются к любому договору железнодорожной перевозки за плату, когда пункт приема груза и пункт <1>, предусмотренный для его выдачи, находятся на территориях двух государств - участников Конвенции. Здесь следует отметить и возмездность договора перевозки, и его международный характер. Кроме того, в **§ 1 статьи 1** отмечается, что на применение Единых правил не оказывают влияние ни место деятельности сторон договора, ни их национальная принадлежность. **Например, это может относиться к российской компании, действующей на территории Швейцарии и выступающей в качестве отправителя по договору перевозки груза в Германию. Такой договор перевозки подпадет под юрисдикцию ЦИМ-КОТИФ.**

<1> Чаще всего по тексту документа применительно к местам приема и выдачи груза указывается слово "пункт", хотя термин "станция" также используется в Единых правилах.

Во-вторых, Единые правила будут применяться, если пункт отправления или пункт назначения груза будут находиться в двух государствах, из которых хотя бы одно является участником Конвенции при обязательном соблюдении условия, что стороны договора перевозки согласились следовать Единым правилам. Подобная правовая конструкция в отношении сферы применения международного договора номинирована в международном морском частном праве <1>. И Гаагско-Висбийские правила (**пункт "c" статьи 10),** и Гамбургские правила **(подпункт "e" пункта 1 статьи 2)** допускают применение соответствующей конвенции, если стороны договора согласились на ее юрисдикцию и отразили этот факт в перевозочном документе.

<1> Такие конвенции иногда называют "открытыми конвенциями".

В-третьих, применение Единых правил возможно, когда единый договор перевозки предусматривает, что основная железнодорожная перевозка дополняется перевозкой автомобильным или речным транспортом **(§ 3 статьи 1)**. При этом подразумевается международный характер именно железнодорожной части маршрута в договорных отношениях по перевозке (пересечение границы), а также то, что весь маршрут следования груза на всех участках расположен на территории государств - участников КОТИФ. Важно, что такая перевозка должна реализовываться в рамках одного единого договора.

Четвертая сфера применения также относится к прямым смешанным перевозкам, которые могут подпадать под сферу действия Единых правил. В **§ 1 статьи 24** Конвенции (КОТИФ) содержится перечень линий железнодорожно-водных и железнодорожно-морских сообщений, перевозка по которым за пределами территорий государств-участников подпадает под юрисдикцию Единых правил. Договор перевозки по таким линиям подпадает под их сферу действия **(§ 4 статьи 1)**. Здесь важно соблюдение еще двух условий. Договор перевозки должен носить международный характер. Перевозка должна быть оформлена по единому договору, по которому международная железнодорожная перевозка дополняется перевозкой морской или речной.

Указанные условия применения Единых правил представляют интерес для государств, которые, не являясь участниками Конвенции, могут тем не менее присоединиться к ней определенными линиями прямого железнодорожного сообщения, прямого железнодорожно-морского сообщения и прямого

железнодорожно-речного сообщения. Указанные линии будут включены в официальный перечень линий КОТИФ. В отношении прямых международных железнодорожных перевозок могут применяться положения **(§ 6 статьи 1)** Единых правил. Они касаются железнодорожных перевозок в страны (из стран), которые участвуют в других железнодорожных конвенциях, устанавливающих сопоставимые правила <1>. Любое государство может присоединиться к КОТИФ лишь определенной своей железнодорожной инфраструктурой при условии, что она соединяется с железнодорожной инфраструктурой государства - участника Конвенции. В этом случае Единые правила будут применяться, если пункт приема груза и пункт, предусмотренный для его выдачи, будут расположены на указанной железнодорожной инфраструктуре и на железнодорожной инфраструктуре государства - члена КОТИФ.

<1> Документ не дает разъяснений в понимании сопоставимости правил.

Отступления от предписанных положений возможны для соседских сообщений, когда государства - участники Конвенции в отношении железнодорожных перевозок между двумя станциями, расположенными по обе стороны государственной границы, могут заключать иные соглашения **(§ 1 статьи 4)**.

Единые правила дают небольшой набор понятий и их определений **(статья 3)**. Разъясняется понятие "перевозчик", вернее, разновидности этого понятия - "последующий перевозчик" и "заменяющий перевозчик". Из приведенных определений следует, что перевозчик является стороной договора - лицом, с которым отправитель вступил в договорные отношения. Таким образом, определился также договорный статус отправителя - сторона договора перевозки. Перевозчик обозначен в качестве договорного перевозчика. Отличие последующего перевозчика от заменяющего перевозчика заключается в том, что последующий перевозчик несет солидарную ответственность в соответствии с условиями договора, а заменяющему перевозчику договорный перевозчик (перевозчик) полностью или частично доверяет осуществить железнодорожную перевозку груза в международном сообщении. ЦИМ-КОТИФ указывает, что в договорные отношения с отправителем вступает перевозчик, а по СМГС субъектом договорных отношений по перевозке грузов и связанных с нею отношений является национальная железная дорога.

Приводится определение "общих условий перевозки", которые означают общие условия перевозки или тарифов, действующие в каждом государстве - участнике Конвенции, которые после заключения договора становятся его неотъемлемой частью. Кроме того, дается определение "интермодальной транспортной единицы" в качестве контейнера, съемного кузова или иной грузовой единицы, которая используется для перевозок грузов в интермодальном сообщении. При этом определение самого интермодального сообщения не приводится. Следует отметить, что Единые правила содержат также иные необходимые определения в других статьях документа.

3. Заключение и исполнение договора перевозки груза.

В разделе II ЦИМ-КОТИФ излагаются правила и условия заключения и исполнения договора перевозки. Раздел состоит из 17 статей (статьи 6 - 22). Основное содержание статей данного раздела касается заключения договора, содержания накладной, ее доказательной силы и ответственности отправителя за внесенные в нее сведения, оплаты услуг (расходов) по договору, приема и выдачи груза, проверки, погрузки и выгрузки груза, исчисления сроков доставки, а также различных условий и процедур в рамках изменения договора перевозки.

Исходя из определения договора перевозки, приведенного в **§ 1 статьи 6**, перевозчик обязуется за плату доставить груз в пункт назначения и выдать его получателю. Сторонами договора являются отправитель и перевозчик. На основании правил **статьи 16** перевозчик должен доставить груз в срок, не превышающий установленных Едиными правилами нормативов. Поэтому договор перевозки следует квалифицировать как срочный и возмездный. Из содержания Единых правил сложно установить какие-либо конкретные признаки консенсуального или реального договора перевозки. Отправитель и перевозчик вправе выбрать любой тип и форму договорных отношений, хотя положения **пункта "c" § 1 статьи 7** ("Содержание накладной") дают основания полагать, что заключение договора перевозки предшествует оформлению накладной. А следовательно, договор перевозки, подчиняющийся Единым правилам, в большей степени можно считать консенсуальным <1>. В соответствии с положениями СМГС договор перевозки груза в международном сообщении является реальным договором.

<1> Дословно содержание **пункта "c" § 1 статьи 7**: "В накладной должны содержаться следующие сведения: ...c) наименование и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки...".

Договор перевозки должен быть подтвержден накладной **(§ 2 статьи 6)**, единая форма которой

устанавливается международными ассоциациями перевозчиков и международными ассоциациями грузоотправителей по согласованию с таможенными органами государств - участников КОТИФ и иными межправительственными организациями по региональной интеграции **(§ 8 статьи 6)**. Отсутствие, неправильное заполнение или утрата накладной не лишают договор перевозки своего действия. В документе упоминаются накладная и дубликат накладной. Однако каждый договор перевозки оформляется накладной, состоящей из шести листов, включая оригинал накладной (лист 1), дорожную ведомость (лист 2), лист уведомления о прибытии груза/таможня (лист 3), лист выдачи груза (лист 4), дубликат накладной (лист 5) и лист уведомления об отправке груза (лист 6). Аналогичное количество листов имеет накладная ЦИМ/СМГС, предназначенная для оформления перевозок между зонами ЦИМ-КОТИФ и СМГС.

Накладная составляется на каждую отправку **(§ 6 статьи 6)**. Единые правила не содержат определения отправки, но из содержания документа следует, что отправка - это партия груза, перевозимая по одной накладной. Виды отправок строго Едиными правилами не установлены. По тексту документа, однако, упоминаются повагонные и мелкие отправки, хотя не исключается возможность формирования и перевозки груза партией, превышающей повагонную отправку. Об этом, однако, должны отдельно договариваться отправитель и перевозчик.

Накладная не должна выполнять функцию коносамента **(§ 5 статьи 6)**. Это означает, что накладная ЦИМ является не товарораспорядительным, а товаросопроводительным документом. Накладная и ее дубликат могут быть представлены в виде электронной записи данных, которые должны преобразовываться в разборчивые письменные знаки. Процедуры записи и обработки данных должны носить равносильный характер, особенно в том, что касается доказательной силы накладной **(§ 9 статьи 6)**.

Кто оформляет накладную - отправитель или перевозчик, Единые правила изначально не устанавливают. Накладная подписывается отправителем и перевозчиком **(§ 8 статьи** 6) <1>. Прием груза к перевозке подтверждается соответствующими отметками в накладной и дубликате накладной. После этого перевозчик обязан вручить дубликат накладной отправителю **(§ 4 статьи 6)**.

<1> Положения § 8 ст. 6 предусматривают возможность оформления объединенной накладной ЦИМ, СМГС.

Накладная служит подтверждением факта заключения и условий договора перевозки и приема груза перевозчиком **(§ 1 статьи 12)**. Доказательная сила накладной проявляется в отношении состояния груза и его количества, если погрузка была произведена перевозчиком **(§ 2 статьи 12)**. Соответствие состояния груза, его упаковки, количества мест, а также массы брутто доказательно подтверждается перевозчиком в накладной, если именно перевозчик осуществлял погрузку. Если погрузку производил отправитель, то накладная служит подтверждением соответствия указанных в ней сведений о грузе только в том случае, когда перевозчик произвел проверку и внес ее результаты в накладную **(§ 3 статьи 12)**. Однако перевозчик может внести в накладную обоснованную оговорку, что не располагает необходимыми средствами, чтобы проверить, соответствует ли отправка сведениям, внесенным в накладную **(§ 4 статьи 12)**. Обобщая вышеупомянутое, можно утверждать, что перевозчик принимает сведения, приведенные в накладной, если сам производил погрузку или осуществлял проверку погруженного отправителем груза. Из этого также следует, что накладная готовится и оформляется именно отправителем.

Перевозчик имеет право в любой момент проверить, соответствует ли отправка сведениям, внесенным о ней отправителем в накладную **(§ 1 статьи 11)**. Производится проверка либо по возможности в присутствии отправителя, либо перевозчик привлекает двух свидетелей, если законами и предписаниями государства, где производится проверка груза, не предусмотрено иное. Если результаты проверки выявили несоответствия, то они вносятся в накладную и дубликат накладной **(§ 2 статьи 11)**. Расходы по проверке ложатся соответственно на отправителя или получателя. Когда погрузку осуществляет отправитель, он имеет право потребовать проверки перевозчиком состояния груза и его упаковки, а также точности записей в накладной относительно массы груза, количества мест, марок и номеров. Перевозчик обязан производить требуемую проверку при условии наличия у него соответствующих средств и возможностей. Результаты проверки должны быть внесены перевозчиком в накладную. Перевозчик может, в свою очередь, потребовать возмещения расходов на проведение проверки **(§ 3 статьи 11)**.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за все потери, ущерб и расходы, вызванные отсутствием или некачественной упаковкой груза **(статья 14)**. Исключения составляют случаи, когда дефекты являлись очевидными или были известны перевозчику в момент приема груза и перевозчик не сделал в отношении этого никаких оговорок в накладной. Очевидно, правила **статьи 14** применяются только тогда, когда перевозчик принимал груз, требовал проверки груза или сам производил его погрузку в

соответствии со **статьей 13** Единых правил.

Статья 7 Единых правил определяет содержание накладной. Сведения, которые вносятся в накладную, разделяют на две группы.

В первую группу входят сведения, которые обязательно должны содержаться в накладной **(§ 1 статьи 7)**. Здесь кроме даты и места составления накладной указываются сведения, указывающие на стороны договора, и их адреса; наименование и адрес получателя; место и дата приема груза; место доставки; сведения, персонифицирующие груз (описание рода груза и его упаковки, масса брутто и количество мест, особые знаки и номера грузовых мест); номера вагона или иных единиц подвижного состава; перечень документов, прилагаемых к накладной; расходы, связанные с перевозкой, которые должны оплачиваться получателем, а также указание о том, что перевозка осуществляется в соответствии с Едиными правилами.

Во вторую группу входят сведения, которые в случае необходимости могут быть внесены в накладную **(§ 2 статьи 7)**. Здесь кроме прочего могут быть указаны: расходы, которые берет на себя отправитель; сумма наложенного платежа, уплачиваемого по доставке груза <1>; декларируемая стоимость груза <2> и размер процентной ставки, выражающий особую заинтересованность в доставке груза <3>; согласованный срок доставки <4>; согласованный маршрут доставки <5> и др. Стороны договора могут также включать в накладную любую иную информацию, которую они считают полезной **(§ 3 статьи 7)**.

<1> СМГС не допускает оплату перевозок грузов по наложенным платежам (**статья 16** СМГС).

<2> Речь идет об объявлении стоимости (ценности) груза выше пределов, которые возмещаются перевозчиком в случае полной его утраты на основании положений Единых правил.

<3> Какой процент имеется в виду и как он исчисляется, в документе не конкретизируется. Обычно интерес отправителя в доставке груза выражается в виде конкретной денежной суммы.

<4> Определяется в соответствии с правилами **статьи 16**.

<5> Имеется в виду тот маршрут доставки, который определен при участии отправителя. В противном случае перевозчик самостоятельно принимает решение о маршруте следования груза исходя из экономической и технологической целесообразности и учета интересов отправителя.

Из содержания обязательных и факультативных сведений накладной следует еще одно подтверждение того, что обязанность оформить накладную лежит на отправителе. Это удостоверяется положениями **статьи 8**. Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, понесенные перевозчиком вследствие неправильных, неточных или неполных сведений, внесенных отправителем в накладную. Внесение перевозчиком каких-либо сведений в накладную считается действиями, исполненными, до доказательства обратного, по просьбе отправителя **(§ 2 статьи 8)**.

В целях выполнения таможенных и иных административных формальностей отправитель обязан приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика все необходимые документы и обеспечить перевозчика всей требуемой информацией **(§ 1 статьи 15)**. Однако перевозчик не обязан проверять правильность и полноту документов и достоверность предоставляемых сведений **(§ 2 статьи 15)**. Перевозчик несет ответственность за последствия утери или неправильного использования предоставленных ему документов <1>, а отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб, являющийся результатом отсутствия, неполноты или недостаточности указанных документов и сведений, за исключением случаев, когда это произошло по вине перевозчика.

<1> В размере не выше ущерба как за полную утрату груза **(§ 3 статьи 15)**.

Отправитель при условии соответствующей записи в накладной обладает правом и может потребовать: лично выполнять таможенные или иные формальности, присутствовать лично при их выполнении или предоставить вместо себя агента, оплачивать таможенные пошлины и сборы и другие расходы в той мере, насколько это позволяют законы и предписания государства, где указанные формальности осуществляются **(§ 4 статьи 15)**. В отношении указанных операций и процедур перевозчик в любом случае должен действовать таким образом, как он сочтет наиболее благоприятным для соблюдения интересов правомочного по договору лица, и обязан проинформировать отправителя о принятых мерах **(§ 5 статьи 15)**.

В отношении оплаты расходов по договору (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные пошлины и иные расходы, возникающие с момента заключения договора до момента выдачи груза) Единые правила содержат диспозитивную норму, относящую обязанность по оплате всех указанных расходов на отправителя **(§ 1 статьи 10)**. При этом, однако, стороны могут договориться об ином. Если оплата расходов

по договору перевозки по договоренности между отправителем и перевозчиком возложена на получателя, отправитель тем не менее остается ответственным за оплату всех расходов, связанных с договором перевозки **(§ 2 статьи 10)**. В соответствии с правилами СМГС отправитель и получатель должны уплатить провозные платежи по своим национальным железным дорогам.

Единые правила содержат диспозитивные предписания по поводу исчисления сроков доставки грузов **(статья 16)**. Стороны договора перевозки (отправитель и перевозчик) могут договориться о сроках доставки **(§ 1 статьи 16)**. Если договоренность не была достигнута, то Едиными правилами применительно к конкретной перевозке устанавливается предельный срок доставки в зависимости от рода отправки (повагонные, мелкие) и расстояния перевозки на всем маршруте следования груза **(§ 2 статьи 16)**. Максимальные сроки доставки грузов, перевозимых повагонными отправками, исчисляются исходя из норматива - одни сутки за каждые 400 км пути, считая неполные 400 км за полные. К исчисленному таким образом сроку доставки добавляются 12 часов (0,5 суток) в качестве срока на оформление отправки. Для мелких отправок срок доставки исчисляется аналогичным образом, но исходя из норматива 200 км в сутки. К этому сроку также добавляются 12 часов на оформление мелкой отправки. В отличие от СМГС в ЦИМ-КОТИФ нет различий в видах скоростей, поэтому при исчислении сроков доставки считается, что все грузы перевозятся с одной скоростью.

Перевозчик может устанавливать дополнительные сроки доставки, если отправки перевозятся по железным дорогам с различной шириной колеи, если часть маршрута грузы перевозятся морским или речным (внутренним водным) транспортом, если при отсутствии железнодорожного сообщения груз перевозится автомобильным транспортом, если возникают чрезвычайные обстоятельства, фактически увеличивающие срок доставки **(§ 3 статьи 16)**. Срок доставки начинает течь сразу после приема груза перевозчиком. Он продлевается на время задержек, произошедших не по вине перевозчика **(§ 4 статьи 16)**. Срок доставки приостанавливается в воскресные и официальные праздничные дни <1>.

<1> Во многих странах - участницах Конвенции деятельность грузового железнодорожного транспорта в указанные дни не осуществляется. По СМГС таких изъятий из сроков доставки грузов нет.

Отправитель и перевозчик договариваются о том, кто из них осуществляет погрузку или выгрузку. При отсутствии подобной договоренности погрузка и выгрузка мелких отправок осуществляются перевозчиком. В отношении повагонных отправок погрузка производится отправителем, а выгрузка - получателем, если стороны не достигли иных договоренностей **(§ 1 статьи 13)**. Если погрузку производит отправитель, то он несет ответственность за все последствия, с ней связанные. В частности, отправитель обязан возместить перевозчику все причиненные вследствие некачественной погрузки потери и ущерб. Однако бремя доказывания некачественной погрузки отправителем возлагается на перевозчика **(§ 2 статьи 13)**.

Правила выдачи груза не только регламентируют процедуру передачи груза получателю, но и определяют его правовое положение по договору. Если обязанностью перевозчика является выдача груза и вручение накладной получателю в месте доставки против уплаты причитающихся по договору платежей **(§ 1 статьи 17)**, то получатель может попросить передать ему накладную и выдать груз **(§ 3 статьи 17)**. Из этого следует, что получатель по ЦИМ-КОТИФ является не стороной, а субъектом договора перевозки. Получить груз от перевозчика является правом, а не обязанностью получателя <1>. Согласно положениям СМГС получатель по общему правилу не может отказаться от выдачи ему железной дорогой груза, так как договор перевозки заключен в его пользу.

<1> Отказ получателя от приема груза может последовать даже после получения им накладной и уплаты перевозчику всех причитающихся платежей **(§ 4 статьи 17)**.

Выдача груза получателю производится не только против уплаты им перевозчику всех причитающихся платежей, но и против расписки, подтверждающей прием получателем груза. В случаях, предусмотренных национальным законодательством места выдачи груза, в отдельных случаях к выдаче груза получателю приравнивается передача товара таможенным или налоговым органам, а также сдача товара на хранение на склад общего пользования или экспедитору **(§ 2 статьи 17)**. Общие процедуры выдачи груза должны соответствовать правилам и предписаниям, действующим в месте назначения **(§ 5 статьи 17)**.

Если получатель принимает от перевозчика груз, то он вступает в договор и наделяется всеми правами и обязанностями стороны договора перевозки. В том числе он может от своего имени отстаивать свои права перед перевозчиком, в частности требовать возмещения за утерянный (неприбывший) груз **(§ 3**

статьи 17).

Правовое положение отправителя и получателя определяет их права распоряжаться грузом **(статья 18)**. Изначально этим правом обладает отправитель **(§ 1 статьи 18)**, изменяя своими распоряжениями договор перевозки. Отправитель имеет право потребовать от перевозчика остановить перевозку; отложить выдачу груза; выдать груз иному, нежели это указано в накладной, лицу; доставить груз в иное место, чем оно указано в накладной. Отправитель теряет это право **(§ 2 статьи 18)**, когда отправитель принял накладную или принял груз или обладает правом изменения договора с момента составления накладной <1>. Потеря права отправителем означает приобретение права получателем внести изменения в договор перевозки **(§ 4 статьи 18)**. Получатель может реализовать свое право до момента исполнения перевозчиком обязательств по договору, т.е. до получения накладной или принятия груза. Если получатель дал распоряжение перевозчику о выдаче груза третьему лицу, последнее не вправе изменять договор перевозки **(§ 5 статьи 18)**.

<1> Если только отправитель не внес в накладную запрещающую это запись **(§ 3 статьи 18)**.

Изменение отправителем или получателем договора перевозки должно подтверждаться предоставлением перевозчику дубликата накладной, в которую должны быть внесены изменения **(§ 1 статьи 19)**. Лицо (отправитель или получатель), требующее от перевозчика изменить договор перевозки, обязано возместить расходы и ущерб, понесенные при выполнении указанных изменений **(§ 2 статьи 19)**. Выполнение требуемых изменений должно быть возможным, законным, разумным и не должно мешать нормальной работе транспорта, а также не должно наносить ущерб отправителям и получателям других партий грузов **(§ 3 статьи 19)**. Любые изменения договора перевозки не должны приводить к делению отправки на части **(§ 4 статьи 19)**. При наличии вины перевозчик несет ответственность за последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения внесенных изменений, так же как за неисполнение или ненадлежащее исполнение самого договора перевозки **(§ 6 статьи 19)**. Если перевозчик не может исполнить полученные в результате изменения договора поручения, он обязан незамедлительно известить об этом лицо, от которого указанные распоряжения исходили **(§ 5 статьи 19)**.

Единые правила определяют действия перевозчика в случаях, когда возникают обстоятельства, препятствующие перевозке. Если препятствия к перевозке связаны с возможным изменением маршрута, то перевозчик сам решает, следует ли ему перевозить груз по другому маршруту или надо запросить указания от правомочного по договору лица - отправителя или получателя <1> **(§ 1 статьи 20)**. Если продолжить перевозку не представляется возможным, перевозчик должен запросить инструкции от лица, имеющего право распоряжаться грузом **(§ 2 статьи 20)**. Если перевозчик не получает необходимых указаний в разумное время, он должен принять меры, которые наилучшим образом отвечают интересам лица, имеющего право распоряжаться грузом.

<1> В отношении препятствий к перевозке таковым лицом является отправитель, если только в накладной не указано, что получатель является правомочным по договору лицом.

Если препятствия возникают при выдаче груза, перевозчик должен незамедлительно уведомить об этом отправителя и запросить у него указания **(§ 1 статьи 21)**. В случае отказа получателя от груза отправитель имеет право давать распоряжения перевозчику даже без предъявления дубликата накладной **(§ 3 статьи 21)**. Если препятствия к выдаче груза возникают после изменения договора получателем, именно получатель становится правомочным по договору лицом. В этом случае перевозчик должен извещать получателя и у него запрашивать необходимые указания **(§ 4 статьи 21)**. Перевозчик имеет право взыскать с лиц, к которым он обращался за получением указаний о преодолении препятствий, расходы, связанные с запросом указаний и их исполнением **(§ 1 статьи 22)**.

В случае возникновения непреодолимых препятствий и неполучения указаний от правомочного лица перевозчик имеет право немедленно выгрузить груз за счет этого лица, после чего обязательства перевозчика по договору считаются исполненными **(§ 2 статьи 22)**. Однако в этом случае перевозчик берет груз под свою ответственность от имени и по поручению правомочного лица. Перевозчик может доверить груз третьему лицу и тогда будет нести ответственность только за добросовестность выбора этого лица.

Если груз является скоропортящимся или в не терпящем отлагательств состоянии или когда расходы по его хранению несоизмеримы со стоимостью груза, перевозчик может продать груз **(§ 3 статьи 22)**. Вырученные от реализации груза суммы, за вычетом целесообразно понесенных расходов и начисленных платежей, должны быть депонированы перевозчиком на счет правомочного по договору лица **(§ 4 статьи**

22). Процедура, применяемая при реализации груза, определяется законами и предписаниями места нахождения груза **(§ 5 статьи 22)**.

4. Ответственность перевозчика.

Раздел III ЦИМ-КОТИФ полностью посвящен ответственности перевозчика по договору международной железнодорожной перевозки груза. Раздел состоит из 19 статей (статьи 23 - 41). Здесь рассматриваются основания ответственности перевозчика и бремя доказывания, ответственность различных перевозчиков, которые по тем или иным основаниям исполняли договор перевозки, предположения о повреждении, порче или утрате груза, возмещение за повреждение, порчу или утрату груза, возмещение за превышение срока доставки, особые случаи возмещения, потеря перевозчиком права на ограничение ответственности, ответственность при перевозке груза в прямом международном железнодорожно-морском сообщении и др.

Основные концептуальные положения относительно ответственности перевозчика содержатся в **статьях 23 и 25** Единых правил. Положения **§ 1 статьи 23** прямо указывают на то, что перевозчик должен императивно нести ответственность за ущерб, вызванный повреждением, порчей, полной или частичной утратой груза, а также нарушением срока доставки груза. Необходимое уточнение говорит о том, что перевозчик несет ответственность за причиненный ущерб, независимо от того, услуги какой инфраструктуры перевозчик использовал. Договор перевозки и ответственность по нему отделены от договора об использовании инфраструктуры. Здесь же установлен период ответственности перевозчика - с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи. У перевозчика есть основания для освобождения его от ответственности, но бремя доказывания отсутствия вины лежит именно на перевозчике **(§ 1 статьи 25)**. СМГС по общему правилу не декларирует презумпцию вины перевозчика.

Перевозчик должен быть освобожден от ответственности за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза, а также при превышении сроков доставки, если ему удастся доказать, что обстоятельства, ставшие причинами требований правомочного лица, не вызваны виной перевозчика **(§ 2 статьи 23)**. Основаниями для освобождения перевозчика от ответственности являются вина правомочного по договору лица, а также обстоятельства, не связанные с виной перевозчика. Единые правила, в частности, конкретно указывают на внутренний дефект, присущий грузу (гниение, усушка и пр.), а также на обстоятельства, наступление которых перевозчик не мог избежать и последствия которых предотвратить не мог (форс-мажор).

Единые правила содержат каталог исключений - перечень особых рисков, ссылка на один из которых предполагает освобождение перевозчика от ответственности, если перевозчику удастся доказать, что повреждение, порча или утрата груза вызваны одним или несколькими поименованными обстоятельствами **(§ 3 статьи 23)**. Таковыми обстоятельствами (особыми рисками) являются:

- перевозка груза на открытом подвижном составе, если она была согласована сторонами договора, о чем в накладной имеется соответствующая запись **(пункт "a" § 3 статьи 23)** <1>;

<1> Речь идет об ущербе, причиненном грузу атмосферными явлениями. **Пункт "a" § 3 статьи 23** не может, однако, служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности, если было утрачено большое количество груза или были утрачены целые грузовые места **(§ 3 статьи 25)**.

- отсутствие или ненадлежащая тара или упаковка груза, если по условиям перевозки данный груз должен перевозиться в таре или упаковке (**пункт "b" § 3 статьи 23)**;

- осуществление погрузки груза отправителем, а выгрузки - получателем груза (**пункт "c" § 3 статьи 23)**;

- особые естественные свойства груза, приводящие к поломке, ржавлению, самопроизвольной порче, усушке, утечке (**пункт "d" § 3 статьи 23)**;

- неправильная, неточная или неполная маркировка грузовых мест **(пункт "e" § 3 статьи 23)**;

- перевозка живых животных **(пункт "f" § 3 статьи 23)**;

- перевозка груза в соответствии с договором в сопровождении проводника, если утрата или повреждения стали следствием риска, которые проводник, как предполагалось, должен был предотвратить **(пункт "g" § 3 статьи 23)** <1>.

<1> Данный каталог исключений является исчерпывающим только в отношении прямых международных железнодорожных перевозок. Если грузы перевозятся в прямом железнодорожно-морском сообщении по линиям, указанным в **статье 24** КОТИФ, каталог исключений из ответственности перевозчика может быть пополнен следующими основаниями: пожар не по вине перевозчика, спасение людей или

имущества на море, погрузка груза на палубе с согласия отправителя, морские риски или опасности. Перевозчик может воспользоваться указанными основаниями только в том случае, если докажет, что они произошли на морском участке пути (**статья 38** Единых правил).

Интересное совпадение, но каталог исключений из ответственности перевозчика (железных дорог) приведен в СМГС также в **§ 3 статьи 23**. Все основания для исключения ответственности железных дорог по СМГС (именно все без исключения. - **Примеч. авт.**) значатся также и в аналогичных редакциях **пунктов § 2 и 3 статьи 23** Единых правил, за исключением перевозки живых животных **(пункт "f" § 3 статьи 23)**. Хотя по смыслу и содержанию этот особый риск можно отнести к рискам перевозки грузов на особых условиях (**пункт 10 § 3 статьи 23** СМГС).

Если перевозчику удается доказать свою невиновность, доказывая ее обстоятельствами, приведенными в каталоге исключений, то предполагается, что повреждение, порча или утрата груза произошли именно по этой причине. Однако такие доказательства перевозчика являются опровержимыми. Правомочное по договору лицо вправе доказать, что его потери ни в полной, ни в частичной мере не связаны ни с одним из особых рисков, на которые ссылается перевозчик **(§ 2 статьи 25)**.

Отдельные положения Единых правил касаются ответственности перевозчика за повреждения или утрату груза, перевозимого на своих осях **(статья 24)**. Здесь в качестве груза выступает железнодорожный подвижной состав, сам непосредственно перемещаемый по рельсам с помощью локомотивной тяги.

Статьи 25 и 26 указывают на ответственность перевозчиков в случаях, когда договор перевозки был исполнен более чем одним перевозчиком. Здесь реализуется принцип солидарной ответственности, когда каждый последующий перевозчик, участвующий в перевозке, считается стороной договора, который был заключен в соответствии с оформленной накладной. Каждый перевозчик несет ответственность на всем протяжении маршрута до момента выдачи груза получателю **(статья 26)**. Следует отметить, что принцип солидарной ответственности железных дорог заложен также в **статье 22** СМГС.

Единые правила содержат понятие заменяющего перевозчика, т.е. перевозчика, который не является стороной договора, но в силу определенных договорных отношений с перевозчиком по договору фактически его исполняет - полностью или частично <1>. Если перевозчик доверил исполнение всей или части перевозки другому перевозчику, то перевозчик остается ответственным за всю перевозку в полном объеме **(§ 1 статьи 27)** <2>. Все положения Единых правил, регулирующих ответственность перевозчика, распространяются также на заменяющего перевозчика **(§ 2 статьи 27)**. Ответственность перевозчика и заменяющего перевозчика является совместной, причем каждый из перевозчиков несет ответственность по договору перевозки в соответствии с Едиными правилами **(§ 4 статьи 27)**. Если перевозчик взял на себя обязательства, не предусмотренные Едиными правилами, или отказался от предусмотренных в документе прав, то это не распространяется на заменяющего перевозчика, который не соглашался с этим в письменной форме **(§ 3 статьи 27)**. Если перевозчик и заменяющие перевозчики должны возместить ущерб, то размер выплат перевозчиком, заменяющими перевозчиками, а также их агентами и служащими не может превышать размеров, предусмотренных Едиными правилами **(§ 5 статьи 27)**.

<1> В других конвенциях международного частного транспортного права такой перевозчик обычно именуется фактическим перевозчиком, а перевозчик, заключивший договор, - договорным перевозчиком.

<2> Это правило действует вне зависимости от того, имел ли перевозчик на то полномочия в соответствии с договором перевозки или нет.

Единые правила устанавливают возможность предположения правомочным лицом, что его груз утрачен. Речь идет не о фактической, а о юридической утрате груза **(статья 29)**. Правомочное по договору лицо без предоставления каких-либо доказательств вправе считать груз утраченным и требовать возмещения за него как при полной утрате всего груза, если он не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока доставки **(§ 1 статьи 29)** <1>. После выплаты возмещения за юридически утраченный груз правомочное лицо может потребовать от перевозчика уведомить его о найденном грузе в случае его обнаружения в течение одного года после выплаты возмещения **(§ 2 статьи 29)**. Если груз будет найден, то правомочное лицо может его принять, возвратив перевозчику полученное возмещение по грузу <2>. За правомочным лицом, однако, остаются права требования выплаты возмещения за задержку в доставке **(§ 3 статьи 29)**. Если перевозчик выплатил правомочному лицу возмещение по грузу, а груз был найден, то перевозчик должен распорядиться грузом в соответствии с законами и предписаниями, действующими в месте нахождения груза **(§ 4 статьи 29)**.

<1> Аналогичные правила содержатся в **статье 17** СМГС.

<2> Следует обратить внимание на то, что согласно СМГС **(§ 6 статьи 17)** найденный груз должен быть вручен получателю, который не имеет права его не принимать и обязан вернуть железной дороге все выплаченные ему суммы.

Размер возмещения в случае полной или частичной утраты груза определяется в соответствии с правилами **статьи 30**. Единые Правила придерживаются основного принципа, нормативно закрепленного большинством конвенций международного частного транспортного права: перевозчик обязан возместить рыночную стоимость утраченного товара или его части <1>. Рыночная стоимость товара - или биржевая цена, или текущая рыночная цена, или, при отсутствии первого или второго варианта, обычная стоимость аналогичного товара - определяется на день и место приема груза к перевозке **(§ 1 статьи 30)**. Единые Правила исходят из того, что рыночная стоимость товара представляет собой его фактическую стоимость.

<1> СМГС являет собой пример исключения из этого принципа: размер возмещения за полную или частичную утрату груза определяется по контрактной цене товара **(§ 1 статьи 25** СМГС).

Как и большинство конвенций международного частного транспортного права, Единые правила ограничивают размер материальной ответственности перевозчика в случае полной и частичной утраты груза **(§ 2 статьи 30)**. Определен предел ответственности перевозчика - 17 единиц специальных прав заимствования (SDR) <1> за каждый килограмм недостающего веса брутто <2>. Перевозчик теряет право на ограничение ответственности, если будет доказано, что полная или частичная утрата произошла вследствие какого-либо действия или упущения со стороны перевозчика, совершенного либо с намерением нанесения ущерба, либо в результате опрометчивых действий, предполагающих возможность потерь **(статья 36)**. Предел ответственности перевозчика не является императивным. При заключении договора отправитель и перевозчик могут договориться об объявлении ценности груза **(статья 34)**. При этом отправитель заявляет в накладной стоимость груза, превышающую предел, установленный в **§ 2 статьи 30**. В этом случае объявленная ценность груза становится новым пределом ответственности перевозчика. Из текста Единых правил непонятно, может ли быть объявленная отправителем ценность груза выше его рыночной (фактической) стоимости, т.е. стоимости, которая определяется по правилам **§ 1 статьи 30**.

<1> SDR (англ.) - Special Drawing Rights.

<2> СМГС не содержит пределов ответственности перевозчика (железной дороги).

Независимо от того, каков будет размер возмещения за утрату груза - с применением предела ответственности или без, перевозчик обязан возвратить провозные платежи, таможенные пошлины и другие суммы, связанные с перевозкой утраченного груза **(§ 4 статьи 30)**. Аналогичное правило содержится в **§ 2 статьи 25** СМГС.

Иной ущерб не возмещается. Имеются в виду любые иные убытки правомочного по договору лица. Здесь также положения Единых правил и СМГС совпадают.

Единые правила указывают на то, что не всегда убыль груза означает его частичную утрату, если это касается грузов, подверженных убыли вследствие своих естественных свойств **(статья 31)**. Перевозчик несет ответственность только за ту часть недостачи, которая независимо от расстояния перевозки превышает:

- 2% от массы жидких грузов;
- 1% от массы сухих грузов **(§ 1 статьи 31)**.

Но указанные выше ограничения ответственности применяются только в тех случаях, когда по обстоятельствам конкретного случая будет доказано, что убыль была вызвана именно теми причинами, по которым нормы были определены **(§ 2 статьи 31)**. В случае полной утраты груза или отдельного грузового места при размере возмещения вычеты на убыль (франшиза) не производятся **(§ 4 статьи 31)**.

Перевозчик несет материальную ответственность за повреждение груза **(статья 32)**. Сумма возмещения определяется по правилам **статьи 30** Единых правил с учетом процента снижения стоимости, который отражает повреждение груза **(§ 1 статьи 32)**, т.е. возмещается стоимость груза, которая получается умножением стоимости всего груза на процент, пропорционально соответствующий уменьшению его стоимости в результате повреждения груза. По этому основанию размер возмещения не должен превышать сумму возмещения за весь утраченный груз **(§ 2 статьи 32)**. Иной ущерб не возмещается.

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный превышением срока доставки груза **(статья 33)**. Ответственность выражается выплатой возмещения. Это возмещение, представляющее собой исключительную неустойку, ограничено четырехкратным размером стоимости перевозки **(§ 1 статьи 33)** <1>. В случае полной утраты груза возмещение за превышение срока доставки не выплачивается **(§ 2 статьи 33)**, а ограничивается возмещением, которое исчисляется по правилам **статьи 30**. В случае частичной утраты груза, доставленного с превышением срока доставки, неустойка не может превышать четырехкратной стоимости перевозки недоставленного груза **(§ 3 статьи 33)**. Любое возмещение за превышение сроков доставки в совокупности с возмещением за полную или частичную утрату, а также за повреждение груза не должно превышать сумму компенсации, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза **(§ 5 статьи 33)**.

<1> **Статья 27** СМГС также предусматривает выплату перевозчиком (железной дорогой) штрафа (исключительной неустойки) за превышение срока доставки груза. Однако максимальный размер выплат ограничен лишь 30% от стоимости перевозки.

Если, пользуясь правом, предусмотренным **§ 1 статьи 16**, стороны согласились с иными сроками доставки груза, то они могут предусмотреть в договоре перевозки иной порядок и размеры компенсации ущерба за превышение срока доставки груза. Если такой порядок и размеры предусмотрены не были, возмещение ущерба и в этом случае производится по правилам **статьи 33**.

Единые правила **(статья 35)** содержат специальное положение, которое позволяет сторонам договора перевозки договориться о выплатах перевозчиком правомочному лицу иных сумм. Здесь речь идет о том, что отправитель может по соглашению сторон продекларировать свой интерес на случай полной или частичной утраты груза, его повреждения, а также превышения сроков доставки. Обычно такой интерес складывается из того, что предусмотренные Едиными правилами выплаты по указанным основаниям не покрывают возможных убытков (или неполучение прибыли) отправителя или получателя в его коммерческой деятельности. Конкретное значение интереса, выраженного в конкретной сумме или в процентах, должно быть указано в накладной.

Единые правила ничего не говорят, как должно измениться вознаграждение перевозчика при достижении такого соглашения. Ничего не сказано также о том, должно ли измениться вознаграждение перевозчику, если они договорились с отправителем о том, что последний продекларирует в накладной стоимость груза и повысит таким образом предел ответственности перевозчика **(статья 34)**.

Если размер возмещения по одному из вышеуказанных оснований указан в одной национальной валюте, а выплаты должны производиться в другой национальной валюте, то пересчет валют производится по курсу, действующему на день и место выплаты возмещения. Правомочное лицо имеет право требовать начисления 5% годовых на сумму возмещения начиная со дня предъявления претензии или со дня обращения в суд, если претензия не предъявлялась **(статья 37)**. Кроме прямого содержания данная статья указывает на факультативный претензионный порядок досудебного решения споров, предусмотренный Едиными правилами.

Кроме статьи об освобождении перевозчика от ответственности в случае ядерных катастроф **(статья 39)** Единые правила содержат в данном разделе еще две важные статьи.

Первая касается ответственности перевозчика за действия иных лиц **(статья 40)**. Перевозчик должен нести ответственность за служащих и лиц, включая управляющих железнодорожной инфраструктурой, услугами которых он пользуется для осуществления перевозки, когда эти служащие и лица действуют в пределах своих должностных обязанностей.

Другая статья указывает на императивность Единых правил в отношении исковых требований **(статья 41)** <1>. Любой иск, предъявленный на любом основании в отношении ответственности перевозчика, может быть предъявлен только в соответствии с условиями и ограничениями, установленными Едиными Правилами. Это же положение распространяется на любой иск к служащим и иным лицам, за которых перевозчик несет ответственность в соответствии со **статьей 40**.

<1> Такая ответственность по СМГС не установлена.

5. Отстаивание прав. Претензии и иски.

Раздел IV ЦИМ-КОТИФ именуется "Отстаивание прав". Он состоит из семи статей (статьи 42 - 48). Основное содержание статей регламентирует процедуры предъявления претензий, относящихся к договору перевозки, указывает, кто и кому имеет право предъявлять претензии, компетентность судебных инстанций

для целей предъявления исков, сроки исковой давности и др.

Единые правила указывают на то, что частичные потери или повреждения груза должны быть оформлены документально **(статья 42)**. Документом, подтверждающим указанные потери, является коммерческий акт **(§ 1 статьи 42)**. Коммерческий акт должен быть незамедлительно составлен:

- в случае обнаружения частичной потери или повреждения груза перевозчиком;
- в случае предположения перевозчиком о частичной потере или повреждении груза;
- в случае утверждения об этом правомочного по договору лица <1>.

<1> По СМГС утрата или повреждения груза также оформляются коммерческим актом (статья 18).

Коммерческий акт в указанных случаях должен быть составлен перевозчиком по возможности в присутствии правомочного лица. Коммерческий акт должен указывать в соответствии с характером случившейся потери или повреждения на состояние груза, его массу, а также на причину возникновения утрат или повреждений. Если это возможно, в коммерческом акте следует указать размер происшедшего ущерба. Копия коммерческого акта должна быть бесплатно доставлена и вручена правомочному по договору лицу **(§ 2 статьи 42)**.

Если правомочное по договору лицо не соглашается со сведениями, указанными в коммерческом акте, оно может потребовать проведения независимой экспертизы для определения состояния груза и размера ущерба **(§ 3 статьи 42)**. Экспертиза может быть назначена либо сторонами договора перевозки, либо судом или арбитражем.

Единые правила указывают на претензионные процедуры, которые могут удовлетворить требования к перевозчику в досудебном порядке **(статья 43)**. Претензии в письменном виде могут предъявляться перевозчику только теми лицами, которые имеют право возбуждать судебное дело в отношении перевозчика **(§ 2 статьи 43)** <1>. Письменная претензия должна подтверждаться необходимыми документами, которые прилагаются к претензионному заявлению. В документе говорится только о предъявлении претензий перевозчику. О претензиях перевозчика отправителю и получателю в Единых правилах ничего не сказано.

<1> Из содержания **статьи 44** следует, что иск перевозчику может предъявить правомочное по договору лицо: либо отправитель, либо получатель, но никак оба одновременно. СМГС **(статья 29)** предусматривает возможность одновременного предъявления претензии по одному и тому же основанию и отправителем, и получателем.

Если претензию перевозчику предъявляет отправитель, то он должен представить дубликат накладной **(§ 3 статьи 43)**. При его отсутствии он должен либо представить доказательства отказа получателя принимать груз, либо иметь доверенность от получателя на предъявление претензии. Если претензию предъявляет получатель, то он должен предъявить накладную **(§ 4 статьи 43)**. Любые документы, прилагаемые к претензионному заявлению и доказывающие требования к перевозчику, должны быть предъявлены либо в оригинале, либо по требованию перевозчика в виде должным образом заверенных копий **(§ 5 статьи 43)**. При удовлетворении претензии перевозчик имеет право сделать соответствующие отметки в накладной и в дубликате накладной **(§ 6 статьи 43)**.

Положения **статьи 37** и правила предъявления исков **(статья 44)** не указывают на императивность претензионных процедур: непредъявление претензий отправителем или получателем не лишает их права на иск. Поэтому претензионные процедуры следует считать факультативными <1>.

<1> СМГС предусматривает императивность претензионных процедур: непредъявление претензий перевозчику лишает отправителя и/или получателя права на иск.

Единые правила не допускают одинаковых и одновременных возможностей предъявления исков к перевозчику и отправителем, и получателем. **Статья 44** указывает на лица, имеющие право на предъявление иска. По общему правилу правом на иск обладает только правомочное по договору лицо - лицо, обладающее правом распоряжаться грузом или иными правами по договору в конкретный момент. Право отправителя на предъявление иска может быть им реализовано:

- до того момента, когда получатель взял от перевозчика накладную и вступил в права распоряжения грузом;
- до того момента, когда получатель принял груз;

- до того момента, когда получатель заявил, что будет отстаивать свои права перед перевозчиком на основании **§ 3 статьи 17** и **§ 3 статьи 18**.

Право получателя на предъявление иска может быть им реализовано с того момента, когда соответствующее право на предъявление иска теряет отправитель **(§ 1 статьи 44)**. При этом право получателя на предъявление иска прекращается с того момента, когда после переадресовки получателем груза другое лицо, назначенное получателем, вступит в свои права распоряжения накладной или грузом **(§ 2 статьи 44)**.

Исковое требование о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки груза, может быть потребовано только тем лицом, которое осуществило оплату услуг перевозчика **(§ 3 статьи 44)**, и только к тому перевозчику, который получил указанную сумму **(§ 3 статьи 45)**.

Иски, основанные на договоре перевозки, могут быть предъявлены к первому перевозчику, к последнему перевозчику или к перевозчику, который осуществлял ту часть перевозки, во время которой случилось действие, послужившее основанием для возбуждения иска **(§ 1 статьи 45)** <1>. Иск может быть предъявлен также к любому последующему перевозчику, если он с его же согласия изначально указан в накладной **(§ 2 статьи 45)**. Иск может быть также предъявлен к заменяющему (фактическому) перевозчику в той мере, в какой на него распространяются Единые правила **(§ 6 статьи 45)**. Если у истца имеется выбор между несколькими перевозчиками (в том числе последующими, заменяющими), то он теряет это право после предъявления иска одному из них **(§ 7 статьи 45)**.

<1> На основании правил **статьи 29** СМГС отправитель должен предъявлять иски к национальной железной дороге страны отправления груза, а получатель - к национальной железной дороге страны назначения груза.

Статья 46 указывает на компетентность судебных инстанций, в которые могут быть поданы иски, основанные на договоре перевозки, регулируемом Едиными правилами. Иски могут быть поданы только в суды на территории государств - участников КОТИФ. Иск может быть подан в судебную инстанцию, на территории которого:

- постоянно проживает либо обычно находится ответчик, либо находится центральный офис, филиал или агентство ответчика, где был заключен договор перевозки;
- находится пункт приема груза к перевозке перевозчиком или пункт, предусмотренный для его доставки.

Кроме того, стороны договора перевозки могут специально согласовать иную судебную инстанцию на территории одного из государств - участников Конвенции. Обращение в иные судебные инстанции не допускается **(§ 1 статьи 46)**. Единые правила не указывают на возможность решения споров путем арбитражного разбирательства, но и не запрещают таковое.

Никакое новое судебное разбирательство в отношении одного и того же дела не может быть рассмотрено ни в каком новом суде, за исключением случаев, когда решение суда, где предъявлялся первоначальный иск, неисполнимо в государстве, в котором предъявлен новый иск.

Единые правила исходят из презумпции того, что прием правомочным по договору лицом от перевозчика груза с признаками частичной утраты или повреждения, а также в случае превышения срока доставки лишает это лицо права на иск к перевозчику, основанный на договоре перевозки **(§ 1 статьи 47)**. Основаниями для того, чтобы право на иск не было аннулировано, являются **(§ 2 статьи 47)**:

a) в случае частичной утраты груза или его повреждения:

- установление потерь или повреждений груза с помощью коммерческого акта, который был составлен до получения груза правомочным лицом;
- установление потерь или повреждений груза, которое должно было быть осуществлено с помощью коммерческого акта, но не произошло по вине перевозчика;

b) в случае не сразу обнаруженной потери или повреждения груза (неявной утраты или повреждения груза):

- установление такого факта с помощью коммерческого акта сразу по обнаружении, но не позднее семи дней после получения груза;
- кроме того, доказательство, что ущерб возник во время периода ответственности перевозчика - с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи;

c) в случае превышения сроков доставки - в случае предъявления правомочным лицом претензии в течение 60 дней одному из перевозчиков, поименованных в **статье 45**;

d) в случае предоставления правомочным лицом доказательств, что ущерб был причинен в

результате какого-либо действия или упущения перевозчика, совершенного либо с намерением нанесения такого ущерба, либо в результате опрометчивых действий, предполагающих такую потерю или повреждение.

Если груз был сдан перевозчиком и принят получателем без коммерческого акта, то до доказательства обратного действует презумпция того, что груз был сдан перевозчиком и принят получателем в хорошем состоянии. Нет коммерческого акта при получении груза с частичными утратами или повреждениями - нет права на иск.

В отношении неявных утрат и повреждений право требований правомочного лица сохраняется в течение семи дней со дня выдачи груза. В течение этого срока надо установить потери, потребовать от перевозчика составления коммерческого акта, установить размер ущерба и доказать, что утрата произошла во время периода ответственности перевозчика. В противном случае аннулируется право на иск.

В отношении требований по превышению срока доставки груза правомочному по договору лицу предоставляется 60 дней. Для исковых требований по превышению сроков доставки груза обязательно требуется предъявление соответствующей претензии в указанные сроки к одному из перевозчиков, указанных Едиными правилами. Если претензия не будет предъявлена - теряется право на иск.

Срок исковой давности по Единым Правилам - один год **(§ 1 статьи 48)** <1>. Если речь идет о потерях или повреждениях грузов, вызванных умышленными действиями перевозчика или приравненных к таковым, а также при разбирательстве по нескольким договорам перевозки, связанным с переотправкой груза **(статья 28)** <2>, срок исковой давности составляет два года.

<1> Срок исковой давности по СМГС - девять месяцев **(статья 31)**.

<2> А также в некоторых иных случаях, поименованных в **§ 1 статьи 48**.

Срок исковой давности начинает течь **(§ 2 статьи 48)**:

- в случае полной утраты груза - начиная с 30-го дня после истечения срока доставки;
- в случае частичной утраты или повреждения груза или превышения срока доставки - со дня выдачи груза;
- во всех остальных случаях - со дня, когда может быть осуществлено право на предъявление иска.

Дата подачи иска в срок исковой давности не включается.

Если правомочное лицо предъявило претензию перевозчику, то срок подачи иска приостанавливается до того дня, когда перевозчик отклонит претензию, уведомит об этом правомочное лицо и возвратит ему все приложенные к претензионному заявлению документы **(§ 3 статьи 48)** <1>. Срок рассмотрения претензии перевозчиком в Единых правилах не установлен <2>. Предоставление доказательств о принятии претензии или ответе на нее возлагается на ту сторону, которая полагается на указанные факты.

<1> Согласно статье 31 СМГС срок исковой давности совмещен со сроком претензионной давности. Предъявление претензии к железной дороге приостанавливает течение срока исковой давности.

<2> Срок рассмотрения претензии по СМГС - 180 дней **(статья 29)**.

По истечении срока исковой давности никакие иски, встречные иски и обжалования не принимаются **(§ 4 статьи 48)**.

6. Взаимоотношения между перевозчиками.

Последний раздел V ЦИМ-КОТИФ посвящен взаимоотношениям между перевозчиками. Этот раздел насчитывает четыре статьи (статьи 49 - 52).

Прежде всего любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при отправлении провозные платежи и иные сборы, должен выплатить другим перевозчикам, участвующим в реализации договора перевозки, причитающуюся им долю. Расчеты долей должны устанавливаться соглашением между перевозчиками **(статья 49)**. **Статьей 50** устанавливается право перевозчика, уплатившего возмещение, на регресс к другим перевозчикам. При этом перевозчик, по вине которого произошла потеря, повреждение или нарушение срока доставки, должен считаться единственным ответственным за нарушение. Если виновными являются несколько перевозчиков, то сумма возмещения должна распределяться пропорционально доказанной вине каждого. Если установить вину каждого перевозчика невозможно, каждый из них должен отвечать за ущерб в равных долях. Каждый из перевозчиков имеет право доказать, что потери или утраты не явились результатом его вины.

Положения **статей 49 и 50** являются диспозитивными. Перевозчики, участвующие в реализации того или иного договора перевозки, могут договориться между собой о применении положений, отступающих от

статей 49 и 50 (статья 52).

Статья 51 Единых правил устанавливает процедуру регресса, т.е. отношений между перевозчиком, который имеет право на регресс, и перевозчиком, против которого выдвигается регрессный иск. В частности, не подлежит оспариванию обоснованность платежа, произведенного перевозчиком, осуществляющим свое право на регресс.

7. Формула международного соглашения (Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом).

Общие положения

Цель: регулирование отношений, связанных с договором международной железнодорожной перевозки грузов на территории государств - участников КОТИФ. Регулируются также отношения, связанные с договорами железнодорожно-морских и железнодорожно-водных перевозок грузов по линиям и маршрутам, включенным в КОТИФ.

Понятие **"груз"** не определено. К категории грузов отнесены живые животные, железнодорожный подвижной состав, перевозимый на своих осях, интермодальные транспортные единицы (контейнеры, съемные кузова, полуприцепы и иные аналогичные грузовые единицы).

Каждая партия перевозимого по одной накладной груза определяется в виде отправки - повагонной или мелкой.

Договор перевозки и транспортный документ

Договор перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении. Дано определение договора международной перевозки груза. Тип договора перевозки может быть любым - консенсуальным или реальным. Накладная оформляется после заключения договора. Поэтому договор перевозки чаще всего является консенсуальным.

Существенные условия договора перевозки груза: обязательство перевозчика перевезти груз за плату в установленный срок в место назначения и сдать груз получателю. Договор следует квалифицировать как срочный и возмездный.

Структура и содержание договора перевозки груза: не определены.

Термин **"договор международной железнодорожной перевозки груза"** не употребляется. Международный характер договора перевозки следует из того, что пункт приема груза и пункт, предусмотренный для его выдачи, находятся в двух разных государствах, из которых хотя бы одно является участником Конвенции (КОТИФ).

Определение транспортного документа: накладная установленного образца. Строго определены форма накладной, содержания ее граф (полей) и порядок ее заполнения. Определено, что накладная сопровождает груз до пункта назначения и выдается получателю вместе с грузом. Дубликат накладной выдается перевозчиком отправителю после приема груза к перевозке. Накладная не должна выполнять функции коносамента.

Определен перечень данных и сведений, обязательных для внесения в накладную, а также перечень данных и сведений, которые в случае необходимости могут быть внесены в накладную.

Нормативно не определено, кто должен составлять накладную. Однако по косвенным признакам можно установить, что накладную готовит и оформляет отправитель. Накладная подписывается отправителем и перевозчиком.

Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных, административных и иных формальностей. Отправителем должны быть переданы перевозчику все сведения о грузе, в том числе о его особом характере.

Накладная и ее дубликат могут быть представлены в виде электронной записи данных.

Стороны договора перевозки груза определены: отправитель и перевозчик. Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. Он может не принимать накладную и отказаться от приема груза. Получатель имеет право предъявлять претензии и иски к перевозчику в порядке и сроки, установленные Едиными Правилами.

Возмездность по договору перевозки груза - определена.

Обязанности сторон договора перевозки

Обязанности перевозчика: грузить и выгружать мелкие отправки (диспозитивно); проверять по требованию отправителя состояние и количество груза во время погрузки, если погрузку осуществлял отправитель; исполнять выполнимые предписания правомочного лица (отправителя или получателя) в отношении изменения договора перевозки; вручать накладную и выдавать грузы получателю в пункте назначения; оформлять в случаях, предусмотренных Едиными правилами, коммерческие акты; рассматривать претензии отправителя или получателя; возврат правомочному лицу средств, вырученных от реализации груза.

Обязанности отправителя: оплачивать провозные платежи и иные расходы за перевозку груза (диспозитивно); надлежащим образом оформлять накладную, передавать перевозчику полные и достоверные сведения о грузе; нести ответственность за сведения, внесенные в накладную; обеспечить груз надлежащей тарой или упаковкой; передать перевозчику все необходимые товаросопроводительные документы; осуществлять погрузку повагонных отправок (диспозитивно).

Обязанности получателя: оплачивать провозные платежи и иные расходы за перевозку груза, не оплаченные отправителем; осуществлять выгрузку повагонных отправок (диспозитивно).

Права сторон договора перевозки груза

Права перевозчика: проверять соблюдение отправителем условий перевозки; проверять сведения, указанные отправителем в накладной; вносить результаты проверок в накладную; проверять состояние груза, его свойства, массу и количество мест; требовать указаний от правомочного лица (отправителя или получателя) при возникновении препятствий к перевозке и выдаче груза; выгружать и уничтожать опасные грузы без выплаты компенсации; реализовывать невостребованный груз; требовать предоставления оригиналов документов, прилагаемых к претензии; делать отметки в накладной и дубликате накладной об урегулировании претензии.

Права отправителя: требовать проверки перевозчиком состояния груза и его количества, если погрузка осуществляется отправителем; согласовывать маршрут перевозки; изменять условия договора перевозки; изначально распоряжаться грузом; объявлять ценность груза и заинтересованность в его доставке; присутствовать при выполнении или лично выполнять таможенные, административные и иные формальности; требовать составления коммерческого акта; предъявлять претензии и иски в порядке, установленном Едиными правилами.

Права получателя: изменять условия договора перевозки; распоряжаться грузом с того момента, как отправитель теряет это право, в том числе требовать от перевозчика выдачи груза иному лицу; требовать вручения накладной и выдачи доставленного груза; требовать составления коммерческого акта и проведения экспертизы по грузу; предъявлять претензии и иски.

Ответственность сторон договора перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен - с момента приема груза к перевозке в пункте отправления до момента его выдачи в пункте назначения.

Общая ответственность перевозчика: определяется ущербом, причиненным в результате утраты, порчи и повреждения груза, а также просрочкой в доставке. Едиными правилами определен перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности (каталог исключений). Ответственность перевозчика построена по принципу его априорной презумированной вины.

Ответственность перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза или снижение его качества: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности железной дороги): установлены - по рыночной цене на дату и место приема груза к перевозке.

Возврат перевозчиком провозных платежей, таможенных пошлин и иных расходов, связанных с перевозкой утраченного груза: установлен.

Срок доставки груза: устанавливается императивно и нормативно в зависимости от рода отправки. Сторонам договора предоставляется возможность установить иные сроки доставки груза, отличные от нормативных.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (просрочку в доставке) груза: определена императивно в виде исключительной неустойки, величина которой не должна превышать четырехкратного размера стоимости перевозки груза.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным: определен - через 30 дней по истечении срока доставки.

Предел ответственности перевозчика: установлен - 17 единиц специальных прав заимствования за каждый килограмм недостающей массы брутто груза.

Ответственность отправителя: определяется потерями и убытками перевозчика вследствие неправильного оформления накладной посредством внесения в нее неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия прилагаемых к накладной необходимых товаросопроводительных и иных документов; определяется потерями и убытками перевозчика, вызванными некачественной тарой и упаковкой груза; определяется потерями и убытками перевозчика за все последствия произведенной отправителем некачественной погрузки груза.

Ответственность получателя: после требований выдачи ему груза отвечает за уплату провозных платежей и возмещение иных целесообразно понесенных расходов перевозчика.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: установлена. Перевозчик несет ответственность за своих служащих и лиц, услугами которых он пользуется для осуществления перевозки.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен, но носит факультативный характер, так как непредъявление претензии к перевозчику не влечет за собой потерю права на предъявление иска (кроме требований возмещения за превышение срока доставки груза).

Основания предъявления претензий к перевозчику: не установлены. Правомочное лицо имеет право предъявить претензию к перевозчику по любому основанию, вытекающему из договора перевозки.

Сроки предъявления претензий к перевозчику: определены - в течение срока исковой давности. Срок рассмотрения претензий перевозчиком не установлен. На время срока рассмотрения перевозчиком претензии приостанавливается течение срока исковой давности.

Претензионный характер требований перевозчика к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - один год.

Возможность продления срока исковой давности: установлена. Срок исковой давности должен составлять два года, если речь идет об исках, связанных с потерями или утратами, вызванными умышленными действиями перевозчика или приравненными к таковым, а также в ряде других случаев, предусмотренных Едиными правилами.

Места и порядок судебного разбирательства: определены.

Возможность арбитражного разбирательства: не определена.

3.3. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ

3.3.1. Общие положения.

Наличие на евроазиатском пространстве двух глобальных частноправовых систем в области железнодорожного транспорта не отменяет, но затрудняет реализацию международных перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ. Объемы внешнеторговых и транзитных перевозок из года в год растут, что объясняется, помимо прочего, экологическими преимуществами железнодорожного транспорта по отношению к транспорту автомобильному. Существует много проблем, связанных с параллельным существованием двух альтернативных железнодорожных правовых систем, из которых остановимся на трех основных.

Первая проблема носит формальный характер. СМГС и ЦИМ не являются преемственными системами. Их невозможно объединить в одну систему, так как они построены по различным правовым принципам и правилам. Кроме того, в отличие от ЦИМ-КОТИФ, СМГС имеет обязательную силу для железных дорог, участвующих в Соглашении, а также для отправителей и получателей стран - участниц СМГС. Но даже формально объединить эти две системы невозможно. Принципиальные различия между СМГС и Едиными правилами проявляются во многом. Они касаются вопросов применения нормативных актов, квалификации и условий договора перевозки, правового положения получателя, правил оплаты услуг по договору, приема и выдачи груза, исчисления размеров и пределов ответственности железной дороги (перевозчика), правил предъявления претензий и исков и др. На сегодняшний день процесс унификации рассматриваемых нормативных актов затруднен, так как непонятно, на какие компромиссы готовы пойти

организации, ведающие их разработкой (ОСЖД и ОТИФ).

Вторая проблема, как правило, занимает железнодорожные администрации государств. Не готовые к изменениям или не обладающие возможностями изменения положений применяемых ими нормативных актов, они все больше говорят о сближении двух правовых систем. На наш взгляд, это пока нереально. Хотя попытки к этому уже предпринимались. Взять хотя бы Соглашение о международных железнодорожных грузовых перевозках между Россией, Белоруссией и Германией транзитом по территории Польши. Соглашение, заключенное соответствующими национальными железными дорогами 21 января 1998 г. в г. Берлине (ФРГ) и вступившее в силу с 1 сентября 1998 г., утвердило Международный железнодорожный грузовой тариф России, Беларуси, Германии (ГБРТ), Условия перевозок ГБРТ, служебную инструкцию к ГБРТ и другие документы.

Нормы и правила, содержащиеся в Условиях перевозок ГБРТ, были разработаны для сближения норм и правил СМГС и ЦИМ в интересах заключения и исполнения договорных отношений по перевозке грузов в прямом международном железнодорожном сообщении по прямой накладной между Россией и Беларусью - с одной стороны, и Германией - с другой стороны. Содержание Условий перевозок ГБРТ можно условно разделить на две части.

Первая из них представляет собой прямую компиляцию тех положений СМГС и ЦИМ, которые по факту не противоречат друг другу. Они, как правило, изложены в документе, в редакции Единых правил. Здесь можно упомянуть положения относительно согласия железных дорог выполнять перевозки, правила заполнения накладной и ее содержание, ответственность за сведения, внесенные в накладную, предъявление к перевозке и погрузка груза, выполнение административных, таможенных и иных правил, изменение договора перевозки, основания и периоды ответственности железных дорог и др.

Вторая часть Условий перевозок ГБРТ относится к тем правилам и положениям, которые принципиально различаются либо по отношению к СМГС, либо по отношению к ЦИМ-КОТИФ. Здесь можно упомянуть различную квалификацию договора перевозки и различные подходы к определению пути следования груза. По-разному определяются обязанности отправителя по уплате провозных платежей, допущение или невозможность наложенных платежей и ссуд, неопределенное правовое положение получателя, бремя доказывания в случае возникновения ущерба, правила исчисления ущерба при повреждении или утрате груза, претензионные процедуры, срок исковой давности и др.

Если в полной мере применять это Соглашение, то в странах, применяющих СМГС (Россия, Беларусь), и в странах - участницах ЦИМ-КОТИФ (Германия, Польша) в рамках заключения и исполнения договора перевозки следует применять не только противоречивые положения, но и положения, предусмотренные правилами **статьи 7** Условий перевозок ГБРТ. А именно: если Соглашением не определено иное, то для немецких и польских железных дорог должны действовать предписания ЦИМ, а для российских и белорусских железных дорог - предписания СМГС.

Кроме того, Условия перевозок ГБРТ предусматривают двойное толкование одних и тех же правил и положений. Например, предел ответственности железных дорог при утрате груза установлен: 34 швейцарских франка за килограмм массы брутто, но для российских и белорусских железных дорог это правило не действует **(статья 34)**. Или в отношении предъявления исков установленный Условиями перевозок порядок имеет особенность: в России и Беларуси иск может быть предъявлен только после предъявления претензии.

Все это и многое иное не позволило ГБРТ стать тем нормативным актом, которым готовы пользоваться и железные дороги (перевозчики), и грузовладельцы - отправители и получатели. Поэтому несмотря на то, что ГБРТ формально введен в действие, фактически в договорной работе его не применяют. Уже в 2003 г. представители Российских и Германских железных дорог заявили о необходимости реформирования Соглашения.

Существует и третья проблема, заставляющая искать формальные пути легитимного оформления перевозок между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ. В настоящее время наша страна пока не готова присоединиться к КОТИФ, хотя бы даже отдельными железнодорожными линиями, что в принципе предусмотрено положениями этой Конвенции. Российские железные дороги не граничат с железными дорогами государств, которые участвуют только в КОТИФ. Литва и Польша одновременно участвуют и в том и в другом международном договоре, а с Финляндией Россия заключила двустороннее межправительственное соглашение о прямом международном железнодорожном сообщении <1>. Соседство со странами, железные дороги которых в сообщении с Россией применяют положения СМГС, не стимулирует активной деятельности по формированию единого международного правового поля в сфере железнодорожных перевозок грузов. Кроме того, функционеры железнодорожной отрасли понимают, что изменение международных норм должно повлечь за собой приведение их в соответствие с внутренними

нормами и правилами. Это будет означать коренную переработку и устава железнодорожного транспорта, и правил перевозок, и иных подзаконных актов, в том числе ведомственного характера. Не секрет, что СМГС всегда строился на основе и в соответствии с принципами и нормами российского (советского) железнодорожного права.

<1> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении. Хельсинки, 16 апреля 1996 г.

В этой ситуации оформление международных перевозок между двумя правовыми системами может реализовываться двумя способами: или через систему переоформления перевозочных документов (накладных) на пограничных станциях СМГС-ЦИМ, или путем создания и внедрения единого документа, который будет признан обеими правовыми системами. Сегодня возможны и имеют силу оба указанных подхода.

3.3.2. Переоформление железнодорожных перевозочных документов при перевозках грузов в сообщениях СМГС-CIM и CIM-СМГС.

Система переоформления перевозочных документов, функционирующая с момента параллельного существования СМГС и КОТИФ, основана на следующем. Какая-либо, чаще транзитная, национальная железная дорога принимает груз, оформленный по накладной одной правовой системы, затем оформляет на груз накладную в рамках нормативного акта другой правовой системы и отправляет груз к конечной станции назначения, прилагая первоначальную накладную ко вновь оформленной.

Данная система базируется на нескольких принципах:

- железная дорога, переоформляющая накладные, должна иметь на это формальное право, т.е. должна быть участницей и СМГС, и ЦИМ-КОТИФ;
- перевозка должна переоформляться на границах двух правовых систем, вернее, на пограничных станциях, когда хотя бы одна национальная железная дорога теряет право продолжить перевозку из-за того, что договор перевозки уходит из-под ее юрисдикции;
- каждый из двух перевозочных документов - первоначальный и вновь оформленный - должен покрывать перевозку в соответствующей правовой зоне;
- должен существовать нормативный документ, определяющий порядок переоформления документов и переотправки грузов;
- переоформление документов должно быть возмездным: за эту операцию должен взиматься сбор, соответствующий уровню расходов на пограничной станции переоформления накладных.

Национальные железные дороги и конкретные станции переоформления накладных определяются генеральными потоками международных перевозок грузов, которые концентрируются на основных направлениях внешнеторговых и транзитных сообщений. При перевозках грузов между зонами СМГС и ЦИМ в переоформлении документов принимают участие Литовские железные дороги <1>, Польские государственные железные дороги, Железные дороги Словацкой Республики, Румынские железные дороги и Венгерские железные дороги.

<1> Акционерное общество "Летувос гяляжинкяляй" (ЛГ).

Эти национальные железные дороги участвуют в СМГС и ЦИМ-КОТИФ, за исключением Румынских железных дорог <1>. Порядок переоформления накладных СМГС на накладные ЦИМ (перевозка в направлении "Восток - Запад") и накладных ЦИМ на накладные СМГС (перевозка в направлении "Запад - Восток") установлен Международным железнодорожным транзитным тарифом (МТТ) <2>, который разрабатывается и утверждается Организацией сотрудничества железных дорог (г. Варшава, Польша) <3>.

<1> Румынские железные дороги участвуют в КОТИФ, но не участвуют в СМГС. Железные дороги Румынии применяют СМГС только на участках румыно-молдавской, румыно-украинской границ до переоформляющей накладные румынской станции при транзитных перевозках в Болгарию и в обратном направлении. Переоформление накладных при перевозке грузов в(из) Румынию(-и) производится в соответствии с **пунктами 1.1 и 1.2** приложения 12.6 к СМГС.

<2> Назначение МТТ заключается не только в формализации правил и процедур, связанных с переоформлением накладных при перевозках грузов между различными системами международного железнодорожного права. МТТ содержит правила исчисления провозных платежей по транзитным железным дорогам, приводит номенклатуру грузов, определяет тарифные расстояния, ставки, платы за

перевозку и дополнительные сборы, взимаемые за перевозку по транзитным железным дорогам стран - участниц тарифа. Фактически МТТ создает буферную правовую основу для формализации договорных отношений по перевозке грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ.

<3> Аналогичный порядок переоформления документов установлен в приложении 12.6 к СМГС.

По состоянию на 1 января 2008 г. в МТТ участвуют национальные железные дороги Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Российской Федерации, Таджикистана, Узбекистана, Украины, Чешской Республики, Эстонии.

Литовские железные дороги участвуют в СМГС, ЦИМ-КОТИФ и МТТ. Польские железные дороги участвуют в СМГС и ЦИМ-КОТИФ. Формально вышедшие из МТТ Польские железные дороги дали согласие полностью придерживаться правил переоформления накладных по МТТ. Поэтому МТТ содержит положения о переоформлении накладных на Польских железных дорогах. Словацкие железные дороги являются участником ЦИМ-КОТИФ, но не участвуют де-юре в СМГС и вышли из МТТ. Однако в трехстороннем соглашении между Россией, Украиной и Словакией установлен порядок переоформления накладных при перевозках грузов в направлениях "Восток - Запад" и "Запад - Восток" <1>. Он полностью соответствует тем правилам, которые определены в МТТ.

<1> Соглашение между Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики и Министерством транспорта Украины о международном железнодорожном грузовом сообщении между Российской Федерацией, Словацкой Республикой и Украиной и транзитных сообщениях по железным дорогам этих государств. Астана, 9 июня 1999 г.

Направление "Восток - Запад". Перевозка из страны СМГС в страну ЦИМ-КОТИФ оформляется по перевозочным документам СМГС:

- до первой входной пограничной станции Польских, Словацких, Венгерских или Румынских железных дорог, если груз следует транзитом через указанные национальные железные дороги <1>;

<1> Для Румынских железных дорог только для транзита в Болгарию.

- до станции Шяштокай Литовских железных дорог, если груз следует транзитом по Литовским и Польским железным дорогам через пограничный переход Моцкава (Литовские железные дороги) - Тракишки (Польские железные дороги);

- до станции Драугисте Литовских железных дорог, если груз следует транзитом по Литовским железным дорогам и далее при участии международной переправы Клайпеда (Литовские железные дороги) - Мукран (Германские железные дороги).

На указанных станциях поименованных железных дорог производится переоформление накладных СМГС на накладные ЦИМ для переотправки грузов в страну окончательного назначения (**пункт 1 § 40** МТТ) <1>.

<1> Аналогичная норма для транзита по Словацким железным дорогам содержится в **пункте 4 статьи 1** вышеупомянутого трехстороннего соглашения между Россией, Словакией и Украиной.

В графе 8 накладной СМГС "Дорога и станция назначения" отправитель указывает наименование транзитной железной дороги и соответствующей станции, переоформляющей перевозочные документы **(пункт 2 § 40)**. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки груза на станцию..." (указывается станция и железная дорога окончательного назначения в стране ЦИМ-КОТИФ). В графе 5 накладной СМГС "Получатель, почтовый адрес" отправитель указывает "Начальник станции", а в графе 4 "Особые заявления отправителя" - окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес (**пункт 3 § 40)**. Переоформляющая документы станция отправляет груз до станции окончательного назначения по перевозочным документам ЦИМ, в точности перенося все данные первоначальной накладной СМГС во вновь составленную накладную **(пункт 4 § 40)**. В накладной ЦИМ в графе 10 "Отправитель (имя, адрес)" переоформляющая станция указывает по данным накладной СМГС отправителя груза и его почтовый адрес, а также станцию первоначального отправления **(пункт 5 § 40)**.

Накладная СМГС прилагается к новой накладной ЦИМ **(пункт 6 § 40)**. В графе 36 накладной ЦИМ "Приложение к накладной" делается отметка: "Приложена накладная СМГС N ... от ... (дата)". В графе 92

накладной ЦИМ "Календарный штемпель станции отправления" переоформляющая станция ставит свой календарный штемпель. По требованию грузоотправителя, указанного в накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной ЦИМ **(пункт 7 § 40)**.

Платежи за перевозку груза по накладной СМГС взимаются с отправителя на станции отправления, а за перевозку груза по накладной ЦИМ - с получателя на станции назначения <1>. Допускается также уплата провозных платежей и дополнительных сборов через экспедиторские организации на условиях, указанных в **пункте 2 § 11** МТТ **(пункт 8 § 40)**. МТТ предусматривает право экспедитора (экспедиторской организации) участвовать в процедуре переоформления накладных в рамках получения ими прав и обязанностей по поручению от имени отправителя или получателя **(§ 39** МТТ). В этом случае экспедитор указывается в накладной в качестве отправителя или получателя. Участие экспедитора от имени отправителя или получателя в процедуре переоформления накладных имеет смысл, когда экспедитор является плательщиком провозных платежей и иных сборов от имени отправителя или получателя.

<1> Правила взимания провозных платежей при перевозках грузов с переоформлением накладных отличаются от соответствующих правил СМГС и ЦИМ.

Процедуру переоформления накладных можно квалифицировать следующим образом. Отправитель из страны СМГС указаниями в соответствующих графах накладной выражает желание закончить исполнение договора перевозки груза по нормам СМГС на поименованной станции. Далее отправитель просит соответствующую транзитную железную дорогу в лице начальника станции вступить с ним в договорные отношения по перевозке груза, но уже по нормам ЦИМ. Отправитель груза по СМГС остается отправителем груза по ЦИМ, станцией отправления по ЦИМ становится станция переоформления накладной. Первым (договорным) перевозчиком по ЦИМ становится транзитная железная дорога, переоформившая накладную СМГС на накладную ЦИМ.

Направление "Запад - Восток". Процедура переоформления накладных при перевозках грузов из стран, применяющих только ЦИМ, в страны, применяющие только СМГС, аналогична той, которая предусмотрена на направлении "Восток - Запад". Переоформление документов осуществляется на транзитных железных дорогах в порядке, предусмотренном **§ 41** МТТ. Разница состоит лишь в том, что переоформление накладных производится на выходных пограничных станциях Польских, Словацких, Венгерских, Румынских <1> и Литовских железных дорог, а также на тех конкретных станциях Литовских и Польских железных дорог, которые были поименованы в процедурах переоформления накладных по направлению перевозок "Восток - Запад". Это те же самые станции транзитных железных дорог, которые осуществляют переоформление накладных СМГС на накладные ЦИМ.

<1> Только для транзита из Болгарии в страны, применяющие только положения и правила СМГС.

Направляя груз в страну СМГС, отправитель страны ЦИМ-КОТИФ заключает первый (по счету) договор перевозки от станции отправления до станции переоформления накладной ЦИМ на накладную СМГС. Получателем груза по накладной ЦИМ является начальник последней выходной пограничной станции транзитной железной дороги. Он от имени отправителя (или его экспедитора) заключает с железной дорогой, применяющей только СМГС, договор перевозки по нормам этого соглашения. Сторонами этого (второго) договора перевозки являются отправитель груза страны ЦИМ и первая (по счету) национальная железная дорога страны СМГС. Ответственность за уплату провозных платежей и иных сборов по первому договору перевозки (по накладной ЦИМ) лежит на отправителе груза страны ЦИМ, а ответственность за уплату провозных платежей и иных сборов по второму договору перевозки (по накладной СМГС) - на получателе груза страны СМГС. Эта ответственность возлагается на экспедиторов отправителя и получателя, если именно они поименованы в качестве отправителя груза по накладной ЦИМ и получателя груза по накладной СМГС. Порядок заполнения накладной ЦИМ и новой накладной СМГС установлен правилами **пунктов 3 - 7 § 41**. По требованию грузоотправителя, указанного в накладной ЦИМ, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС **(пункт 8 § 41)**.

В целом можно констатировать, что предписания МТТ определяют условия для перевозки грузов между странами, принадлежащими к разным системам международного железнодорожного права, с переоформлением накладной транзитной железной дорогой, применяющей обе правовые системы **(пункт 1 § 38)** <1>.

<1> Кроме процедур переоформления накладных между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ МТТ

определяет порядок оформления перевозочных документов при перевозках грузов за пределы зоны СМГС, в том числе в Финляндию и из Финляндии в железнодорожном сообщении, и для переотправки грузов водным и автомобильным транспортом **(§ 42 - 49)**.

Положения **пункта 1 § 38** дают следующую правовую квалификацию установленной в МТТ правовой процедуры переоформления перевозочных документов: "Переоформление по указанию отправителя в накладной перевозочных документов одной системы на перевозочные документы другой системы международного транспортного права транзитной железной дорогой, применяющей обе эти правовые системы, создает непосредственную связь и взаимную зависимость между двумя перевозочными документами, что придает данной перевозке некоторые признаки перевозки по прямой накладной" (цитируется в точности по официальному тексту МТТ. - **Примеч. авт.**).

Во-первых, не все из указанных транзитных железных дорог не являются участниками СМГС. Словацкие железные дороги, хотя и применяют правила и условия СМГС, формально в Соглашении не участвуют. Не являются участниками СМГС также Румынские железные дороги, хотя и применяют Соглашение на отдельных приграничных маршрутах (приложение 12.6 к СМГС).

Во-вторых, правила МТТ, регламентирующие процедуры переоформления накладных на Польских, Словацких, Румынских и Венгерских железных дорогах, могут быть оспорены по формальным признакам: все перечисленные национальные железные дороги уже не являются участницами МТТ. Правила МТТ по переоформлению накладных продублированы также в приложении 12.6 к СМГС.

В-третьих, следует осторожно относиться к утверждению о том, что переоформление накладных "создает непосредственную связь и взаимную зависимость между двумя перевозочными документами". Можно признать связь между данными и сведениями, переносимыми из накладной СМГС в накладную ЦИМ и из накладной ЦИМ в накладную СМГС, если данные и сведения переносятся в точности с указанными в МТТ правилами. Но правовой зависимости между двумя документами нет. Хотя бы потому, что оформление новой накладной означает заключение нового договора, которое подразумевает свободу сторон, т.е. соблюдение принципа свободы договора. Остается, например, непонятным, как повлияет частичная утрата груза, происшедшая в рамках одной правовой железнодорожной системы, на мотивацию оформления новой, "чистой" накладной с аналогичными сведениями для железной дороги другой правовой системы.

В-четвертых, нельзя согласиться с тем, что переоформление накладных "придает данной перевозке некоторые признаки перевозки по прямой накладной". В рамках перевозок грузов между железными дорогами разных правовых систем оформляются две различные накладные, каждая из которых является документом, подтверждающим наличие своего договора перевозки. Стороны (отправитель и перевозчик) и субъекты (получатели) по каждому из этих договоров различные. Поэтому признаков договора перевозки по прямой накладной нет.

Все это предполагает формирование другой системы правовых отношений, дающей возможность осуществления перевозок между странами СМГС и ЦИМ-КОТИФ на более формальных основаниях.

3.3.3. Оформление перевозок грузов по накладной ЦИМ/СМГС.

Комитетом Организации сотрудничества железных дорог и Генеральным секретариатом Международного комитета по железнодорожному транспорту в мае 2006 г. были приняты согласованные решения, касающиеся одновременного внесения изменений и дополнений в тексты соответственно СМГС и Единых правил (ЦИМ). Эти изменения, вступившие в действие с 1 сентября 2006 г., связаны с введением в оборот накладной ЦИМ/СМГС, которая призвана упростить процедуры перевозок грузов между двумя системами международного железнодорожного права.

Введенными в силу изменениями и дополнениями к упомянутым выше международным нормативным актам установлено Руководство по накладной ЦИМ/СМГС <1>. В СМГС оно оформлено в виде приложения 22. Целью Руководства является представление образца накладной, а также правил по ее заполнению и применению (**статья 3** Приложения 22). Применение накладной представляет собой альтернативу системе <2> перевозки грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ с переоформлением накладных. Следует отметить, что оба способа оформления перевозок являются допустимыми и легитимными. В **§ 11 статьи 6** СМГС указано, что при перевозках грузов из стран СМГС в страны ЦИМ-КОТИФ и в обратном направлении "может применяться накладная ЦИМ/СМГС".

<1> Приложение 22 к СМГС (к § **11 статьи 6** и к § **15 статьи 7**).

<2> В тексте указанной статьи система перевозок с переоформлением накладных названа

"классической".

Сама накладная ЦИМ/СМГС согласно определению в **статье 2** приложения 22 "является подтверждением заключения договоров перевозки по ЦИМ и СМГС в сообщении между государствами, применяющими ЦИМ и СМГС". Договоров перевозки все равно остается два. Но они оформляются по одному перевозочному документу, содержание и функции которого соответствуют регламентации и правилам СМГС и ЦИМ. Содержание накладной ЦИМ/СМГС не затрагивает никаких норм, регулирующих договор перевозки по указанным международным соглашениям.

Статья 4 определяет область применения Руководства. Руководство по накладной ЦИМ/СМГС действует для перевозчиков, отправителей и получателей в странах ЦИМ-КОТИФ <1> и для железных дорог, отправителей и получателей в странах СМГС <2> в рамках договорных отношений по перевозке грузов:

<1> Применяются в зоне ЦИМ только в том случае, если они включены для отправителей в договоры перевозки и договоры о сотрудничестве, заключенные между перевозчиками.

<2> Действуют только при перевозках по маршрутам, объявленным участникам СМГС.

- которые, с одной стороны, регулируются ЦИМ, а с другой стороны - СМГС; и
- которые оформляются и предъявляются к перевозке по накладной ЦИМ/СМГС; и
- которые реализуются перевозчиками ЦИМ и железными дорогами СМГС, указанными в документе; и
- которые в месте переотправки остаются в ведении одного из перевозчиков ЦИМ или железной дороги СМГС.

Место переотправки - это место изменения режима правового регулирования перевозок по ЦИМ и СМГС **(статья 2)**. Полный список мест переотправки приведен в приложении 3 к Руководству. Место переотправки одновременно также является:

- в сообщении "ЦИМ - СМГС" - местом доставки груза согласно ЦИМ и станцией отправления груза согласно СМГС;
- в сообщении "СМГС - ЦИМ" - станцией назначения груза согласно СМГС и местом приема груза к перевозке согласно ЦИМ.

Правовой режим договорных отношений по накладной ЦИМ/СМГС соответствует правовому режиму договорных отношений по процедуре переоформления накладных. И в том и в другом режиме заключаются и реализуются два договора перевозки: один - по нормам ЦИМ, другой - по нормам СМГС. Накладная ЦИМ/СМГС в сфере действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а в сфере действия СМГС - как накладная СМГС **(статья 6)** <1>. Правовая основа накладной ЦИМ/СМГС основывается на соответствующих положениях ЦИМ **(§ 8 статьи 6)** и СМГС **(§ 11 статьи 6** и **§ 15 статьи 7)**.

<1> Накладная ЦИМ/СМГС применяется также в качестве таможенного документа.

При оформлении договоров перевозки по накладной ЦИМ/СМГС стороны договоров перевозки определяются следующим образом **(статья 10)**.

При перевозках грузов из государств, применяющих ЦИМ, в государства, применяющие СМГС, отправитель является одновременно получателем по договору перевозки согласно ЦИМ и отправителем по договору перевозки согласно СМГС. Последний перевозчик по договору перевозки ЦИМ уполномочен и обязан действовать в интересах отправителя в соответствии с его указаниями на месте переотправки **(пункт 1 статьи 10)**.

При перевозках грузов из государств, применяющих СМГС, в государства, применяющие ЦИМ, отправитель является одновременно получателем по договору перевозки согласно СМГС и отправителем по договору перевозки согласно ЦИМ. Последняя железная дорога по договору перевозки СМГС уполномочена и обязана действовать в интересах отправителя в соответствии с его указаниями на месте переотправки **(пункт 2 статьи 10)**.

Положения об ответственности Единых правил (ЦИМ) и СМГС не меняются в результате применения накладной ЦИМ/СМГС **(статья 12)**.

Указанной статьей определено, что один экземпляр любого коммерческого акта, составленного в рамках перевозки по накладной ЦИМ/СМГС, прилагается к накладной ЦИМ/СМГС и следует до конечного пункта назначения. Однако вопросы признания коммерческого акта, составленного перевозчиком (или на железной дороге) в одной правовой системе, перевозчиком (или на железной дороге) в другой правовой

системе Руководством не определены. Можно лишь констатировать, что коммерческий акт будет иметь доказательную силу только для требований (претензионных и/или исковых) в той правовой системе, в которой и по правилам которой он составлен.

Оплата расходов по договорам перевозки по накладным ЦИМ/СМГС при отсутствии особых договоренностей между отправителем и перевозчиком (железной дорогой) осуществляется следующим образом **(статья 11)**:

- в направлении "ЦИМ - СМГС" расходы по договору перевозки ЦИМ оплачиваются отправителем, а по договору перевозки СМГС - получателем или в соответствии с иным порядком, установленным СМГС или внутренними правилами;

- в направлении "СМГС - ЦИМ" расходы по договору перевозки СМГС оплачиваются отправителем или в соответствии с иным порядком, установленным СМГС или внутренними правилами, а по договору перевозки ЦИМ - получателем.

По правилам СМГС и по правилам ЦИМ накладная ЦИМ/СМГС может существовать и как бумажная накладная, и как электронная накладная. Наименования граф бумажной накладной и на распечатке электронной накладной печатаются на двух или, в случае необходимости, на трех языках **(статья 8)**. Одним из этих языков должен быть русский, а другие - либо немецкий, либо английский, либо французский.

Сведения в накладной ЦИМ/СМГС заполняются на следующих языках:

- графы, касающиеся договора перевозки как по ЦИМ, так и по СМГС: русский и немецкий, либо английский, либо французский,

- графы, относящиеся только к договору перевозки по ЦИМ: немецкий, либо английский, либо французский,

- графы, относящиеся только к договору перевозки по СМГС: русский.

Форма накладной приведена в приложении 5 к Руководству. Накладная состоит из шести пронумерованных листов формата А4 **(статья 19)**. Лист 1 накладной - оригинал накладной - вручается получателю груза. Лист 2 накладной - дорожная ведомость - предназначен железной дороге СМГС или перевозчику ЦИМ. Лист 3 СМГС, он же лист 5 ЦИМ, является дубликатом накладной, который вручается отправителю груза. Лист 4 - лист выдачи груза - в сообщении "СМГС - ЦИМ" не используется, а в сообщении "ЦИМ - СМГС" предназначен железной дороге назначения. Лист 5 СМГС, он же лист 3 ЦИМ, является листом уведомления о прибытии груза/таможня. В сообщении "СМГС - ЦИМ" этот лист предназначен перевозчику назначения и/или таможне, а в сообщении "ЦИМ - СМГС" - получателю или таможне. Лист 6 - лист уведомления об отправке груза - в сообщении "СМГС - ЦИМ" не используется, а в сообщении "ЦИМ - СМГС" получателем листа является перевозчик отправления.

Накладная может быть также составлена в форме электронной регистрации данных. Электронная накладная ЦИМ/СМГС должна отвечать требованиям, предъявляемым к ней **§ 9 статьи 6** ЦИМ и **§ 10 статьи 6, § 14 статьи 7** СМГС.

Названия некоторых граф накладной ЦИМ/СМГС несколько отличаются от названий соответствующих граф накладной СМГС. Однако это не влияет на содержание соответствующих граф обеих накладных. Таблица соответствия различающихся по названиям граф накладных ЦИМ/СМГС и СМГС приведена в приложении 22.1 к СМГС.

При перевозках грузов между зонами СМГС и ЦИМ - КОТИФ существуют две альтернативные процедуры оформления перевозок между двумя системами международного железнодорожного права: одна - с переоформлением накладных, другая - с оформлением одной накладной на весь путь следования. Несмотря на видимые различия процедур по форме, они весьма схожи по сути. Принципиальное различие только одно. В одном варианте есть переоформление накладных, в другом его нет, так как перевозка осуществляется по единой накладной. При этом переоформление накладных и переотправка грузов по накладным ЦИМ/СМГС осуществляются, как правило, на одних и тех же пограничных станциях на границах зон СМГС и ЦИМ - КОТИФ.

Детальный правовой анализ процедур оформления перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ - КОТИФ позволяет сделать следующие выводы.

1. Оба способа оформления перевозок легитимны, и отправитель может сделать добровольный выбор между ними.

2. Содержание обеих процедур не зависит от того, перевозятся ли грузы в бесперегрузочном сообщении или с перегрузкой из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи или со сменой колесных пар (тележек).

3. Каждая из двух процедур оформления перевозок не влияет на содержание и действенность двух договоров перевозки, из которых один подчиняется регламентации и регулированию по СМГС, а другой -

регламентации и регулированию по ЦИМ.

4. Паллиативное решение по форме накладной ЦИМ/СМГС не нарушает содержательной целостности накладных ЦИМ и СМГС и не лишает накладной ЦИМ/СМГС доказательной силы по двум договорам перевозки - по нормам СМГС и по нормам ЦИМ.

5. Обе процедуры не изменяют условий договоров перевозки и ответственности по ним ни по нормам СМГС, ни по нормам ЦИМ-КОТИФ. И та и другая процедура не накладывает на перевозчика (железную дорогу), отправителя и получателя новых обязанностей и не предоставляет им новых прав.

6. Ни та ни другая процедура не увеличивает стоимость услуг по договорам перевозки СМГС и ЦИМ, за исключением дополнительного сбора, который взимается транзитной железной дорогой за переоформление накладной.

Принципиальные различия между процедурами переоформления накладной и перевозки по единой накладной имеют место в сфере документарных операций во внешней торговле, когда чистый транспортный документ подтверждает импортеру и его банку-плательщику, что продавец надлежащим образом выполнил свои обязанности по международному договору купли-продажи товара. Такая процедура регламентирована документами Международной торговой палаты - Инкотермс 2000 <1> и UCP 600 <2>.

<1> Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение. Публикация МТП N 620 / Пер. с англ. М.: Консалтбанкир, 2001. Сер. "Издания Международной торговой палаты".

<2> Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (редакция 2007 г.). Публикация N 600 Международной торговой палаты.

До введения в действие накладной ЦИМ/СМГС при поставках товаров при участии железнодорожного транспорта между Россией и странами Центральной и Западной Европы основным базисом являлось условие DAF <1>. Это определялось особенностями заключения договора перевозки между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ и подтверждения его транспортными документами. При процедуре переоформления накладных экспортер мог подтвердить поставку только той накладной, которая подтверждала заключение им договора перевозки и оплату расходов по нему. Поэтому при экспорте российский экспортер мог заключить договор только до границы зон СМГС и ЦИМ, оплатить расходы только до этой границы и подтвердить поставку накладной СМГС с календарным штемпелем указанной в базисе поставки пограничной станции. Не секрет, что условие поставки DAF не отвечает интересам экспортера, так как и товар и документ на товар оказываются у импортера. Это затрудняет экспортеру подтверждение поставки и дает отсрочку покупателю на проведение платежей по контракту.

<1> Delivered At Frontier (named place) - поставлено на границе (наименование места).

Когда существовала только процедура переоформления железнодорожных накладных, применение в договоре купли-продажи товара базисных условий поставки CPT <1> или CIP <2> было невозможно: продавец не мог заключить договор перевозки между станцией отправления в зоне СМГС и пунктом назначения в зоне ЦИМ-КОТИФ, а главное, не мог подтвердить такой договор перевозки одним транспортным документом.

<1> Carriage Paid To (named place) - перевозка оплачена (до указанного места).

<2> Carriage and Insurance Paid To (named place) - перевозка и страхование оплачены (до указанного места).

Теперь любые поставки товаров между странами СМГС и ЦИМ-КОТИФ при участии железнодорожного транспорта могут оформляться контрактами на условиях CPT и CIP до мест назначения, указанных покупателями. Такие поставки могут подтверждаться дубликатами накладных ЦИМ/СМГС, т.е. транспортными документами, оформленными на весь путь следования товара (груза).

Препятствие в виде того, что по условиям CPT и CIP на продавце лежит обязанность оплатить все транспортные расходы до места назначения, может быть устранено, если перевозка будет оплачена через экспедитора. Имеется в виду такой экспедитор, который состоит в договорных отношениях с национальными железными дорогами стран ЦИМ и имеет возможность уплаты по этим дорогам провозных платежей от имени отправителя (продавца), но вместо получателя (покупателя), как это предусмотрено Руководством по накладной ЦИМ/СМГС.

Понятно, что по накладным ЦИМ/СМГС можно подтверждать и импортные поставки товаров в Россию

из Европы по базисным условиям CPT и CIP железнодорожным транспортом, т.е. перевозки товаров (грузов) в обратном направлении по накладной ЦИМ/СМГС из зоны ЦИМ в зону СМГС.

Приложения к главе 3

Приложение 1

СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ (СМГС)

Раздел I. Общие положения

Преамбула

В целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении министерства, ведающие железными дорогами <1>

<1> От Венгерской Республики Соглашение заключено Правительством Венгерской Республики.

Азербайджанской Республики,
Республики Албании,
Республики Беларуси, Республики Болгарии, Венгерской Республики, Социалистической Республики Вьетнам, Грузии,
Исламской Республики Иран,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Кыргызской Республики,
Латвийской Республики,
Литовской Республики,
Республики Молдова,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Республики Таджикистан,
Туркменистана,
Республики Узбекистан,
Украины,
Эстонской Республики
в лице своих уполномоченных заключили между собой Соглашение о нижеследующем:

Статья 1. Предмет Соглашения

Настоящим Соглашением устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами:
Азербайджанской Республики,
Республики Албании,
Республики Беларусь,
Республики Болгарии,
Венгерской Республики,
Социалистической Республики Вьетнам,
Грузии,
Исламской Республики Иран,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,

Кыргызской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики, Республики Молдова, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины,

Эстонской Республики.

Интересы этих железных дорог представляют министерства, ведающие ими, заключившие настоящее Соглашение <1>.

<1> От Венгерской Республики Соглашение заключено Правительством Венгерской Республики.

Статья 2. Применение Соглашения

§ 1. На условиях настоящего Соглашения производится перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, указанными в § 2 статьи 3, по накладным, предусмотренным настоящим Соглашением, и только по сети железных дорог - участниц настоящего Соглашения <1>.

<1> На железных дорогах Венгерской Республики настоящее Соглашение применяется исключительно к перевозкам грузов, осуществляемым через государственную границу с Украиной.

Это Соглашение имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей грузов и действует независимо от государственной принадлежности сторон договора перевозки.

§ 2. Перевозки грузов из стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении, транзитом через страны, железные дороги которых также являются участницами этого Соглашения, в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, и в обратном направлении осуществляются в порядке и на условиях, предусмотренных транзитным тарифом, применяемым заинтересованными железными дорогами для данного международного сообщения, если не применяется другое соглашение о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.

§ 3. Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам грузов:

1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления;

2) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения;

3) между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Перевозки, упомянутые в пунктах 1, 2 и 3 данного параграфа, осуществляются на основании особых договоров, заключаемых между заинтересованными железными дорогами.

§ 4. Железные дороги, страны которых являются одновременно участницами других международных соглашений, могут осуществлять грузовые перевозки между собой на основе этих соглашений.

Статья 3. Обязанность железных дорог производить перевозки

§ 1. Каждая участвующая в настоящем Соглашении железная дорога <1> обязана перевозить все грузы, кроме поименованных в статье 4, на условиях этого Соглашения, если:

<1> Под словосочетанием "железная дорога" понимаются все железные дороги одной страны.

1) перевозка предусмотрена в плане перевозок грузов железной дороги отправления, если действующие на дороге отправления внутренние правила не предусматривают другого порядка;

2) перевозка может производиться перевозочными средствами, которыми располагает железная дорога;

3) отправитель выполняет условия настоящего Соглашения;

4) выполнению перевозки не препятствуют обстоятельства, которые железная дорога не может предотвратить и устранение которых от нее не зависит.

§ 2. Перевозки грузов производятся между всеми станциями <1>, которые открыты для грузовых

операций во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении:

<1> Перевозка грузов в соответствии с приложением 22 производится только по указанным в нем маршрутам.

1) без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи;

2) с перегрузкой грузов или с перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничных станциях примыкания железных дорог разной ширины колеи или с применением раздвижных колесных пар. Порядок перевозки грузов с перегрузкой или с перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи или с применением раздвижных колесных пар определяется железной дорогой на основании соглашений между железными дорогами граничащих стран, имеющими разную ширину колеи.

Перевозка грузов назначением на железную дорогу Корейской Народно-Демократической Республики производится только до станций, наименование которых сообщается этой дорогой всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения и публикуется в соответствии с внутренними правилами, действующими на этих железных дорогах.

Перевозки повагонных отправок и контейнерных отправок на железные дороги Китайской Народной Республики и Корейской Народно- Демократической Республики и в обратном направлении требуют предварительного согласования с железными дорогами этих стран, а также с транзитными железными дорогами, участвующими в перевозке.

§ 3. По указанию соответствующих правительственных органов железная дорога:

1) временно прекращает движение полностью или частично;

2) временно прекращает прием некоторых грузов или допускает прием их только на определенных условиях;

3) временно принимает к перевозке преимущественно определенные грузы.

Кроме этого, железная дорога имеет право принять указанные меры, если они будут необходимы, в связи с обстоятельствами, которые железная дорога не может предотвратить и устранение которых от нее не зависит (например, стихийные явления, другие форс-мажорные обстоятельства).

Железная дорога, на которой введены такие меры, обязана немедленно по телеграфу или по факсу уведомить об этом заинтересованные железные дороги, участвующие в настоящем Соглашении. Эти железные дороги должны быть немедленно уведомлены также и об отмене указанных мер.

Эти меры публикуются, если это требуется, в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах.

Статья 4. Предметы, не допускаемые к перевозке

§ 1. К перевозке в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются:

1) предметы, перевозка которых запрещена хотя бы в одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;

2) предметы, составляющие монополию почтового ведомства (приложение 1) хотя бы одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;

3) опасные грузы, перевозка которых не предусмотрена приложением 2 к СМГС;

4) мелкие отправки массой менее 10 кг в одном месте. Это ограничение не относится к грузам, у которых объем одного места превышает 0,1 куб. м;

5) грузы массой более 1,5 т в крытых вагонах с неоткрывающейся крышей в перегрузочном сообщении;

6) мелкие отправки в перегрузочном сообщении на открытом подвижном составе массой менее 100 кг в одном месте; это положение не относится, однако, к грузам, для которых в приложении 2 предусматривается максимальная масса одного места менее 100 кг.

§ 2. Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что приняты предметы, не допускаемые к перевозке, хотя бы и под правильным наименованием, то они задерживаются и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задержан.

Статья 5. Предметы, допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий

§ 1. Железнодорожный подвижной состав (включая железнодорожные краны) допускается к перевозке

на своих осях, если железная дорога отправления установит годность к его передвижению, что она должна засвидетельствовать своей записью в накладной в графе "Наименование груза", одновременно указав допустимую максимальную скорость движения и, в случае необходимости, другие условия перевозки.

Если подвижной состав на своих осях должен перевозиться по железным дорогам разной ширины колеи, то он может быть принят к перевозке только после предварительного согласования с железными дорогами, имеющими другую ширину колеи. В этом случае для перестановки подвижного состава отправитель обязан снабдить его запасными тележками другой ширины колеи. Если железная дорога другой ширины колеи является транзитной, при согласовании перевозки может быть оговорено, что транзитная железная дорога предоставит свои тележки для перевозки по своим линиям.

При перевозке локомотивов, тендеров, вагонов метро, моторных вагонов и железнодорожных кранов на своих осях отправитель обязан обеспечить их сопровождение в соответствии с положениями приложения 3.

§ 2. Живность перевозится только при проводниках, за исключением мелких животных и птиц, перевозимых мелкими отправками в прочно запертых клетках, ящиках, корзинах и т.п. в бесперегрузочном сообщении.

Отправитель обязан обеспечить сопровождение живности в соответствии с положениями приложения 3.

Отправитель обязан соблюдать ветеринарно-санитарные правила стран отправления и назначения груза, а также транзитных стран.

§ 3. Скоропортящиеся грузы допускаются к перевозке на основании положений приложения 4. Перевозки скоропортящихся грузов в Социалистическую Республику Вьетнам или транзитом через ее железные дороги должны производиться по предварительному согласованию с железными дорогами Социалистической Республики Вьетнам.

§ 4. Нижеследующие грузы допускаются к перевозке только после предварительного согласования между железными дорогами, участвующими в перевозке:

1) грузы массой в одном месте свыше 60 т, а в перегрузочном сообщении для Социалистической Республики Вьетнам - свыше 20 т;

2) грузы длиной более 18 м, а при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам - длиной более 12 м.

За исключением грузов, отправляемых в Социалистическую Республику Вьетнам, допускаются к перевозке без предварительного согласования:

- грузы длиной более 18 м и до 25 м, если они погружены на один вагон и следуют в бесперегрузочном сообщении. В случае применения вагонов прикрытия груз не должен опираться на них;

- железнодорожные рельсы и круглая арматурная сталь для железобетона длиной до 30 м, а для европейских железных дорог шириной колеи 1435 мм - длиной до 36 м;

3) грузы, превышающие габарит погрузки, указанный в приложении 5, хотя бы на одной из железных дорог, участвующих в перевозке (негабаритные грузы).

В перегрузочном сообщении при расчете негабаритности принимается, что высота пола вагона от головки рельса составляет 1300 мм, а для железных дорог Социалистической Республики Вьетнам - 1100 мм. При этом следует исходить из того, что вагон стоит на прямом горизонтальном участке пути и продольная ось вагона совпадает с осью пути;

4) грузы, перевозка которых в перегрузочном сообщении осуществляется на транспортерах;

5) химические грузы, перевозимые в перегрузочном сообщении в специальных цистернах;

6) все наливные грузы в цистернах при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам.

Для согласования условий перевозки таких грузов отправитель обязан не позднее чем за один месяц для бесперегрузочного сообщения и за два месяца для перегрузочного сообщения до предъявления груза к перевозке предоставить станции отправления сведения о роде тары или упаковки и массе отдельных мест, а по грузам, перечисленным в пунктах 1, 2 и 3 настоящего параграфа, кроме того, сведения о размерах грузов и в необходимых случаях также схему их погрузки. Для негабаритных грузов предоставление отправителем схем размещения и крепления грузов обязательно во всех случаях, кроме случаев, предусмотренных приложением 14.1.

При перевозке негабаритных грузов по транзитным железным дорогам окружным путем отправитель должен в накладной в графе "Особые заявления отправителя" указать этот окружный путь.

§ 5. На негабаритных несимметричных грузах, на грузах массой брутто в одном месте более 3 т, на оборудовании и машинах, а также на грузах в ящичной упаковке, высота которых превышает 1 м, отправитель обязан на каждом грузовом месте в поперечном и продольном направлениях с обеих сторон

указать несмываемой краской расположение центра тяжести знаком маркировки "Центр тяжести" согласно приложению 6 и массу брутто каждого грузового места.

На негабаритном грузе отправитель должен на обеих сторонах в продольном направлении сделать надпись или прикрепить щиток (обрамленные красной рамкой) с текстом: "Внимание! Негабаритный груз на... (сокращенные наименования железных дорог)".

Эта надпись должна быть сделана на языке страны отправления груза с переводом на один из рабочих языков ОСЖД (китайский, русский), а именно:

- при перевозке в Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Республику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику - на русский язык;

- при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику - на китайский или русский язык;

- при перевозке в/или транзитом через Монголию - на русский язык.

§ 6. Автотракторная техника допускается к перевозке только при соблюдении условий, изложенных в приложении 7.

§ 7. Опасные грузы допускаются к перевозке только при соблюдении условий, изложенных в приложении 2.

§ 8. Перевозка покойников осуществляется при соблюдении следующих условий:

1) каждый покойник принимается к перевозке только в прочном, герметически закрытом металлическом или обитом жестью деревянном гробу. Гроб должен быть помещен в деревянный ящик и закреплен;

2) отправитель обязан приложить к накладной медицинское удостоверение от санитарных органов об отсутствии с их стороны возражений против перевозки;

3) покойники принимаются к перевозке только повагонными отправками и большой скоростью;

4) относящиеся к покойнику предметы общей массой до 500 кг могут быть погружены в вагон, в который помещен гроб с покойником. Эти предметы перевозятся бесплатно, и ответственность за них железные дороги не несут;

5) покойники перевозятся только при проводниках отправителя в соответствии с положениями приложения 3. По просьбе отправителя и при условии согласия всех железных дорог, участвующих в перевозке, покойники могут перевозиться без проводников.

§ 9. Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что грузы, указанные в § 1 - 8 данной статьи и допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий, приняты к перевозке без соблюдения этих условий, эти грузы задерживаются и с ними поступают согласно положениям статьи 21. Если состояние тары или упаковки опасных грузов не позволяет их дальнейшую перевозку, то такие грузы задерживаются и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задержан.

§ 10. В исключительных случаях, когда вследствие особых обстоятельств перевозка отдельных грузов не может быть осуществлена на основании положений СМГС, совместно с отправителями и получателями может устанавливаться порядок перевозки данного груза на особых условиях по согласованию между железными дорогами, участвующими в перевозке.

Статья 6. Специальные положения для определенных перевозок

§ 1. При перевозках опасных грузов действуют положения приложения 2 (Правила перевозок опасных грузов).

§ 2. При перевозках грузов в сопровождении проводников действуют положения приложения 3 (Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя).

§ 3. При перевозках скоропортящихся грузов действуют положения приложения 4 (Правила перевозок скоропортящихся грузов).

§ 4. При перевозке автотракторной техники действуют положения приложения 7 (Правила перевозок автотракторной техники).

§ 5. При перевозках грузов в контейнерах действуют положения Приложения 8 (Правила перевозок контейнеров).

§ 6. При перевозках грузов на поддонах действуют положения приложения 9 (Правила перевозок

грузов на поддонах).

§ 7. При перевозках груженых и порожних вагонов, не принадлежащих железной дороге или сданных ею в аренду, действуют положения приложения 10 (Правила перевозок приватных грузовых вагонов и вагонов железной дороги, сданных ею в аренду).

§ 8. При перевозках грузов в транспортных пакетах действуют положения приложения 11 (Правила перевозок грузов в транспортных пакетах).

§ 9. При интермодальных <1> перевозках груженых автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов, а также при их перевозках в порожнем состоянии до или после использования для перевозки груза по железной дороге действуют положения приложения 21 (Правила перевозок автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов).

<1> Интермодальная перевозка - это последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же транспортной единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

§ 10. Две или несколько железных дорог, участвующих в настоящем Соглашении, могут согласовать перевозки грузов с применением электронной накладной согласно статье 7. Для таких перевозок могут быть согласованы специальные положения.

§ 11. При перевозках грузов в страны, в которых применяются Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ - приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках - КОТИФ), и в обратном направлении может применяться накладная ЦИМ/СМГС. Особенности применения накладной ЦИМ/СМГС приведены в приложении 22 (Руководство по накладной ЦИМ/СМГС).

Раздел II. Заключение договора перевозки

Статья 7. Накладная

§ 1. Договор перевозки оформляется накладной единого образца. Накладная состоит из листов:

1 - оригинал накладной;

2 - дорожная ведомость;

3 - дубликат накладной;

4 - лист выдачи груза;

5 - лист уведомления о прибытии груза по форме приложений 12.1 или 12.2,

а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости по форме приложений 12.3 или 12.4, а именно:

- двух экземпляров для дороги отправления и
- одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.

Отправителем к накладной могут прикладываться дополнительные экземпляры дорожной ведомости для выполнения таможенных правил в пути следования или на дороге назначения.

Одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель для каждой отправки должен представить станции отправления правильно заполненную и подписанную накладную. Накладная должна быть заполнена в строгом соответствии с Пояснениями по заполнению накладной СМГС (приложение 12.5), а при перевозке грузов в страны, железные дороги которых не являются участницами СМГС и не применяют положения СМГС, - в соответствии с приложением 12.6 к СМГС.

Во внутренних правилах, действующих на дороге отправления, может предусматриваться составление необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости станций отправления, а также иное количество дополнительных экземпляров дорожной ведомости для дороги отправления.

Листы 1, 2, 4 и 5 накладной сопровождают груз до станции назначения. Лист 3 накладной (дубликат накладной) возвращается отправителю после заключения договора перевозки. Этот лист не имеет силы оригинала накладной (листа 1 накладной).

§ 2. Бланки накладной печатаются на языке страны отправления, а также на одном или двух из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском).

Заполнение накладной производится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих

языков ОСЖД (китайский, русский), а именно:

- при перевозке в Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Республику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику - на русский язык;

- при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику - на китайский или русский язык;

- при перевозке в/или транзитом через Монголию - на русский язык.

Железные дороги, участвующие в перевозке, могут договориться между собой о другом порядке перевода сведений, внесенных в накладную.

§ 3. Бланки накладной имеют формат А4 и печатаются:

1) для перевозки грузов малой скоростью - шрифтом черного цвета на белой бумаге;

2) для перевозки грузов большой скоростью - шрифтом черного цвета на белой бумаге с нанесением красных полос шириной 1 см на лицевой и оборотной сторонах у верхнего и нижнего краев.

В соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления, дубликат накладной (лист 3 накладной) может печататься и на бумаге другого цвета.

Выбор отправителем бланка накладной белого цвета или бланка накладной с красными полосами указывает, малой или большой скоростью должен быть перевезен груз на всем пути следования.

Разрешается для печатания бланков накладной применять бумагу с водяными знаками. Допускается нанесение на бланки накладной типографского номера отправки, микрошрифта, голограммы или цветной сетки светлых тонов без изменения белого фона бумаги.

§ 4. По согласованию с заинтересованными железными дорогами может быть допущен прием груза к перевозке с пассажирскими поездами повагонной отправкой, а в бесперегрузочном сообщении - контейнерной отправкой по одной или нескольким железным дорогам - участницам настоящего Соглашения. О такой перевозке отправитель должен сообщить железной дороге отправления не позднее чем за восемь дней до предъявления груза к перевозке.

После получения согласия на перевозку груза с пассажирскими поездами отправитель обязан в накладной в графе "Особые заявления отправителя" вписать: "По железным дорогам (сокращенные наименования железных дорог) груз перевозится с пассажирскими поездами". Такие перевозки оформляются накладными большой скорости.

§ 5. Данные, вносимые в накладную, должны быть написаны разборчиво чернилами, шариковой ручкой (если это не противоречит внутренним правилам, действующим на дороге отправления), на пишущей машинке, компьютере, выполнены типографским способом или нанесены штемпелем. Красным цветом данные вносятся только в тех случаях, когда это специально предписано настоящим Соглашением.

Все сведения в накладную должны быть внесены отправителем или железной дорогой в соответствующие графы.

Сокращения при заполнении накладной не допускаются, за исключением сокращений, приведенных в приложении 12.5, и случаев, предусмотренных в § 7 данной статьи и в § 2 статьи 15. Налагаемые на накладную штемпели должны иметь ясные и четкие оттиски. Сведения, внесенные отправителем, не должны иметь исправлений (зачеркиваний, заклеиваний текста и т.п.), а также подчисток или помарок.

В исключительных случаях отправитель может сделать исправление в накладной не более чем в одной графе или в двух, если они взаимно связаны. При этом сделанное исправление должно быть им оговорено в графе "Особые заявления отправителя" и заверено подписью или штемпелем.

Изменения и дополнения сведений, внесенных в накладную железной дорогой, делаются за подписью соответствующего работника железной дороги и заверяются станционным штемпелем.

§ 6. В накладной отправитель должен указать выходные пограничные станции страны отправления и транзитных стран, через которые должен проследовать груз. Если существует возможность перевозки грузов от выходной пограничной станции через несколько входных пограничных станций соседней страны, то в накладной должна быть указана также входная пограничная станция, через которую будет осуществляться перевозка.

Отправитель по возможности указывает те пограничные станции, расстояние перевозки через которые от станции отправления до станции назначения является кратчайшим. Для транзитных дорог отправителем должны быть указаны только те пограничные станции, которые приведены в применяемом для данной международной перевозки транзитном тарифе.

При перевозках в Корейскую Народно-Демократическую Республику отправитель должен в накладной

в графе "Дорога и станция назначения" и при перевозках из Корейской Народно-Демократической Республики в графе "Станция отправления" кроме наименования станции указать условный номер этой станции и дороги.

§ 7. Получателем или отправителем груза может быть только одно физическое или юридическое лицо. Не допускается внесение в накладную в графу "Получатель, почтовый адрес" данных, в которых нет наименования получателя и его почтового адреса, если согласно положениям транзитного тарифа, применяемого заинтересованными железными дорогами для данного международного сообщения, не установлено другого урегулирования.

При перевозках в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику и в обратном направлении в накладной в графе "Отправитель, почтовый адрес" или в графе "Получатель, почтовый адрес" допускается указывать установленное в этих странах условное обозначение отправителя или получателя и его почтовый адрес (например, 6ДМ-12).

§ 8. Грузы должны быть поименованы в накладной следующим порядком:

1) грузы, перевозимые в соответствии с § 7 статьи 5, должны быть обозначены согласно предписаниям приложения 2 и предписаниям пунктов 2 - 4 настоящего параграфа;

2) грузы, перевозимые транзитом по железным дорогам, участвующим в настоящем Соглашении, именуются по номенклатуре применяемого для данной международной перевозки транзитного тарифа.

Кроме этого наименования отправитель может в скобках указать наименование груза по номенклатуре внутренних тарифов, действующих на железных дорогах отправления или назначения, или два наименования по номенклатурам внутренних тарифов, действующих на железных дорогах отправления и назначения;

3) грузы, перевозимые между двумя соседними странами, если между железными дорогами этих стран установлен прямой тариф, должны именоваться в соответствии с номенклатурой этого прямого тарифа;

4) во всех остальных случаях наименование груза обозначается по номенклатурам внутренних тарифов, действующих на дорогах отправления или на дорогах отправления и назначения, кроме того, в накладной следует указать состояние и характеристику груза для его тарификации.

§ 9. При предъявлении к перевозке дров и лесоматериалов отправитель может указать в накладной в графе "Наименование груза" количество штабелей и их высоту в сантиметрах или объем в кубометрах и т.п.

§ 10. В случаях, если под погрузку повагонной отправки используется вагон, на который нанесен трафарет "АВС", в накладной в графе "Подъемная сила (т)" записываются буква "С" и указанная под ней максимальная масса.

§ 11. Масса груза, а также способ ее определения указываются в накладной в соответствующих графах по внутренним правилам, действующим на дороге отправления.

§ 12. При недостатке в накладной места для записи в графах 9 - 13 данных о грузе, а в графах 18 и 19 для записи данных о контейнерах и перевозочных приспособлениях к листам 1 - 5 накладной и к каждому дополнительному экземпляру дорожной ведомости прикрепляется дополнительный лист размером с накладную. В дополнительные листы вносятся соответствующие сведения отдельно по каждой графе, для которой это необходимо. В графах 9 - 11 или 18 и 19 накладной делается отметка: "Данные смотри в дополнительном листе". В графах 12 и 13 накладной указываются общее количество мест и общая масса груза.

При недостатке в накладной места для записи в графах 27 - 30 данных о вагонах последующие сведения вносятся в дополнительный лист. К листам 1 - 5 накладной и к каждому дополнительному экземпляру дорожной ведомости прикрепляется по одному экземпляру такого дополнительного листа. На последней строке граф 27 - 30 делается отметка: "Продолжение смотри в дополнительном листе".

Отправитель может прикрепить к накладной дополнительные листы также к графам "Особые заявления отправителя" и "Документы, приложенные отправителем".

Отправитель должен подписать все дополнительные листы и в накладной в графе "Документы, приложенные отправителем" указать количество прикрепленных дополнительно листов.

Если в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления, дополнительные экземпляры дорожной ведомости заполняются станцией отправления, то отправитель обязан передать станции отправления по ее требованию необходимое количество дополнительных листов для прикрепления их к дополнительным экземплярам дорожной ведомости.

Заполнение прикрепляемых дополнительных листов производится на языках, предусмотренных в § 2

настоящей статьи.

§ 13. В накладной в графе "Отметки, не обязательные для железной дороги" отправитель груза может сделать относящиеся к данной отправке отметки, которые предназначаются только для сведения получателя груза и не возлагают никаких обязательств и никакой ответственности на железные дороги, как, например:

"В счет договора от ...";

"По наряду N (по трансу N или по заказу N)...";

"Для дальнейшего направления...".

§ 14. Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной.

Электронная накладная - это набор данных в электронном виде, который выполняет функции бумажной накладной как договора перевозки.

Порядок внесения данных в электронную накладную согласовывается между железной дорогой и отправителем.

При необходимости бумажная копия электронной накладной и дополнительные ее листы могут выдаваться на печать по форме приложений 12.1, 12.2, 12.3 и 12.4 к СМГС и в соответствии с положениями § 12 настоящей статьи. При перевозке грузов большой скоростью вместо красной полосы в верхнем правом углу бумажной копии электронной накладной указывается: "Большая скорость".

Изменение внесенных в электронную накладную сведений в случаях, предусмотренных СМГС, осуществляется с сохранением первоначальных данных.

§ 15. Договор перевозки может быть оформлен накладной ЦИМ/СМГС. Образец накладной, руководство по ее заполнению приведены в приложении 22 (Руководство по накладной ЦИМ/СМГС).

Статья 8. Прием груза к перевозке

§ 1. Грузы, принятые к перевозке от одного отправителя по одной накладной на одной станции отправления одному получателю на одну станцию назначения, считаются отправкой. Имеются следующие роды отправок: повагонная, мелкая, контейнерная, контрейлерная.

Повагонной отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого по его объему или роду груза требуется отдельный вагон.

Мелкой отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, общая масса брутто которого не должна превышать 5000 кг и под перевозку которого по его объему или роду груза не требуется отдельный вагон. По согласованию между железными дорогами, участвующими в перевозке, груз общей массой брутто более 5000 кг допускается к перевозке на условиях мелкой отправки, если под ее перевозку по объему не требуется отдельный вагон.

Контейнерной отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз для перевозки в универсальном среднетоннажном контейнере, в универсальном или специализированном крупнотоннажном контейнере или универсальный среднетоннажный, универсальный или специализированный крупнотоннажный контейнер в порожнем состоянии.

Контрейлерной отправкой считается предъявляемый для перевозки по одной накладной груженый автопоезд (погруженный на один или два вагона), автомобиль, прицеп, полуприцеп или съемный автомобильный кузов или автопоезд, автомобиль, прицеп, полуприцеп или съемный автомобильный кузов в порожнем состоянии до или после его использования для перевозки груза по железной дороге.

Отправитель в накладной в графе "Род отправки" обязан указать: к повагонной, мелкой или контейнерной отправке предъявляется груз. При предъявлении к перевозке контрейлерной отправки род отправки в накладной не указывается.

Не допускаются предъявление и прием к перевозке в одном вагоне:

- нескольких повагонных отправок вместе;
- повагонной отправки вместе с другими родами отправок;
- контейнерной отправки вместе с другими родами отправок;
- контрейлерной отправки вместе с другими родами отправок.

§ 2. По одной накладной принимаются к перевозке в качестве повагонной отправки:

- грузы, масса или объем которых не превышают максимальной грузоподъемности или вместимости вагона;
- грузы, для перевозки которых требуется соединить два или более вагонов.

По письменному заявлению отправителя допускается перевозка вагонов маршрутом (группой) по одной накладной с однородным грузом (рудой, углем и т.п.), следующих на одну станцию назначения в

адрес одного получателя, если все железные дороги, участвующие в перевозке, дали на это согласие. В этом случае отправитель обязан внести необходимые данные в "Ведомость вагонов, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной" по форме приложения 13.1 и предъявить необходимое количество экземпляров этой ведомости согласно приложению 13.2 вместе с накладной. Ведомость должна заполняться в строгом соответствии с Пояснениями по заполнению ведомости вагонов, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной (приложение 13.2). Один экземпляр ведомости возвращается отправителю вместе с дубликатом накладной (листом 3 накладной). В накладной в графах "Вагон", "Подъемная сила (т)", "Оси" и "Масса тары" отправитель указывает: "Смотри прилагаемую ведомость".

Если станция отправления является станцией узкоколейных железных дорог (колеи менее 1435 мм), открытой для грузовых операций во внутренних сообщениях, груз может быть принят к перевозке также в нескольких вагонах по одной накладной, если такой порядок оформления допускается внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

§ 3. Нагрузка от оси вагона на рельсы при перевозке в международном сообщении по железным дорогам колеи 1435 мм не должна превышать 20 т, за исключением БДЖ, на которых нагрузка от оси вагона на рельсы не должна превышать 22,5 т <1>, и ВЖД <2>. Нагрузка от оси вагона на рельсы при перевозке по ВЖД колеи 1000 мм не должна превышать 14 т <3>.

<1> Нагрузка от оси вагона на рельсы = 20 т и нагрузка на погонный метр = 7,2 т/м относится к следующим станциям БДЖ: Асеновград, Бояново, Болшевик, Брацигово, Черквица, Долна Митрополия, Елхово, Долен Чифлик, Хисара, Куртово-Конаре, Милковица, Нови Пазар, Панагюрище, Петрич, Поморие, Съединение, Сарафово, Сомовит, Старо Орехово, Стрелча, Тенево, Въча.

Для пути следования Видин - Калафат-порт:

нагрузка от оси вагона на рельсы = 18 т;

нагрузка на погонный метр = 3,6 т/м;

обмен вагонами с более чем четырьмя осями возможен лишь после предварительного согласования между ЧФР и БДЖ.

<2> Нагрузка от оси вагона на рельсы < 20 т и нагрузка на погонный метр < 6,0 т/м относится к следующим путям следования ВЖД колеи 1435 мм и смешанных колей (между 1435 мм и 1000 мм): Йенвьен - Донгданг и Донгданг - Уонгби.

<3> Нагрузка от оси вагона на рельсы < 14 т и нагрузка на погонный метр < 4,2 т/м относится к следующим путям следования ВЖД колеи 1000 мм: Запбат - Лаокаи (через ст. Ханой или ст. Хадонг), Йенвьен - Хайфон, Йенвьен - Донгданг, Ханой - Винь.

Для пути следования Винь - Дананг:

нагрузка от оси вагона на рельсы < 14 т;

нагрузка на погонный метр < 4,1 т/м.

Временные ограничения нагрузки на ось вагона менее 20 т могут быть введены отдельными железными дорогами в исключительных случаях, обоснованных техническими условиями, и только на пограничных переходах.

§ 4. Не допускается совместная перевозка в одном вагоне по одной накладной или по нескольким накладным нижеследующих грузов:

1) скоропортящихся грузов со скоропортящимися грузами при различном способе их обслуживания;

2) скоропортящихся грузов с другими, нескоропортящимися грузами, если скоропортящиеся грузы в соответствии с § 6 приложения 4 требуют соблюдения температурного режима или другого специального обслуживания;

3) грузов, упомянутых в § 7 статьи 5, вместе с другими грузами, если совместная погрузка их в один вагон не допускается согласно приложению 2;

4) грузов, погрузка которых производится отправителем, с грузами, погрузка которых производится железной дорогой;

5) грузов, которые в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, не допущены к совместной перевозке в одном вагоне;

6) грузов, перевозимых навалом, с другими грузами.

§ 5. Договор перевозки считается заключенным с момента приема станцией отправления груза и накладной к перевозке. Прием к перевозке удостоверяется наложением на накладную календарного штемпеля станции отправления. Кроме того, станция отправления должна проставить календарный штемпель на дополнительных листах, прикрепленных к накладной в соответствии с § 12 статьи 7.

Календарный штемпель должен быть наложен немедленно после сдачи отправителем всех грузов, перечисленных в накладной, и после уплаты им принятых на себя платежей в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

§ 6. По наложении штемпеля накладная служит доказательством заключения договора перевозки.

§ 7. В остальном прием и отправление грузов повагонными, мелкими, контейнерными, контрейлерными отправками производятся в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

Статья 9. Тара, упаковка, маркировка, погрузка, определение массы и количества мест груза. Пломбирование вагонов

§ 1. Грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения их от утраты, повреждения, порчи и снижения качества по другим причинам при перевозке, для предохранения от повреждения перевозочных средств или других грузов, а также от нанесения вреда людям, должны предъявляться к перевозке в таре или упаковке, обеспечивающей полностью эти требования. Отправитель несет ответственность за все последствия отсутствия или неудовлетворительного состояния тары или упаковки, в частности, он должен возместить железной дороге возникший вследствие этого ущерб.

В случае предъявления к перевозке таких грузов без тары или упаковки, в неисправной таре или упаковке, а также в таре или упаковке, не соответствующей свойствам грузов или не обеспечивающей перегрузку их из вагона в вагон, железная дорога должна отказать в приеме таких грузов, если путем наружного осмотра можно установить, что тара или упаковка не соответствует требованиям, не обеспечивает безопасную перевозку грузов или неисправна. Железная дорога обязана производить наружный осмотр тары или упаковки грузов только в тех случаях, когда погрузка производится железной дорогой или отправителем под контролем работника железной дороги.

Если железная дорога отказывается от приема груза, то по требованию отправителя она должна составить об этом акт и один экземпляр акта вручить отправителю.

§ 2. Опасные грузы должны быть упакованы в соответствии с условиями приложения 2.

§ 3. Отправитель должен нанести на грузовые места нестирающиеся четкие надписи или прикрепить наклейки или бирки с указанием в них следующих данных согласно накладной:

1) знаки (марки) грузовых мест и их номера;

2) станция и дорога отправления;

3) станция и дорога назначения;

4) отправитель и получатель;

5) количество грузовых мест при мелких отправках.

В мелких отправках должно маркироваться каждое грузовое место.

При предъявлении к перевозке домашних вещей отправитель, кроме этого, должен вложить в каждое грузовое место карточку с указанными выше данными маркировки.

В повагонных отправках, за исключением грузов, погруженных навалом, маркируется не менее 10 грузовых мест на вагон, которые размещаются у дверей вагона.

Если перевозка определенных грузов требует особых предосторожностей ввиду свойств этих грузов, отправитель должен также поместить на отдельных грузовых местах надписи или наклейки согласно приложению 6 об осторожном обращении с грузом, например: "Осторожно", "Верх".

Наклейки, предусмотренные в приложении 6, должны быть помещены отправителем также и на вагонах, за исключением случаев, когда такое наклеивание производится железной дорогой отправления согласно внутренним правилам, действующим на этой дороге.

Маркировка наносится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих языков ОСЖД (китайский, русский), а именно:

- при перевозке в Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгарию, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Республику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику - на русский язык;

- при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику - на китайский или русский язык;

- при перевозке в/или транзитом через Монголию - на русский язык.

В том случае, когда при перевозках в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную

Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику и в обратном направлении в накладной в графе "Отправитель, почтовый адрес" или в графе "Получатель, почтовый адрес" будет указано установленное в этих странах условное обозначение отправителя или получателя и его почтовый адрес, отправитель должен указать это условное обозначение и в маркировке на грузовых местах.

Кроме того, при перевозках в Корейскую Народно-Демократическую Республику отправитель должен указать в маркировке против наименования дороги и станции назначения, а при перевозках из Корейской Народно-Демократической Республики против наименования дороги и станции отправления условный номер этой дороги и станции.

Отправитель должен недействительные наклейки удалить и недействительные надписи сделать нечитаемыми.

Отправитель несет ответственность за правильность надписей, наклеек или бирок, нанесенных на грузовые места или прикрепленных к ним, а также за правильность наклеек, помещенных им на вагоны. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неполного или неточного указания сведений, помещенных им в надписях, наклейках или бирках.

§ 4. Погрузка грузов на станции отправления производится:

1) при перевозках в крытых и изотермических вагонах и вагонах- цистернах - в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления;

2) при перевозке на открытом подвижном составе в бесперегрузочном сообщении с участием железных дорог разной ширины колеи - в соответствии с Правилами погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе (приложение 14) или с Правилами размещения и крепления автопоездов, автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов на платформах моделей 13-9009, 13-4095 и 13-9004М колеи 1520 мм (приложение 14.1);

3) при перевозке на открытом подвижном составе с участием железных дорог одной ширины колеи, а также в перегрузочном сообщении с участием железных дорог разной ширины колеи - в соответствии с Правилами погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе (приложение 14), с Правилами размещения и крепления автопоездов, автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов на платформах моделей 13-9009, 13-4095 и 13-9004М колеи 1520 мм (приложение 14.1) или другими правилами, согласованными между железными дорогами, участвующими в перевозке.

Если груз перевозится на открытом подвижном составе в перегрузочном сообщении до или после перегрузки на пограничной станции по железным дорогам только одной страны, то погрузка груза может быть произведена в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах этой страны.

Внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, определяется, кем должна производиться погрузка - железной дорогой или отправителем. Если погрузка должна производиться отправителем, то он обязан установить пригодность вагона для перевозки данного груза.

Отправитель обязан указать в накладной в графе "Погружено", кем производится погрузка груза или контейнера в вагон.

Если погрузка груза производится отправителем, то он несет ответственность за все последствия неудовлетворительной погрузки, и, в частности, он должен возместить железной дороге причиненный ей вследствие этого ущерб.

§ 5. Железная дорога может потребовать от отправителя, чтобы штучные грузы, прием, погрузка и перегрузка которых невозможны без значительной потери времени, были объединены в более крупные погрузочные единицы путем связки или упаковки их.

§ 6. Вагоны могут быть загружены только до максимальной грузоподъемности с учетом допускаемой нагрузки от оси вагона на рельсы в соответствии с § 3 статьи 8.

Максимальной грузоподъемностью считается:

1) если на вагоне имеется только одна надпись о грузоподъемности - эта грузоподъемность, повышенная на 1 т для двухосных вагонов и на 2 т для вагонов с четырьмя и более осями; на железных дорогах Китайской Народной Республики и Корейской Народно-Демократической Республики - грузоподъемность, повышенная на 5%; для вагонов колеи 1520 мм - грузоподъемность, указанная на вагоне;

2) если на вагоне имеются две надписи - грузоподъемность, соответствующая большей цифре (меньшая обозначает минимальную грузоподъемность);

3) если на вагоне имеется трафарет "АВС" - максимальная величина грузоподъемности, указанная под буквой "С".

Загрузка вагона сверх максимальной грузоподъемности считается перегрузом.

§ 7. Определение массы и количества мест производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

Однако:

1) грузы, перевозимые на открытом подвижном составе без укрытия брезентами или под незапломбированными брезентами, принимаются к перевозке с обязательным указанием отправителями в накладной:

- числа мест и массы груза, если общее количество мест не превышает 100;

- только массы груза, если общее количество мест более 100. В этом случае в накладной в графе "Число мест" отправитель должен указать: "Навалом";

2) мелкие неупакованные изделия принимаются к перевозке только по их массе без подсчета количества мест. В накладной в графе "Число мест" отправитель должен указать: "Навалом";

3) тарные грузы, масса которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы при приеме к перевозке не взвешиваются.

В этих случаях отправитель обязан указать в накладной число мест и общую массу груза, а в графе "Способ определения массы" указать, каким порядком определена общая масса груза: по стандартной массе ("По стандарту") или по массе, указанной на грузовых местах ("По трафарету");

4) если в накладной масса груза проставлена как в графе "Масса (в кг) определена отправителем", так и в графе "Масса (в кг) определена железной дорогой", то ответственной массой считается масса, определенная железной дорогой, за исключением случаев, указанных в пунктах 1 - 3 § 4 статьи 23.

§ 8. В крытых и изотермических вагонах подлежат пломбированию двери и все остальные отверстия, за исключением вентиляционных, закрытых изнутри решетками или другим способом. У вагонов-цистерн подлежат пломбированию все наливные и сливные приборы. Не пломбируются нижние сливные приборы цистерн, если их конструкция не допускает открытия нижнего сливного прибора без вскрытия верхнего загрузочного люка.

Если на вагоне, контейнере имеются пломбы или запорно-пломбировочные устройства от предыдущих перевозок, они должны быть сняты отправителем или железной дорогой в зависимости от того, кто должен вновь пломбировать вагон, контейнер.

Для пломбирования должны применяться пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятие которых невозможно без их повреждения; пломбы или запорно-пломбировочные устройства должны быть наложены таким образом, чтобы исключалась возможность доступа к грузу без их повреждения.

Если вагон, контейнер пломбируются отправителем, то пломбы должны иметь следующие четкие знаки:

1) наименование станции (в случае надобности - сокращенное);

2) дату наложения пломбы или контрольные знаки;

3) сокращенное наименование отправителя.

Кроме того, отправительские пломбы могут иметь сокращенное наименование железной дороги отправления.

При пломбировании вагонов, контейнеров железной дорогой пломбы должны иметь те же знаки; однако вместо сокращенного наименования отправителя они должны содержать сокращенное наименование железной дороги отправления, а также номера тисков, если пломбы не имеют контрольных знаков.

Запорно-пломбировочные устройства, независимо от того, кем производится пломбирование - отправителем или железной дорогой, должны иметь следующие знаки:

- сокращенное наименование железной дороги отправления,

- контрольный знак.

Дополнительно запорно-пломбировочные устройства могут иметь наименование станции отправления и грузоотправителя, при необходимости - сокращенное.

При пломбировании вагона и контейнера несколькими запорно-пломбировочными устройствами они должны иметь разные контрольные знаки.

В случае оборудования крытых и изотермических вагонов дополнительными устройствами для наложения пломб в верхней части двери запорно-пломбировочные устройства устанавливаются только на основные устройства для пломбирования.

Железная дорога отправления должна не менее чем за два месяца уведомить все железные дороги, участвующие в перевозке, о правилах пользования и порядке снятия конкретного запорно-пломбировочного устройства. Применение устройств, для снятия которых требуется использование приспособлений специальной конструкции (съемники, ключи), должно быть согласовано железной дорогой отправления с

железными дорогами, участвующими в перевозке.

При осуществлении бесперегрузочных перевозок грузов из стран, не участвующих в СМГС, а также перевозок контейнеров, автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов или съемных автомобильных кузовов, прибывших водным транспортом, или при интермодальных перевозках они могут быть приняты к дальнейшей перевозке за пломбами или запорно-пломбировочными устройствами со знаками, которые могут отличаться от положений настоящей статьи.

В остальном пломбирование вагонов и контейнеров производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления или перегрузки.

§ 9. При перевозке грузов мелкими отправками в Социалистическую Республику Вьетнам отправитель может пломбировать грузовые места. В этом случае он должен сделать об этом отметку в накладной в графе "Род упаковки".

Статья 10. Объявление ценности груза и заинтересованности в доставке

§ 1. Отправитель должен объявить в накладной в графе "Объявленная ценность груза" ценность следующих грузов при предъявлении их к перевозке:

1) золота, серебра и платины, а также изделий из них;

2) драгоценных камней;

3) ценных мехов, например бобра, голубого песца, горностая, куницы, норки, выдры, каракуля, тюленя, котика, черно-бурой лисицы, скунса, соболя, а также изделий из этих мехов;

4) заснятых фильмов;

5) картин;

6) статуй;

7) художественных изделий;

8) антикварных вещей;

9) домашних вещей. Разрешается принимать к перевозке домашние вещи без объявления ценности только при условии, если отправитель в накладной в графе "Особые заявления отправителя" сделает отметку "Без объявления ценности" и заверит ее своей подписью.

При предъявлении к перевозке домашних вещей с объявленной в накладной ценностью отправитель должен составить их опись в трех экземплярах с указанием наименования, количества и стоимости домашних вещей, помещенных в каждое грузовое место (ящик и т.п.). Кроме того, в описи указываются общее количество мест и общая стоимость домашних вещей, которая должна соответствовать ценности, объявленной в накладной. Первый экземпляр описи остается на станции отправления, второй - у отправителя, третий экземпляр должен быть вложен в домашние вещи и следовать вместе с ними до станции назначения.

§ 2. Объявление ценности других грузов, предъявляемых к перевозке, допускается по желанию отправителя.

§ 3. Сумма объявляемой ценности груза должна быть указана отправителем в накладной в графе "Объявленная ценность груза" в валюте страны отправления; она не должна превышать стоимости этого груза, указанной в счете иностранного поставщика, или государственной цены.

Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Если между железной дорогой и отправителем возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления. В случае несогласия отправителя с решением начальника станции отправитель может пригласить за свой счет эксперта из органов государственной торговли или промышленности. Решение эксперта обязательно для обеих сторон.

§ 4. За объявление ценности груза взимается дополнительный сбор железными дорогами отправления и назначения за перевозку по своим дорогам в соответствии с внутренними правилами и применяемыми этими железными дорогами для таких перевозок тарифами, а за перевозку по транзитным железным дорогам - в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом.

Для взыскания этого сбора транзитными железными дорогами и железной дорогой назначения сумма ценности груза, объявленная отправителем в валюте страны отправления, пересчитывается станцией отправления в тарифную валюту по курсу, действующему в стране отправления в день пересчета, и вносится в графу накладной "Отметки о расчетах платежей". Сумма объявленной ценности груза в

тарифной валюте, указанная в накладной для транзитных железных дорог и железной дороги назначения, пересчитывается в валюту страны транзитной железной дороги или страны назначения по курсу, действующему в этих странах в день пересчета.

§ 5. По согласованию участвующих в перевозке железных дорог отправитель при предъявлении груза к перевозке может объявить заинтересованность в доставке груза.

Статья 11. Сопроводительные документы по выполнению таможенных и других правил

§ 1. Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил на всем пути следования груза, а также в случае необходимости сертификат и спецификацию. Эти документы должны относиться только к тем грузам, которые значатся в данной накладной.

Все сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной, должны быть им поименованы в накладной в графе "Документы, приложенные отправителем" и прикреплены к накладной так прочно, чтобы они не могли разъединиться в пути следования.

Если отправитель не приложит к накладной документа, дающего право на вывоз груза за границу, то он обязан в накладной в графе "Особые заявления отправителя" указать название документа, его номер и дату выдачи, а также таможню, в которую он направил этот документ.

Если отправитель не приложил к накладной сертификат или спецификацию, он должен сделать в накладной в графе "Документы, приложенные отправителем" отметку о том, что приложение таких документов не требуется.

Если отправитель не выполнит предписаний настоящего параграфа, то станция отправления должна отказать в приеме груза к перевозке.

§ 2. Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной.

Отправитель несет ответственность перед железной дорогой за последствия, возникшие в результате отсутствия, недостаточности или неправильности сопроводительных документов.

Если перевозка или выдача груза задерживаются вследствие того, что отправитель не представил необходимых сопроводительных документов или документы, представленные им и указанные в накладной в графе "Документы, приложенные отправителем", являются недостаточными или неправильными, то за время задержки взыскиваются штрафы, сборы, как то: за хранение груза, простой вагонов. Если указанная задержка происходит на дороге отправления или дороге назначения, то этот штраф исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на этих железных дорогах. Если такая задержка происходит на транзитных железных дорогах, то эти платежи исчисляются в соответствии с применяемым заинтересованными железными дорогами для данной международной перевозки транзитным тарифом; если же в транзитном тарифе для этих случаев не установлена плата за хранение груза и за простой вагонов, то штраф исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на этих транзитных железных дорогах.

Штрафы, сборы, как то: за хранение груза, простой вагонов - должны быть внесены в накладную. Они взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них уплачивает провозные платежи за перевозки по данной транзитной железной дороге. При утере железной дорогой сопроводительных документов, указанных отправителем в графе "Документы, приложенные отправителем" накладной, штрафы и сборы, связанные с задержкой грузов по этой причине, не взыскиваются.

В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги отправитель или получатель уплачивает через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на уплату провозных платежей, штрафы и сборы, возникшие на транзитных железных дорогах, взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

§ 3. При желании отправителя, чтобы ему со станции назначения на станцию отправления были возвращены получателем не являющиеся собственностью дорог перевозочные приспособления (брезенты, хлебные щиты, дверные решетки для перевозки скота, канаты металлические, печи, железные закладки для коновязи, дверные решетки для перевозки фруктов и др.) или порожняя тара (мешки тканевые, металлические бочки и бидоны и др.), отправитель должен указать в накладной в графе "Отметки, не обязательные для железной дороги", что перевозочные приспособления или тара подлежат возврату. В этом случае таможенное учреждение составляет справку на обратный их провоз. Справка прикладывается

к накладной для выдачи получателю и дает ему право в течение трех месяцев со дня прибытия груза на станцию назначения возвратить перевозочные приспособления или порожнюю тару обратно.

Возврат перевозочных приспособлений или порожней тары должен производиться через те же пограничные станции, через которые они следовали с грузом.

Статья 12. Ответственность за сведения, внесенные в накладную. Штрафы

§ 1. Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от того, что они внесены в несоответствующую графу накладной.

§ 2. Железная дорога имеет право проверить правильность сведений и заявлений, указанных отправителем в накладной.

Если при приеме груза на станции отправления в накладной будут обнаружены неправильности, то отправитель обязан составить новую накладную, если согласно § 5 статьи 7 исправление накладной не допускается.

Проверка содержания груза в пути следования может быть произведена только при условии, если она вызывается таможенными и другими правилами, а также целями обеспечения безопасности движения поездов и сохранности груза в пути следования.

Если в результате проверки груза, произведенной в пути следования или на станции назначения, выяснилось, что сведения, указанные в накладной отправителем, не соответствуют действительности, то станция, производившая проверку, должна об этом составить коммерческий акт в соответствии со статьей 18 и сделать отметку об акте в накладной в графе "Коммерческий акт".

В этом случае сумма расходов, связанных с проверкой, вписывается в накладную и взыскивается с отправителя, если проверка производилась дорогой отправления, или с получателя, если проверка производилась дорогой назначения. Если проверка производилась на транзитной железной дороге, эти расходы взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них должен уплачивать провозные платежи за перевозку по данной транзитной железной дороге. В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги уплачивает отправитель или получатель через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на уплату провозных платежей, эти расходы взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

При обнаружении в накладной неправильного наименования груза провозная плата за весь путь следования исчисляется по тарифному классу, предусмотренному для действительно перевозимого груза, и взимается в соответствии со статьей 15.

§ 3. Штраф взыскивается при неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений, в результате чего:

1) были приняты к перевозке грузы, не допускаемые к перевозке на основании пунктов 1 - 6 § 1 статьи 4;

2) грузы, допускаемые к перевозке на основании § 7 статьи 5 только с соблюдением особых условий, были приняты к перевозке без соблюдения условий, предусмотренных для данного груза;

3) при погрузке груза отправителем был допущен перегруз вагона сверх его максимальной грузоподъемности (§ 6 статьи 9).

Штрафы по пунктам 1 и 2 данного параграфа взыскиваются в соответствии со статьей 15 в пятикратном размере провозной платы за перевозку по железной дороге, на которой было обнаружено такое нарушение.

Штраф по пункту 3 данного параграфа взыскивается в соответствии со статьей 15 в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка массы груза по железной дороге, на которой был обнаружен этот излишек. Этот штраф не подлежит взысканию, если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, отправитель сделал в накладной в графе "Особые заявления отправителя" запись о необходимости взвешивания железной дорогой загруженного вагона.

Предусмотренные настоящим параграфом штрафы железная дорога вправе взыскивать независимо от возмещения возможного ущерба и других штрафов, уплачиваемых отправителем/получателем в соответствии с настоящим Соглашением.

§ 4. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности:

1) излишек массы груза, обнаруженный на дороге отправления, выгружается и предоставляется в распоряжение отправителя;

2) излишек массы груза, обнаруженный на транзитной железной дороге или на дороге назначения, выгружается железной дорогой и направляется на станцию назначения по возможности одновременно с основной отправкой по досылочной дорожной ведомости, составленной в необходимом количестве экземпляров;

3) провозная плата и сборы за выгрузку, погрузку и перевозку излишка массы груза взыскиваются как за самостоятельную отправку и вписываются в основную накладную.

Эти правила применяются также в тех случаях, когда из-за неправильной массы груза, указанной отправителем в накладной, окажется превышение допускаемой нагрузки на ось вагона (§ 3 статьи 8).

Статья 13. Тарифы. Исчисление провозных платежей и штрафов

§ 1. Провозные платежи, под которыми понимаются плата за перевозку груза, проезд проводника, водителя автопоезда, дополнительные сборы и другие расходы, возникшие за период от приема груза к перевозке до его выдачи получателю, исчисляются по следующим тарифам, действующим в день заключения договора перевозки:

1) в сообщении между станциями железных дорог соседних стран за перевозку по железным дорогам страны отправления и страны назначения - по тарифам, применяемым железными дорогами этих стран для таких перевозок;

2) в сообщении через транзитные дороги за перевозку по железным дорогам страны отправления и страны назначения - по тарифам, применяемым железными дорогами этих стран для таких перевозок, а за перевозку по транзитным железным дорогам - по применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.

§ 2. Плата за перевозку груза исчисляется по кратчайшему расстоянию, определенному применяемым тарифом, в направлении через те пограничные станции, которые указаны в накладной отправителем.

Если груз перевозился через другие пограничные станции по более короткому пути, чем указал отправитель в накладной, то плата исчисляется за кратчайшее расстояние, определяемое применяемым тарифом, в направлении через эти пограничные станции.

§ 3. Провозные платежи и штрафы за перевозку по дорогам страны отправления и страны назначения исчисляются в местной валюте, а платежи и штрафы за перевозку по транзитным железным дорогам - в валюте транзитного тарифа, применяемого заинтересованными железными дорогами для данной международной перевозки.

§ 4. Железной дороге должны быть возмещены произведенные ею расходы по перевозкам, в том числе не предусмотренные применяемыми тарифами, как, например, расходы по исправлению погрузки, расходы по перегрузке, связанной с исправлением погрузки, расходы по исправлению тары и упаковки, необходимой для сохранности груза, расходы по укрытию груза брезентами и за пользование самими брезентами в том случае, когда такое укрытие не лежит на обязанности железной дороги. Эти расходы должны быть установлены отдельно для каждой отправки и подтверждены соответствующими документами.

Указанные расходы вписываются железной дорогой в накладную и взыскиваются с отправителя, если расходы возникли на железной дороге отправления, или с получателя, если они возникли на железной дороге назначения. Если эти расходы возникли на транзитной железной дороге, они взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них уплачивает провозные платежи за перевозку по данной транзитной дороге. В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги уплачивает отправитель или получатель через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на уплату провозных платежей, эти расходы взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

§ 5. Если в пути следования окажется необходимым перегрузить груз из одного в один или более вагонов той же ширины колеи, то провозная плата исчисляется как за одну отправку по тому вагону, в котором был погружен груз на станции отправления и который был указан первоначально в накладной. Если такая перегрузка в пути следования вызвана причинами, не зависящими от отправителя, то плата за

перегрузку груза не взыскивается.

§ 6. За перегрузку грузов в вагон другой ширины колеи или перестановку тележек вагонов на пограничных станциях дополнительные сборы (включая расходы, связанные с предоставлением железной дорогой приспособлений и материалов для крепления перегружаемого груза: стойки, проволока, гвозди, прокладки и т.п.) исчисляются:

1) если перегрузку грузов или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи производит железная дорога назначения - в соответствии с внутренним тарифом, действующим на этой дороге;

2) в остальных случаях - в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом.

Статья 14. Срок доставки груза

§ 1. Срок доставки определяется на весь путь следования груза исходя из следующих норм:

1) для грузов большой скорости:

1.1) срок на отправление - одни сутки;

1.2) срок на перевозку груза мелкой отправкой или в среднетоннажном контейнере на каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, - одни сутки;

1.3) срок на перевозку груза повагонной, контрейлерной отправкой или в крупнотоннажном контейнере на каждые начатые 320 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, - одни сутки;

1.4) срок на перевозку груза повагонной отправкой, перевозимого с пассажирскими поездами (§ 4 статьи 7), на каждые начатые 420 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, - одни сутки;

2) для грузов малой скорости:

2.1) срок на отправление - одни сутки;

2.2) срок на перевозку груза мелкой отправкой или в среднетоннажном контейнере на каждые начатые 150 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, - одни сутки;

2.3) срок на перевозку груза повагонной, контрейлерной отправкой или в крупнотоннажном контейнере на каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, - одни сутки.

Течение срока доставки груза начинается с 00.00 ч дня, следующего за днем, в который приняты к перевозке груз и накладная. Если груз принят с предварительным до отправления хранением, то срок доставки начинается с 00.00 ч дня, следующего за днем, в который этот груз назначен к погрузке. О дне погрузки груза в накладной должна быть сделана отметка.

§ 2. Срок на перевозку исчисляется по действительно пройденному грузом расстоянию между станцией отправления и станцией назначения.

§ 3. Срок доставки удлиняется на двое суток:

1) при перегрузке груза в вагоны другой ширины колеи;

2) при перестановке вагонов на тележки другой ширины колеи;

3) при паромной переправе вагонов.

§ 4. При перевозке негабаритных грузов срок доставки, указанный в § 1, и при удлинении согласно § 3 настоящей статьи увеличивается на 100%.

§ 5. Срок доставки удлиняется на время:

1) задержки для выполнения таможенных и других правил;

2) перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующего началу или продолжению перевозки;

3) задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки;

4) задержки для проверки, соответствует ли груз данным в накладной или соблюдены ли меры предосторожности по грузам, перевозимым на особых условиях, если при проверке будет обнаружено несоответствие;

5) задержки на станциях, вызванной поением и выводкой из вагона живности или ветеринарным осмотром ее;

6) затраченное на выгрузку излишка массы, исправление груза или его тары или упаковки, а также на перегрузку или исправление погрузки, произведенные по вине отправителя;

7) других задержек, происшедших по вине отправителя или получателя.

О причинах задержки груза, которые дают право железной дороге на удлинение срока доставки, и

продолжительности этой задержки железной дорогой должна быть сделана отметка в накладной в графе "Удлинение срока доставки".

§ 6. Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя, о чем железная дорога уведомляет получателя. Порядок уведомления получателя определяется внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

Если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, груз доставляется получателю по указанному в накладной адресу, то срок доставки считается выполненным, когда груз доставлен получателю до истечения срока доставки.

В тех случаях, когда груз перегружен на пограничной станции и часть его следует по досылочной дорожной ведомости, срок доставки исчисляется по той части груза, которая прибыла по основной накладной.

§ 7. Отправитель и участвующие в перевозке железные дороги могут согласовать другие сроки доставки.

Раздел III. Выполнение договора перевозки

Статья 15. Уплата провозных платежей

§ 1. Провозные платежи, исчисленные в соответствии со статьей 13, взимаются:

1) за перевозку по железным дорогам отправления - с отправителя на станции отправления или в соответствии с действующими на железных дорогах отправления внутренними правилами;

2) за перевозку по железным дорогам назначения - с получателя на станции назначения или в соответствии с действующими на железных дорогах назначения внутренними правилами;

3) за перевозку по транзитным железным дорогам - с отправителя на станции отправления или с получателя на станции назначения. При перевозке через несколько транзитных железных дорог допускается оплата за перевозку по одной или нескольким транзитным железным дорогам отправителем, а по остальным дорогам - получателем. Указанный порядок уплаты провозных платежей возможен при наличии соответствующих договоров между железными дорогами;

4) за перевозку по транзитным железным дорогам - с отправителя или получателя через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с каждой транзитной железной дорогой на уплату провозных платежей.

§ 2. Если отправитель принимает на себя уплату провозных платежей за перевозку по транзитным железным дорогам, то он должен в накладной в графе "Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги" указать сокращенные наименования этих дорог в соответствии с приложением 12.5.

Если отправитель не принимает на себя уплату провозных платежей ни за одну транзитную железную дорогу, то он должен в накладной в графе "Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги" сделать отметку "Нет". Провозные платежи, не принятые на себя отправителем за перевозку по транзитным железным дорогам, считаются переведенными на получателя и должны быть с него взысканы станцией назначения.

В случаях, когда отправитель не проставил в накладной в графе "Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги" требуемую отметку "Нет", провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам считаются переведенными на получателя и должны быть с него взысканы станцией назначения.

В случаях, когда в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам обязан уплатить отправитель, перевод этих платежей на получателя не допускается. В случаях, когда в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам обязан уплатить получатель, уплата этих платежей отправителем не допускается.

При уплате провозных платежей по транзитным железным дорогам через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.) отправитель в накладной в графе "Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги" должен сделать отметку, содержащую сокращенное наименование транзитной железной дороги, за которую осуществляется оплата, наименование плательщика, через которого производится оплата перевозки по данной транзитной железной дороге, и присвоенный ему код плательщика. Указанные сведения вносятся по каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороге.

§ 3. При перевозке грузов между двумя соседними странами сборы за перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничной станции взыскиваются с получателя в случае выполнения этих работ как дорогой принимающей (пункт 1 § 6 статьи 13), так и дорогой сдающей (пункт 2 § 6 статьи 13).

При перевозке грузов по транзитным железным дорогам сборы за перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничных станциях дороги отправления и транзитных дорог, исчисленные в соответствии с пунктом 2 § 6 статьи 13, взыскиваются с отправителя, получателя или с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.), в зависимости от того, кто из них производит уплату провозных платежей по транзитным железным дорогам. Сборы за перегрузку грузов в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничных станциях железных дорог назначения, исчисленные в соответствии с пунктом 1 § 6 статьи 13, взыскиваются с получателя.

§ 4. Если получатель отказался от приема груза, то все провозные платежи и штрафы, относящиеся к перевозке этого груза, уплачивает отправитель.

§ 5. В случае неправильного применения тарифов или ошибок в расчете при исчислении провозных платежей, а также в случае невзыскания платежей недобор подлежит уплате, а перебор - возврату. Расчеты недоборов и переборов по провозным платежам производятся в соответствии со ставками тарифов, которые действовали на момент заключения договора перевозки.

Железная дорога, которая производит расчет с отправителем или получателем, взыскивает недоборы или возвращает переборы в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Недоборы и переборы по одной накладной до 5 швейцарских франков не подлежат взысканию или возврату.

§ 6. Провозные платежи и штрафы взимаются железными дорогами в валюте страны, где производится уплата.

Если провозные платежи не выражены в валюте страны, в которой они должны быть взысканы, то они пересчитываются в валюту этой страны по курсу дня и места платежа.

§ 7. Условия этой статьи не применяются, если между станциями железных дорог двух соседних стран установлен прямой тариф, предусматривающий иной порядок взимания провозных платежей.

Статья 16. Наложенные платежи и ссуды

Наложенные платежи и ссуды не допускаются.

Статья 17. Выдача груза. Розыск груза

§ 1. По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (листы 1 и 5 накладной) получателю по уплате им железной дороге всех причитающихся по накладной провозных платежей; получатель обязан уплатить провозные платежи и принять груз.

В соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, выдача груза может быть произведена до уплаты получателем провозных платежей.

Получатель может отказаться от приема груза лишь в тех случаях, когда качество груза вследствие повреждения, порчи или по другим причинам изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению.

§ 2. Все причитающиеся железной дороге по накладной платежи уплачиваются получателем полностью, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует. Получатель имеет в этом случае право получить обратно в претензионном порядке согласно статье 29 уплаченные по накладной платежи за невыданную часть груза.

§ 3. Тарные грузы, масса которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы выдаются при исправной таре или упаковке без взвешивания.

§ 4. В остальном выдача груза производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 5. Если в течение 30 дней по истечении срока доставки груза он не выдан получателю, то отправитель или получатель имеет право подать на железную дорогу заявление о розыске груза.

Заявление подается отправителем на станцию отправления или получателем на станцию назначения

по форме приложения 15 в двух экземплярах с одновременным предъявлением дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) не позднее трех месяцев по истечении срока доставки груза.

Станция отправления или назначения подтверждает получение заявления наложением календарного штемпеля и подписью работника станции, принявшего заявление, на обоих экземплярах заявления; один экземпляр возвращается заявителю.

Заявление о розыске груза не является предъявлением претензии согласно статье 29.

§ 6. Получатель может считать груз утраченным, если этот груз не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14, и станцией назначения была сделана отметка "Груз не прибыл" в графе "Наименование груза" дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), предъявленных получателем. Эта отметка должна удостоверяться календарным штемпелем станции назначения.

Однако если груз прибыл на станцию назначения по истечении указанного срока, то она должна поставить об этом в известность получателя. Получатель обязан принять груз, если он прибыл не позднее шести месяцев после истечения срока доставки, и возвратить железной дороге суммы, которые она уплатила ему в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза.

Если возмещение за утрату и расходы по перевозке груза были уплачены отправителю, то отправитель это возмещение обязан возвратить железной дороге. При этом за получателем сохраняется право предъявить к железной дороге претензию об уплате штрафа за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за частичную утрату, недостачу массы, повреждение, порчу найденного груза или снижение его качества по другим причинам.

Статья 18. Коммерческий акт

§ 1. Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест, а также наличия накладной и при этом устанавливает:

1) полную или частичную утрату груза, недостачу массы, его повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам;

2) несоответствие между сведениями, указанными в накладной, и грузом в натуре о наименовании, массе, количестве мест груза, знаках (марках) и номерах мест груза, наименовании получателя и станции назначения;

3) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной;

4) отсутствие или недостачу отправительских перевозочных приспособлений, указанных в накладной.

Коммерческий акт составляется также в случае обнаружения порожнего приватного или сданного в аренду вагона без накладной или обнаружения накладной без вагона.

Станция, установившая одну или несколько таких неисправностей, составляет коммерческий акт по форме приложения 16. Если бланк коммерческого акта напечатан на отдельных листах, каждый лист акта должен быть пронумерован типографским способом, подписан лицами, указанными в параграфе 6 настоящей статьи, и заверен календарным штемпелем станции, в верхней части каждого листа должен быть указан номер коммерческого акта. Все листы коммерческого акта после его составления должны быть скреплены. Бланки коммерческого акта могут печататься на самокопирующейся бумаге.

Однако коммерческий акт составляется лишь в тех случаях, когда вышеуказанные неисправности могли произойти исключительно с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его получателю.

О составлении коммерческого акта станция должна сделать отметку в накладной в графе "Коммерческий акт".

§ 2. Если получатель в процессе выдачи ему груза обнаруживает какую-либо неисправность, указанную в § 1 данной статьи, а коммерческий акт по этой неисправности железной дорогой не составлен, то получатель должен незамедлительно обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта.

Станция назначения может отказаться от составления коммерческого акта в случае, если:

1) исключено, что указанная неисправность произошла в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю;

2) уменьшение массы груза не превышает нормы, указанной в § 5 данной статьи.

§ 3. Если внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, допускается

составление коммерческого акта после выдачи груза получателю, то получатель имеет право обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта и после выдачи груза по какой-либо неисправности, указанной в § 1 данной статьи, которую обнаружить внешним осмотром при выдаче груза было невозможно. Такое обращение к станции назначения должно быть сделано получателем незамедлительно после установления им неисправности груза и не позднее чем через трое суток после выдачи груза. До составления станцией назначения коммерческого акта получатель не должен изменять состояние груза, если это не является необходимым для его предохранения от увеличения неисправности. Пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятые получателем с вагона, контейнера, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора и другой самоходной машины после их выдачи ему, должны быть переданы им станции назначения.

Станция назначения может отказаться от составления коммерческого акта в случаях, если:

1) внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, не допускается составление коммерческого акта после выдачи груза;

2) обращение получателя к станции назначения не было сделано им незамедлительно после установления им неисправности и не было сделано в пределах трех суток после выдачи груза;

3) состояние груза было изменено получателем, хотя это не являлось необходимым для предохранения груза от увеличения неисправности;

4) исключено, что указанная неисправность произошла в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю;

5) при уменьшении массы груза не превышаются нормы, указанные в § 5 настоящей статьи;

6) получатель не передает станции назначения пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятые с вагона, контейнера, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора и другой самоходной машины.

§ 4. Если станция назначения при проверке обращения получателя о составлении коммерческого акта, внесенного в соответствии с § 2 или 3 данной статьи, установит, что это обращение необоснованное, то станция назначения имеет право требовать от получателя возмещения ее расходов, связанных с проверкой этого обращения, а также уплаты получателем штрафов, если это предусмотрено внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 5. Если при проверке в пути следования или на станции назначения масса груза, указанного в § 1 статьи 24, который вследствие своих особых естественных свойств подвержен уменьшению массы во время перевозки, будет установлено уменьшение массы груза по сравнению с массой, указанной в накладной, то коммерческий акт об уменьшении массы груза должен составляться только в том случае, если это уменьшение будет превышать норму, установленную в § 1 статьи 24. Если же определенная при проверке недостающая масса груза не превышает норму, установленную в § 1 статьи 24, то коммерческий акт не должен составляться; в этом случае сведения об установленной при проверке массе груза вносятся в накладную в графу "Отметки железной дороги".

Если при проверке в пути следования или на станции назначения массы груза, который вследствие своих особых естественных свойств не подвержен ее уменьшению во время перевозки, будет установлено уменьшение массы груза по сравнению с массой, указанной в накладной, то коммерческий акт о таком уменьшении массы груза составляется только в том случае, если недостающая масса груза отличается от его массы, указанной в накладной, более чем на 0,2%. Если же масса груза, определенная при проверке, отличается от массы, указанной в накладной, не более чем на 0,2%, то масса груза, указанная в накладной, считается правильной. Таким же порядком оформляется установление излишка массы груза при ее проверке.

§ 6. Коммерческий акт подписывается должностными лицами станции, указанными в форме приложения 16. При составлении коммерческого акта на станции назначения он должен быть подписан также получателем или лицом, уполномоченным им на получение груза.

Если получатель не согласен со сведениями, помещенными в коммерческом акте, он может внести в него свои замечания по таким сведениям, если это допускается внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 7. Для установления причин и размера утраты, недостачи массы груза, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, а также для определения размера ущерба может быть проведена экспертиза в соответствии с внутренними законами и правилами страны назначения груза.

§ 8. Один экземпляр коммерческого акта выдается получателю в порядке, предусмотренном во внутренних правилах, действующих на железной дороге назначения.

§ 9. Положения § 2 - 8 данной статьи, относящиеся к получателю груза, действуют соответственно

для отправителя, если груз согласно пункту 1 § 2 статьи 20 возвращается в адрес отправителя, или направляется для третьего лица, если груз выдается ему в соответствии с внутренними правилами, указанными в § 3 статьи 21.

Статья 19. Залоговое право железной дороги

§ 1. В обеспечение всех платежей, вытекающих из договора перевозки, железная дорога имеет залоговое право на груз. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в ведении железной дороги.

§ 2. Действие залогового права определяется внутренними законами и правилами той страны, где должна происходить выдача груза.

Раздел IV. Изменение договора перевозки

Статья 20. Право и порядок изменения договора перевозки

§ 1. Право изменения договора перевозки принадлежит отправителю, а также получателю.

При перевозке грузов в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику в адрес получателей, когда ими являются согласно накладной государственные организации, переадресовка таких грузов на пограничных станциях страны назначения производится уполномоченными внешнеторговых организаций этих стран.

§ 2. Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

1) взять груз со станции отправления;

2) изменить станцию назначения:

при этом в случае необходимости следует указать пограничные станции, через которые после изменения договора перевозки должен проследовать груз, и плательщика за транзитные железные дороги, появившиеся в результате изменения договора перевозки, если уплата провозных платежей по этим дорогам производится через плательщика (экспедитора, фрахтового агента и др.);

3) изменить получателя груза;

4) возвратить груз на станцию отправления.

§ 3. Получатель может произвести следующие изменения договора перевозки:

1) изменить станцию назначения груза в пределах страны назначения;

2) изменить получателя груза.

При этом получатель может произвести изменение договора перевозки на основе настоящего Соглашения только на входной пограничной станции страны назначения и только тогда, когда груз еще не отправлен с этой станции. В том случае, когда груз уже проследовал входную пограничную станцию страны назначения, изменение договора перевозки получателем производится только в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 4. Изменение договора перевозки, которое приведет к делению груза на части, не допускается.

§ 5. Изменение договора перевозки производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по форме приложения 17. Дорога назначения может применять форму заявления об изменении договора перевозки получателем, установленную внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.

Отправитель должен заполнить заявление об изменении договора перевозки в соответствии с предписаниями § 2 статьи 7 относительно его перевода на рабочие языки ОСЖД.

Заявление об изменении договора перевозки должно быть составлено на каждую отправку отдельно в одном экземпляре и подано отправителем на станцию отправления, а получателем - на входную пограничную станцию страны назначения. Текст заявления должен быть помещен отправителем в графе дубликата накладной (листа 3 накладной) "Наименование груза", который одновременно с заявлением должен быть предъявлен железной дороге.

Заявление получателя об изменении договора перевозки может быть подано также на несколько отправок, если они перевозятся группой вагонов и если изменение договора перевозки этих грузов производится на одну и ту же станцию и в адрес одного и того же получателя.

Станция отправления подтверждает получение заявления об изменении договора перевозки наложением календарного штемпеля на дубликат накладной под заявлением отправителя, а также подписью работника станции, принявшего заявление, после чего она возвращает дубликат накладной

отправителю.

Заявление получателя об изменении договора перевозки может быть представлено им без предъявления дубликата накладной.

§ 6. О поступившем заявлении отправителя об изменении договора перевозки станция отправления или пограничная станция, если груз проследовал эту станцию, должна за счет отправителя сообщить телеграммой станциям пути следования, а также станции назначения. Телеграмма должна быть подтверждена направлением подлинного заявления об изменении договора перевозки на ту станцию, на которой груз был задержан согласно телеграмме. Однако эта станция должна изменить договор перевозки на основании телеграфного уведомления станции отправления, не ожидая получения письменного заявления отправителя.

Железная дорога не несет в этом случае ответственности за возможные искажения телеграфом заявления отправителя.

§ 7. Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем или прибытия груза на входную пограничную станцию дороги назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя или телеграфное уведомление станции назначения о заявлении получателя об изменении договора перевозки.

§ 8. Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного на основании письменного заявления получателя или телеграфного уведомления станции назначения.

§ 9. Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем.

§ 10. Железная дорога имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:

1) это неосуществимо для станции железной дороги назначения, которая должна изменить договор перевозки, в момент получения письменного заявления или телеграфного уведомления станции отправления или станции назначения;

2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;

3) этому противоречат внутренние законы и правила стран, железные дороги которых участвуют в перевозке;

4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется.

§ 11. В случаях, указанных в § 10 настоящей статьи, железная дорога должна по возможности немедленно известить отправителя или получателя о препятствиях, не допускающих изменения договора перевозки.

Если железная дорога не могла предвидеть эти препятствия и изменила договор перевозки, то отправитель или получатель в зависимости от того, кто подал заявление об изменении договора перевозки, несет ответственность за все возникающие от этого последствия.

§ 12. Исчисление и взыскание провозных платежей при изменении договора перевозки производятся в соответствии со статьями 13 и 15 с учетом следующих особенностей:

1) если груз должен быть выдан на станции по пути его следования, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются только за перевозку до этой станции. Если груз уже прошел новую станцию назначения и железная дорога возвращает его на эту станцию, то кроме провозных платежей за перевозку до станции задержания груза начисляется и взыскивается отдельно плата за перевозку от станции задержания груза до новой станции назначения груза;

2) если груз должен быть отправлен на новую станцию, лежащую дальше станции первоначального назначения, или отправлен на станцию, не находящуюся на пути первоначального следования груза, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются отдельно за перевозку до первоначальной станции назначения или до станции задержания груза и от этой станции задержания груза до новой станции назначения;

3) если груз должен быть возвращен обратно на станцию отправления, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются с отправителя за перевозку до той станции, с которой будет возвращен груз, и отдельно за перевозку от этой станции до станции отправления.

§ 13. За изменение договора перевозки взимается сбор. Этот сбор исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, которая производит изменение договора перевозки, и взимается в соответствии со статьей 15.

Если вследствие изменения договора перевозки произойдет задержка в перевозке или выдаче груза не по вине железной дороги, то дополнительные сборы, штрафы и другие расходы за время задержки, как то: за хранение груза, простой вагонов и прочее, за исключением штрафа за простой вагонов на транзитных железных дорогах, - исчисляются в соответствии с внутренними правилами и применяемыми для таких перевозок тарифами той железной дороги, на которой произошла задержка. За простой вагонов на транзитных железных дорогах, вызванный изменением договора перевозки, штраф исчисляется согласно применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.

Дополнительные сборы, штраф за простой вагонов и другие расходы подтверждаются соответствующими документами и вписываются в накладную для взыскания с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них уплачивает транзитные провозные платежи в соответствии со статьей 15.

Статья 21. Препятствия к перевозке и выдаче груза

§ 1. Если на станции отправления или в пути следования возникают препятствия к перевозке груза, то железная дорога решает, нужно ли запросить указание отправителя или целесообразнее произвести перевозку груза до станции назначения с изменением пути следования. Железная дорога имеет право взыскать провозную плату за измененный путь следования и располагать соответствующим дополнительным сроком доставки, кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.

§ 2. При отсутствии другого пути следования или если перевозка невозможна по другим причинам, а также при возникновении препятствия к выдаче груза станция, на которой возникло препятствие, незамедлительно по телеграфу через станцию отправления извещает об этом отправителя и запрашивает его указания. При этом станция сообщает отправителю все необходимые сведения, которыми она располагает.

Однако станция не обязана запрашивать указания отправителя при возникновении препятствия временного характера, вызванного причиной, указанной в пункте 1 § 3 статьи 3.

Отправитель может в накладной в графе "Особые заявления отправителя" дать указания о том, как поступить с грузом, если появятся препятствия к перевозке или выдаче груза. Если по усмотрению железной дороги эти указания не могут быть выполнены, то железная дорога должна затребовать от отправителя новые указания.

На основании полученной телеграммы о препятствиях к перевозке или выдаче груза станция отправления незамедлительно извещает об этом отправителя по установленной форме или в порядке, установленном внутренними правилами. Отправитель обязан записать на обороте извещения указание о том, как поступить с грузом, и возвратить это извещение станции или сообщить свои указания в порядке, установленном внутренними правилами.

При возврате извещения или сообщении указаний в порядке, установленном внутренними правилами, отправитель обязан предъявить станции отправления дубликат накладной (лист 3 накладной) для внесения соответствующих указаний отправителя. При непредъявлении отправителем дубликата накладной его указание, сделанное на обороте извещения или сообщенное в порядке, установленном внутренними правилами, считается недействительным и станция отправления сообщает станции, на которой возникло препятствие, об отсутствии указания отправителя. В этом случае дорога, на которой задержан груз, поступает с ним в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

В случае, когда поступившее на станцию отправления извещение касается изменения пути следования или отказа получателя принять груз, отправитель может дать указание и без предъявления дубликата накладной.

Об указаниях отправителя станция отправления уведомляет станцию, на которой возникли препятствия. Расходы по уведомлению отправителя взыскиваются с отправителя дорогой отправления в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Если препятствия к перевозке или выдаче груза возникли после того, как получатель изменил договор перевозки, железная дорога извещает об этом получателя, подавшего заявление об изменении договора перевозки. Расходы по извещению получателя взыскиваются дорогой назначения с получателя согласно внутренним правилам, действующим на дороге назначения.

§ 3. Если от отправителя, извещенного о препятствиях к перевозке или выдаче груза, в течение восьми суток, а по скоропортящимся грузам в течение четырех суток с момента направления ему извещения станцией, на которой возникли препятствия, не поступит никаких указаний или поступят невыполнимые указания, то с грузом надлежит поступить по внутренним правилам, действующим на той

железной дороге, на которой возникли препятствия.

Если скоропортящимся грузам угрожает порча, железная дорога, на которой возникло препятствие к перевозке или выдаче груза, должна поступить с грузами в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге, не ожидая истечения четырехсуточного срока.

§ 4. Если препятствия к перевозке прекратятся до получения указаний отправителя, станция, на которой возникли препятствия, направляет груз на станцию назначения, не ожидая указаний, и незамедлительно извещает об этом отправителя.

§ 5. Если груз был реализован, то вырученная от реализации сумма, за вычетом причитающихся железной дороге провозных платежей в соответствии с § 1 статьи 13, штрафов и расходов, связанных с реализацией груза, выдается отправителю. Если вырученная от реализации груза сумма не покрывает начисленных платежей, то отправитель обязан уплатить разницу.

§ 6. Положения § 1, 3, 4 и 5 настоящей статьи применяются также к получателю, изменившему договор перевозки согласно статье 20.

§ 7. Если во время перевозки или выдачи груза по вине отправителя или получателя возникнут препятствия к его перевозке или выдаче, то железной дороге оплачиваются все расходы, понесенные ею из-за задержки перевозки или выдачи. Если же препятствия к перевозке или выдаче возникли не по вине отправителя или получателя, то железной дороге оплачиваются все расходы, возникшие в результате того, что отправитель или получатель на запрос железной дороги в связи с препятствиями к перевозке и выдаче не представил указаний в сроки, установленные в § 3 настоящей статьи, или же представленные ими указания были невыполнимыми.

Если такие препятствия возникнут на дороге отправления или на дороге назначения, то платежи по таким расходам исчисляются в соответствии с внутренними правилами и применяемыми этими железными дорогами для таких перевозок тарифами.

Если такие препятствия возникнут на транзитных железных дорогах, то платежи по таким расходам исчисляются в соответствии с транзитным тарифом, применяемым заинтересованными дорогами для данной международной перевозки; если же в транзитном тарифе для таких случаев не предусмотрена оплата таких расходов, то исчисление платежей по ним осуществляется в соответствии с внутренними правилами и применяемыми соответствующей транзитной железной дорогой для таких перевозок тарифами.

Все платежи по вышеуказанным расходам вписываются в накладную и взыскиваются с отправителя, получателя или с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них производит уплату провозных платежей в соответствии со статьей 15.

§ 8. В случаях изменения договора перевозки по причине возникновения препятствий к перевозке или выдаче груза применяются соответствующие предписания статьи 20. В этих случаях предписания § 9 статьи 20 не применяются.

Раздел V. Ответственность железных дорог

Статья 22. Солидарная ответственность железных дорог

§ 1. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, - до оформления перевозки по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении; в случае переотправки груза из стран, которые не участвуют в настоящем Соглашении, - после оформления перевозки груза по накладной СМГС.

§ 2. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной ЦИМ/СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки с момента приема груза к перевозке до момента проставления календарного штемпеля станцией переотправки, а в обратном направлении - с момента проставления календарного штемпеля станции на месте переотправки до выдачи груза на станции назначения.

§ 3. Каждая последующая железная дорога, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает тем самым в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.

Статья 23. Пределы ответственности

§ 1. Железная дорога ответственна в пределах условий, установленных настоящим разделом, за

просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем соглашении, - до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.

Железная дорога несет ответственность за последствия утраты по ее вине сопроводительных документов, приложенных отправителем или таможенным учреждением к накладной в соответствии с § 1 и 3 статьи 11 и перечисленных в ней, а также за последствия невыполнения по ее вине заявлений об изменении договора перевозки, поданных в соответствии с § 2 и 3 статьи 20.

При перевозке грузов по накладной ЦИМ/СМГС ответственность железной дороги, установленная настоящим разделом, начинается с момента приема груза к перевозке до момента проставления в накладной ЦИМ/СМГС календарного штемпеля станции на месте переотправки, а в обратном направлении - с момента проставления в накладной календарного штемпеля станции на месте переотправки до выдачи груза на станции назначения.

§ 2. Железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза.

§ 3. Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, принятого к перевозке, если полная или частичная утрата, уменьшение массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело;

2) вследствие ненадлежащего качества груза, тары и упаковки при приеме его к перевозке на станции отправления или вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их самовозгорание и поломку, в том числе бой и нарушение герметичности стеклянной, полиэтиленовой, металлической, деревянной, керамической и других видов тары и упаковки, ржавчину, внутреннюю порчу или тому подобные последствия;

3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу;

4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе "Погружено" в соответствии с § 4 статьи 9; если в этой графе отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, то считается, что погрузка производилась отправителем;

5) вследствие перевозки на открытом подвижном составе грузов, допускаемых к такой перевозке внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления;

6) вследствие того, что отправитель или получатель или назначенные ими проводники груза не выполняли предписаний приложения 3, а также вследствие того, что проводники не соответствовали требованиям, предъявляемым этими предписаниями;

7) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки согласно § 1 статьи 9, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при его перевозке на всем пути его следования;

8) вследствие таких недостатков тары или упаковки груза, которые не могли быть обнаружены железной дорогой путем его наружного осмотра при приеме груза к перевозке на станции отправления, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при перевозке на всем пути его следования;

9) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке предметы, не допускаемые к перевозке, под неправильным, неточным или неполным наименованием;

10) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях, под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения предписанных настоящим Соглашением правил;

11) вследствие убыли массы груза по причине его особых естественных свойств, если эта убыль не превышает нормы, установленные в § 1 статьи 24;

12) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер, хотя эту непригодность он должен был определить в соответствии с § 4 статьи 9 или § 11 приложения 8 при проверке состояния вагона или контейнера по его виду; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе "Погружено" в соответствии с § 4 статьи 9; если в этой графе отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, считается,

что погрузка производилась отправителем;

13) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных правил отправителем, получателем или уполномоченным лицом.

§ 4. Железные дороги освобождаются от ответственности:

1) за недостачу массы штучного груза, перевозимого в таре или в обвязке, если груз был выдан получателю при полном количестве мест, в исправной таре или обвязке и при отсутствии внешних признаков доступа к содержимому, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза;

2) за недостачу массы штучного груза, перевозимого без тары или обвязки, если груз был выдан получателю при полном количестве мест и при отсутствии внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза;

3) за недостачу массы и количества мест груза, если груз, погруженный отправителем в вагон или контейнер, кузов автопоезда, автомобиля, съемный автомобильный кузов, прицеп, полуприцеп, был выдан получателю за исправными пломбами или запорно-пломбировочными устройствами отправителя или станции отправления, наложенными в соответствии с положениями § 8 статьи 9 и § 8 и 10 приложения 21 к СМГС, а также без внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы и количества мест груза;

4) за полную или частичную утрату съемных и запасных частей, находящихся в запломбированных автопоездах, съемных автомобильных кузовах, прицепах, полуприцепах, автомобилях, тракторах и других самоходных машинах, если эти автопоезда, съемные автомобильные кузова, прицепы, полуприцепы, автомобили, тракторы и другие самоходные машины были выданы получателю за исправными пломбами или запорно-пломбировочными устройствами отправителя, наложенными в соответствии с предписаниями § 3 приложения 7 и § 8 и 10 приложения 21 к СМГС, а также без повреждения и без внешних признаков доступа, которые могли бы явиться причиной полной или частичной утраты съемных и запасных частей.

К пломбам или запорно-пломбировочным устройствам отправителя или станции отправления приравниваются исправные пломбы таможенных органов и пломбы или запорно-пломбировочные устройства любой участвующей в перевозке железной дороги, наложенные в соответствии с положениями § 8 статьи 9, § 3 приложения 7 и § 8 и 10 приложения 21 к СМГС, если в целях пограничного и таможенного контроля, а также санитарных, фитопатологических и других видов проверок имело место вскрытие вагонов, контейнеров, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов, автомобилей, тракторов и других самоходных машин и, как следствие, замена первоначально наложенных пломб или запорно-пломбировочных устройств. Если в пути следования вышеуказанный пограничный, таможенный контроль и другие виды проверок проводились неоднократно, то к пломбам или запорно-пломбировочным устройствам отправителя или станции отправления приравниваются все исправные пломбы или запорно-пломбировочные устройства таможенных органов или пограничных станций, наложенные при этом контроле или проверках.

Вскрытие вагонов, контейнеров, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов, автомобилей, тракторов и других самоходных машин и замена пломб или запорно-пломбировочных устройств удостоверяются актом вскрытия вагона, контейнера, автомобиля, трактора, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа или другой самоходной машины для проведения пограничного, таможенного, санитарного, фитопатологического и других видов контроля и проверок по форме приложения 18, составляемым железной дорогой, или соответствующей отметкой о вскрытии, вносимой железной дорогой в накладную в графу "Отметки железной дороги". Акт вскрытия заверяется подписями соответствующих лиц, осуществлявших контроль, подписью представителя железной дороги и наложением календарного штемпеля станции, на которой была произведена замена пломб или запорно-пломбировочных устройств, а отметка в накладной о вскрытии заверяется подписью соответствующего представителя железной дороги, на станции которой была произведена замена пломб или запорно-пломбировочных устройств, наложением календарного штемпеля этой станции, а также подписями соответствующих лиц, осуществлявших контроль, если подписи последних предусмотрены внутренними законами и правилами страны проведения контроля или проверки.

Акт вскрытия или отметка в накладной о вскрытии и замене пломб или запорно-пломбировочных устройств удостоверяет факт вскрытия вагонов, контейнеров, автомобилей, тракторов и других самоходных машин, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов для пограничного и таможенного контроля, а также других видов проверок, но не фиксирует исправность перевозки и состояние груза.

Один экземпляр акта вскрытия прикладывается к накладной и выдается получателю на станции назначения вместе с грузом и листами 1 и 5 накладной.

При перевозке грузов в соответствии с § 2 статьи 2 из стран, железные дороги которых не являются участницами настоящего Соглашения, в страны, железные дороги которых являются участницами настоящего Соглашения, находящиеся на вагонах, контейнерах, автопоездах, съемных автомобильных кузовах, прицепах, полуприцепах пломбы или запорно-пломбировочные устройства, за которыми вагоны, контейнеры, автопоезда, съемные автомобильные кузова, прицепы и полуприцепы прибыли на входную пограничную станцию первой железной дороги - участницы настоящего Соглашения и которые связаны с предыдущей перевозкой по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении, приравниваются к пломбам или запорно-пломбировочным устройствам, которые должны быть наложены отправителем или станцией отправления в соответствии с § 8 статьи 9 и § 8 и 10 приложения 21 к СМГС.

§ 5. Железные дороги освобождаются от ответственности за невыполнение срока доставки груза в следующих случаях:

1) при заносах, наводнениях, обвалах и других стихийных явлениях на срок до 15 дней - по распоряжению центрального органа железной дороги соответствующей страны;

2) при наличии других обстоятельств, вызвавших приостановку или ограничение движения, - по распоряжению правительства соответствующей страны.

§ 6. Внесенные отправителем в накладную сведения о массе груза и количестве грузовых мест только тогда могут служить доказательством против железной дороги:

1) если проверка массы груза была произведена железной дорогой, сведения о массе груза внесены в накладную в графу "Масса (в кг) определена железной дорогой" и удостоверены ею в графе "Штемпель станции взвешивания, подпись";

2) если проверка количества мест груза была произведена железной дорогой, сведения о количестве мест груза внесены в накладную в графу "Отметки железной дороги" и удостоверены в ней подписью работника и наложением штемпеля станции.

Это предписание не действует в случаях, предусмотренных в § 4 настоящей статьи.

§ 7. При частичной утрате, недостаче массы, повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам получатель или отправитель должен доказать, что ущерб возник в период от приема груза к перевозке до его выдачи, если коммерческий акт в соответствии с § 3 статьи 18 составлялся после выдачи груза.

§ 8. Доказательство того, что полная или частичная утрата, недостача массы груза, повреждение, порча или снижение качества его по другим причинам произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 1 и 3 § 3 настоящей статьи, возлагается на железную дорогу.

§ 9. Если по обстоятельствам дела окажется, что полная или частичная утрата, недостача массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам могли произойти вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 2, 4 - 13 § 3 настоящей статьи, то считается, что ущерб произошел вследствие этих обстоятельств, пока отправитель или получатель не докажет иного. Это предположение недействительно для случая, упомянутого в пункте 5 § 3 настоящей статьи, если имеется утрата целых мест.

Статья 24. Ограничение ответственности при недостаче массы груза

§ 1. В отношении грузов, которые вследствие своих особых естественных свойств подвержены убыли массы при перевозке, железная дорога не несет ответственности независимо от пройденного грузом расстояния за ту часть недостачи массы груза, которая не превышает нижеследующих норм:

1) 2% массы грузов жидких или сданных к перевозке в сыром (свежем) или во влажном состоянии, а также нижеследующих грузов:

руды марганцевой и хромовой;
медного купороса;
магнезии и прочего химического сырья навалом;
соли;
фруктов свежих;
овощей свежих;
кож выделанных и шкур мокросоленых;
табака;
мяса свежего охлажденного;

цитрусовых плодов и бананов;
ягод свежих;
2) 1,5% массы следующих грузов:
дров, лесоматериалов, бамбука и угля древесного;
строительных материалов минерального происхождения;
жиров;
рыбы соленой, вяленой;
веществ землеудобрительных;
3) 1% массы следующих грузов:
минерального топлива;
кокса нефтяного и каменноугольного;
руды железной;
коры деревьев;
шерсти немытой;
хмеля;
мыла;
кореньев;
мяса замороженного;
птицы битой всякой;
копченостей мясных всяких;
рыбы замороженной;
морепродуктов;
мяса птицы замороженного;
колбас и мясопродуктов всяких;
4) 0,5% массы всех прочих сухих грузов, подверженных убыли массы при перевозке;
5) при перевозке грузов в стеклянной и других видах тары, по физическим свойствам которых имеет место поломка и бой (п. 2 § 3 статьи 23), применяется норма потерь в размере 1% от общего количества.

При перевозке в перегрузочном сообщении указанных выше грузов навалом, насыпью или в цистернах нормы убыли, приведенные в пунктах 1 - 4 настоящего параграфа, повышаются на 0,3% для каждой перегрузки данной отправки.

§ 2. Ограничение ответственности, предусмотренное в § 1 настоящей статьи, не применяется, если отправителем или получателем груза будет доказано, что уменьшение массы груза произошло не по причинам, связанным с особыми естественными свойствами груза.

§ 3. В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозились по одной накладной, допускаемая норма убыли массы исчисляется отдельно для каждого места, если масса каждого места была указана в накладной при приеме груза к перевозке.

§ 4. В случае полной утраты груза или утраты отдельных грузовых мест при исчислении возмещения никакого вычета за убыль массы утраченных мест не производится.

Статья 25. Размер возмещения при полной или частичной утрате груза

§ 1. Если в силу предписаний настоящего Соглашения железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза ущерб за полную или частичную утрату груза, то размер такого возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или в выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии.

Если стоимость полностью или частично утраченного груза не может быть определена указанным порядком, то она устанавливается государственной экспертизой.

При полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, согласно статье 10 железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза.

При полной или частичной утрате домашних вещей, по которым отправитель в накладной в графе "Особые заявления отправителя" сделал отметку "Без объявления ценности", железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение из расчета 6 швейцарских франков за килограмм массы утраченного груза.

§ 2. Кроме возмещений, предусмотренных в § 1 настоящей статьи, подлежат возврату провозные

платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в его цену.

§ 3. Расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.

Статья 26. Размер возмещения при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам

§ 1. Если в силу предписаний настоящего Соглашения в случае повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза сумму ущерба, то железная дорога должна возместить сумму, соответствующую понижению стоимости груза.

§ 2. При повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам, перевозимого с объявленной ценностью согласно статье 10, железная дорога выплачивает возмещение в сумме, которая должна составлять часть объявленной ценности, соответствующую в долевом отношении проценту понижения стоимости груза, которое наступило в результате повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, а также возмещение в сумме согласно § 2 статьи 25.

§ 3. Размеры возмещений, предусмотренных в § 1 и 2 настоящей статьи, определяются порядком, предусмотренным в § 1 и 2 статьи 25 и на основе актов экспертизы согласно § 7 статьи 18.

§ 4. Размеры возмещений, предусмотренных в § 1 и 2 настоящей статьи, не должны превышать:

1) сумму возмещения за полную утрату груза, если вследствие повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам обесценен весь груз;

2) сумму возмещения за утрату обесцененной части груза, если вследствие повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам обесценена только часть груза.

§ 5. Расходы и убытки отправителей и получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.

Статья 27. Размер возмещения за просрочку в доставке груза

§ 1. За просрочку в доставке груза железная дорога уплачивает получателю штраф, размер которого определяется исходя из провозной платы той железной дороги, которая допустила просрочку, и величины (длительности) просрочки, определяемой как отношение просрочки (в сутках) к общему сроку доставки, а именно:

6% провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;

12% провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки;

18% провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки;

24% провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки;

30% провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки.

В том случае, когда груз по одним дорогам проследовал с просрочкой, а по другим - ранее установленного для них срока, при определении длительности просрочки должен быть произведен зачет указанных сроков.

§ 2. В случае возмещения за полную утрату груза штраф, предусмотренный в § 1 настоящей статьи, не может быть потребован.

При частичной утрате груза штраф за просрочку в доставке, если она имела место, подлежит уплате за неутраченную часть груза.

При повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам штраф за просрочку в доставке, если она имела место, прибавляется к сумме возмещения, предусмотренного статьей 26.

Сумма штрафа, предусмотренная в § 1 настоящей статьи, вместе с указанными в статьях 25 и 26 платежами не должна быть больше общей суммы возмещения, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза.

§ 3. Штраф за просрочку в доставке уплачивается лишь в том случае, если не был соблюден общий срок на перевозку от станции отправления до станции назначения, исчисленный в соответствии со статьей

14.

§ 4. Получатель лишается права на получение штрафа за просрочку в доставке груза, если груз им не получен в течение одних суток после уведомления дорогой о прибытии груза и возможности передачи его в распоряжение получателя.

§ 5. Отдельные железные дороги - участницы настоящего Соглашения могут заключать между собой соглашения по регулированию возмещения за просрочку в доставке груза, отличающиеся от положений § 1 - 4 настоящей статьи. Каждое такое соглашение может относиться только к перевозкам грузов, осуществляемым исключительно по железным дорогам - участницам такого соглашения.

Заключаемые отдельными железными дорогами соглашения не должны затрагивать права клиента на предъявление претензий по поводу причитающихся ему сумм.

Статья 28. Выплата сумм возмещений. Проценты на суммы возмещений и суммы переборов провозных платежей

§ 1. Выплата сумм возмещений, предусмотренных статьями 25 и 26, и штрафов, предусмотренных статьей 27, производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм.

§ 2. Если сумма указана в валюте одной страны, а выплата производится в другой стране, то эта сумма должна быть пересчитана по курсу дня и места платежа в валюту страны железной дороги, производящей выплату.

§ 3. В случае если ответ по претензии, возврат сумм переборов провозных платежей или предусмотренных статьями 25 или 26 возмещений последуют по истечении 180 дней со дня заявления претензии, на причитающуюся сумму возмещения начисляются проценты в размере 4% годовых.

Проценты начисляются по день перечисления или уплаты сумм начиная со следующих сроков:

1) по претензиям о возврате сумм переборов провозных платежей - со дня взыскания этих переборов;

2) по претензиям о возмещениях, предусмотренных статьями 25 и 26, - со дня заявления претензии.

Эти проценты не начисляются по возмещениям на суммы до 100 швейцарских франков, а по переборам провозных платежей - на суммы до 10 швейцарских франков (включительно).

§ 4. Проценты на суммы возмещений по требованиям, возникшим из договоров перевозки грузов, предъявляемым железными дорогами к отправителям или получателям грузов, уплачиваются последними в тех же размерах и в сроки, которые указаны в § 3 настоящей статьи.

Раздел VI. Претензии, иски. Претензионная и исковая давность

Статья 29. Претензии

§ 1. Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит отправителю или получателю.

§ 2. Претензии должны быть предъявлены в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы возмещения отправителем к дороге отправления, а получателем - к дороге назначения. Претензии предъявляются по каждой отправке в отдельности, за исключением:

1) претензий о возврате переборов провозных платежей. Такие претензии могут предъявляться на несколько отправок;

2) случаев, когда по нескольким отправкам составлен только один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.

§ 3. Претензии о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, могут быть предъявлены тем лицом, которое произвело данный платеж, и только к той железной дороге, которая взыскала эти суммы.

§ 4. Претензии по одной накладной, за исключением претензий по несохранным перевозкам грузов, принадлежащих частным лицам, предъявляемые в случае полной или частичной утраты, уменьшения массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, на сумму до 23 швейцарских франков включительно не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 23 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 23 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.

Претензии по одной накладной, предъявляемые в случае полной или частичной утраты, уменьшения

массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, принадлежащего частным лицам, на сумму до 5 швейцарских франков включительно не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 5 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 5 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.

Претензии по одной накладной, предъявляемые в случае просрочки в доставке груза или переборов провозных платежей на сумму до 5 швейцарских франков включительно, не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 5 швейцарских франков и по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 5 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.

§ 5. В случае, когда претензия предъявляется от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, то право на это предъявление должно быть подтверждено доверенностью отправителя или получателя. Эта доверенность должна соответствовать внутренним законам и правилам той страны, к железным дорогам которой предъявлена претензия. Доверенность остается у железной дороги, к которой была предъявлена претензия.

§ 6. Претензия предъявляется для рассмотрения компетентным органам железных дорог, указанным в приложении 19.

Сообщение об изменениях и дополнениях этого приложения высылается Комитету ОСЖД и железным дорогам - участницам настоящего Соглашения с указанием даты изменений и дополнений с таким расчетом, чтобы это сообщение поступило в Комитет ОСЖД и на все железные дороги - участницы настоящего Соглашения не позднее чем за 45 дней до вступления изменений и дополнений в силу. При этом предписания статьи 37 не применяются.

Изменения и дополнения публикуются железными дорогами в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах.

§ 7. Предъявление претензий к железным дорогам производится:

1) в случае полной утраты груза:

- отправителем при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной);

- получателем при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной). При этом в дубликате накладной или в оригинале накладной и в листе уведомления о прибытии груза должна содержаться сделанная с соответствии с § 6 статьи 17 отметка о неприбытии груза, удостоверенная календарным штемпелем станции назначения;

2) в случае частичной утраты, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам:

- отправителем или

- получателем при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) и коммерческого акта, выданного получателю железной дорогой на станции назначения;

3) в случае просрочки в доставке груза:

- получателем при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), а также "Претензионного заявления о просрочке в доставке груза" по форме приложения 20 в двух экземплярах;

4) в случае перебора провозных платежей:

- отправителем - по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной) или другого документа в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления;

- получателем - по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной).

Указанные в пунктах 1 - 4 настоящего параграфа документы, выданные отправителю или получателю железной дорогой, могут быть предъявлены претендателями к железной дороге только в подлинниках, но не в копиях.

Если взамен утерянных при перевозке документов, указанных в пунктах 1 - 4 настоящего параграфа, получателю выданы заменяющие их документы вместе с коммерческим актом, составленным согласно пункту 3 § 1 статьи 18, то претензия может быть заявлена на основе этих заменяющих документов и относящегося к ним коммерческого акта.

К претензиям, заявляемым в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящего параграфа, кроме перечисленных там документов должны прилагаться счет иностранного поставщика или другие документы,

предусмотренные статьями 25 и 26 и подтверждающие стоимость груза или уменьшение его стоимости, а также при необходимости и другие документы, которые обосновывают претензию (спецификация содержания отправки или ее части, по которой заявлена претензия, упаковочные листы, акт экспертизы и пр.).

К претензиям, заявляемым в соответствии с пунктами 1 - 4 настоящего параграфа от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, следует приложить также доверенность отправителя или получателя согласно § 5 настоящей статьи.

Если к письменному заявлению о претензии к железной дороге приложены не все вышеуказанные необходимые документы или документы, указанные в пунктах 1 - 4 настоящего параграфа, приложены в копиях, то такое неполное или неправильное заявление о претензии возвращается претендателю железной дорогой в срок не позднее 15 дней со дня его поступления в орган железной дороги согласно приложению 19 к настоящему Соглашению с указанием, какие документы отсутствуют или представлены в копиях. В таких случаях не наступает приостановление течения срока давности, предусмотренное § 3 статьи 31. Если железная дорога возвратит претендателю такое неполное или неправильное заявление позже 15-дневного срока, то течение срока давности приостанавливается со следующего дня после истечения этого срока до дня получения претендателями данного неполного или неправильного заявления о претензии. Возвращение железной дорогой претендателю такого заявления не является отклонением претензии согласно § 2 статьи 30 и не дает претендателю права обратиться к железной дороге с иском в суде.

§ 8. Железная дорога обязана в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем пункта отправления или распиской железной дороги в получении непосредственно предъявленной претензии, рассмотреть эту претензию, дать ответ претендателю и при полном или частичном признании ее уплатить ему причитающуюся сумму.

§ 9. Если при выдаче одинакового по наименованию и качеству груза, проследовавшего с перегрузкой на пограничной станции от одного отправителя в адрес одного получателя, оказалась в одних вагонах недостача груза, а в других его излишек, то при рассмотрении претензии излишек засчитывается в счет покрытия недостачи.

§ 10. При перевозках грузов, совершаемых по правилам, установленным в § 2 статьи 2, назначением в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, из стран, железные дороги которых являются участницами настоящего Соглашения, но не участвуют в международных железнодорожных соглашениях с теми странами, куда груз направляется, претензии предъявляются получателем груза непосредственно дороге назначения или другим дорогам, не участвующим в настоящем Соглашении, если неисправность перевозки произошла на этих железных дорогах.

Претензии по перевозкам грузов в страны, железные дороги которых являются участницами настоящего Соглашения, из стран, железные дороги которых не являются участницами настоящего Соглашения, совершаемым также по правилам, установленным в § 2 статьи 2, предъявляются получателем груза непосредственно дороге назначения. Железная дорога после рассмотрения претензии, относящейся к ответственности железных дорог - участниц настоящего Соглашения, уведомляет о результате заявителя претензии. Если при этом окажется, что часть претензии или вся претензия относится к ответственности железной дороги, не участвующей в настоящем Соглашении, то претензия полностью или в соответствующей части отклоняется. Представленные при претензии документы, в том числе и по договору перевозки другого транспортного права, возвращаются заявителю для непосредственного обращения к отправителю, указанному в накладной, который в дальнейшем регулирует претензию с дорогами - участницами другого транспортного права.

§ 11. Железная дорога, сообщая претендателю о частичном или полном отклонении его претензии, обязана сообщить ему основания отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензионному заявлению.

§ 12. В случае признания со стороны железной дороги претензии, подлежащей удовлетворению в полном размере, с представленными при претензионном заявлении документами железная дорога, регулирующая претензию, поступает в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.

Статья 30. Иски по договору перевозки. Подсудность

§ 1. Право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге. Иск может быть предъявлен только после заявления

претензии в соответствии со статьей 29.

§ 2. Иск может быть предъявлен лицом, имеющим на то право, только к той железной дороге, к которой была заявлена претензия, и только в том случае, если ею не был соблюден срок на рассмотрение претензии, установленный в § 8 статьи 29, или если в течение этого же срока железная дорога уведомила заявителя об отклонении претензии полностью или частично.

§ 3. Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия.

Статья 31. Претензионная и исковая давность

§ 1. Претензии и иски отправителя или получателя к железным дорогам по договору перевозки, а также требования и иски железных дорог к отправителям или получателям об уплате провозных платежей, штрафов и о возмещении ущерба могут быть заявлены в течение девяти месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке груза, для предъявления которых установлен двухмесячный срок.

§ 2. Указанные в § 1 настоящей статьи сроки исчисляются:

1) для претензий о возмещении за частичную утрату груза, недостачу массы, повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам, а также за просрочку в доставке - со дня выдачи груза получателю;

2) для претензий о возмещении за полную утрату груза - с 30-го дня после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14;

3) для претензий о дополнительной уплате или для претензий о возврате провозной платы, дополнительных сборов, штрафов или для претензий, связанных с исправлением расчетов вследствие неправильного применения тарифов, а также ошибок при исчислении платежей, - со дня уплаты или, если уплата не была произведена, со дня выдачи груза;

4) для всех других претензий и требований - со дня установления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.

Дата начала течения срока давности в срок не включается.

§ 3. Предъявление отправителем или получателем к железной дороге письменной претензии, оформленной в соответствии со статьей 29, приостанавливает течение сроков давности, предусмотренных в § 1 настоящей статьи.

Течение срока давности продолжается с того дня, когда железная дорога сообщила претендателю о полном или частичном отклонении его претензии; днем отклонения считается дата, указанная на почтовом штемпеле пункта отправления, или день, в который претендатель своей распиской подтвердил получение сообщения об отклонении. Если претензия оставлена без ответа, то течение срока давности возобновляется с момента истечения срока, установленного в § 8 статьи 29.

Представление доказательств об отправлении претензии на железную дорогу или об ответе на нее и о возвращении документов или о возвращении неполного заявления о претензии в соответствии с § 7 статьи 29 возлагается на сторону, ссылающуюся на эти факты.

Повторные претензии, содержащие ранее предъявленные требования, не приостанавливают течения сроков давности, предусмотренных в § 1 настоящей статьи.

§ 4. Претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде исков.

Раздел VII. Расчеты между железными дорогами

Статья 32. Расчеты между железными дорогами

§ 1. Каждая железная дорога, взыскав при приеме к отправлению или при выдаче груза провозные платежи, обусловленные договором перевозки, обязана уплатить участвующим в перевозке железным дорогам причитающиеся им доли провозных платежей.

§ 2. Дорога отправления отвечает перед другими железными дорогами за причитающиеся им провозные платежи, не взысканные ею с отправителя, если они были приняты им на себя в соответствии с данными накладной или они должны были быть приняты отправителем на себя по накладной согласно статье 15.

§ 3. Если дорога назначения выдала груз без взыскания провозных платежей, которые должны быть взысканы ею по договору перевозки с получателя, то она ответственна за эти платежи перед железными

дорогами, участвовавшими в перевозке.

§ 4. Расчеты между железными дорогами, возникающие в результате применения настоящего Соглашения, производятся в соответствии со специальным договором, заключаемым между железными дорогами о порядке расчетов.

Статья 33. Требования между железными дорогами о возврате выплаченных сумм возмещений

§ 1. Железная дорога, уплатившая в соответствии с настоящим Соглашением возмещение за полную или частичную утрату или повреждение груза, а также за просрочку в доставке груза, имеет право на получение от других участвующих в перевозке железных дорог выплаченного возмещения, причем:

1) железная дорога, по вине которой произошел ущерб, является исключительно ответственной за него;

2) если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за ущерб, ею причиненный;

3) если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность между железными дорогами по каждой отправке распределяется пропорционально тарифным километрам, фактически пройденным этой отправкой по железным дорогам, участвовавшим в ее перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб произошел не на их участках.

§ 2. Если просрочка в доставке груза произошла на нескольких железных дорогах, то процент для начисления штрафа определяется в соответствии с § 1 статьи 27 исходя из общей просрочки на всех железных дорогах и выплачивается от провозной платы, полученной каждой железной дорогой, допустившей просрочку.

§ 3. Сроки доставки, определенные в соответствии со статьей 14, распределяются между железными дорогами, участвовавшими в перевозке, следующим порядком:

1) срок на отправление - поровну между дорогой отправления и дорогой назначения;

2) срок на перевозку - исходя из расстояния по каждой железной дороге в отдельности;

3) дополнительные сроки, упомянутые в § 3 - 6 статьи 14, прибавляются соответствующим железным дорогам.

§ 4. Железная дорога, к которой предъявлено требование о возврате возмещения, не вправе оспаривать правильность уплаты возмещения дорогой, предъявляющей это требование, если возмещение было определено решением суда и если дорога, к которой предъявлено требование, была заблаговременно уведомлена о судебном вызове.

§ 5. Требования о возврате выплаченного по претензии возмещения должны быть предъявлены в течение 75 дней со дня фактической уплаты причитающейся суммы по претензии.

Требования о возмещении, определенные решением суда, должны быть предъявлены в течение 75 дней со дня вступления в силу решения суда. Срок исчисляется с даты, указанной на почтовом штемпеле пункта отправления.

В случае нарушения указанных сроков ответственность по претензии полностью относится на дорогу, не выполнившую эти сроки.

§ 6. Требования о возмещении, вызывающие спор между железными дорогами, по заявлению заинтересованной стороны подлежат рассмотрению в Комитете Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Решение Комитета по таким требованиям является окончательным.

§ 7. Две или несколько железных дорог при перевозке по этим дорогам грузов могут заключить соглашение, на основании которого возмещение сумм в определенных ими пределах, уплаченных одной из этих железных дорог лицу, имеющему на то право, будет разделено пропорционально количеству тарифных километров, фактически пройденному грузом по железным дорогам, заключившим соглашение.

В этом случае железные дороги, заключившие указанное соглашение, освобождаются от доказательства вины, послужившей основанием для выплаты возмещения.

Раздел VIII. Общие постановления

Статья 34. Расчетная тарифная валюта

§ 1. Расчетной тарифной валютой для оплаты перевозок транзитом является швейцарский франк.

§ 2. Порядок объявления курса расчетной тарифной валюты для сведений отправителей и

получателей грузов определяется внутренними законами и правилами стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении.

Статья 35. Служебная инструкция к Соглашению

В соответствии с настоящим Соглашением центральные органы железных дорог, участвующих в нем, приняли в качестве документа СМГС Служебную инструкцию к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СИ к СМГС).

Служебная инструкция к СМГС относится только к железным дорогам и не регулирует правовых взаимоотношений между отправителем и получателем, с одной стороны, и железными дорогами - с другой.

Статья 36. Применение внутренних законов

При отсутствии в настоящем Соглашении, в применяемых тарифах и Служебной инструкции к Соглашению необходимых положений применяются постановления, изложенные во внутренних законах и правилах соответствующей страны, железная дорога которой является участницей настоящего Соглашения.

Статья 37. Публикация, изменение и дополнение Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению

§ 1. Соглашение и Служебная инструкция к Соглашению, а также изменения и дополнения Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению публикуются в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах - участницах настоящего Соглашения. В публикации Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, а также изменений и дополнений к ним должна быть указана дата вступления в силу. Изменения и дополнения должны публиковаться не позднее чем за 15 дней до вступления их в силу.

§ 2. Соглашение и Служебная инструкция к Соглашению могут быть изменены по истечении не менее пяти лет с последней даты введения их в действие, за исключением приложения 2, которое может быть изменено по истечении не менее двух лет с последней даты введения его в действие.

§ 3. Соглашение и Служебная инструкция к Соглашению могут быть изменены или дополнены с соблюдением сроков, установленных в § 2 настоящей статьи, по взаимному согласию железных дорог - участниц настоящего Соглашения письменным путем через Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) или путем переговоров на соответствующей комиссии Комитета с последующим утверждением их проектов решений Комитетом.

§ 4. Предложения железных дорог по изменению и дополнению Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению должны представляться Комитету ОСЖД и одновременно всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения не позднее чем за три месяца до созыва совещания соответствующей комиссии.

Предложения Комитета ОСЖД, вносимые им на рассмотрение этой комиссии, должны высылаться дорогам - участницам настоящего Соглашения не позднее чем за два месяца до созыва этой комиссии.

§ 5. Дата вступления в силу изменений и дополнений устанавливается Комитетом ОСЖД, за исключением изменений, произведенных согласно § 6 настоящей статьи.

§ 6. По отдельным, особо важным вопросам, требующим изменения Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, по которым нельзя придерживаться пятилетнего срока, такое изменение возможно при выполнении следующих условий:

1) предложения по изменению рассматриваются, если это потребует не менее одной трети железных дорог - участниц настоящего Соглашения;

2) разработанные соответствующей комиссией изменения утверждаются Комитетом ОСЖД с последующим представлением их сессии Совещания министров для сведения.

Принятые изменения вступают в силу с 1 января следующего года, если в течение двух месяцев после их направления всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения не последует возражений от какой-либо железной дороги - участницы настоящего Соглашения.

§ 7. Сообщение о внесении изменений и дополнений в Соглашение и Служебную инструкцию к Соглашению должно высылаться Комитетом ОСЖД с таким расчетом, чтобы оно поступило всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения не позднее чем за 45 суток со дня вступления изменений и

дополнений в силу.

Статья 38. Совещания комиссии ОСЖД

Для решения вопросов, вытекающих из применения настоящего Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, а также внесения в них изменений и дополнений в соответствии со статьей 37, созываются совещания соответствующей комиссии ОСЖД. Время, место и продолжительность проведения совещаний комиссии определяются Комитетом ОСЖД.

Подготовка вопросов к совещаниям комиссии и введение в действие их решений и рекомендаций регулируются Регламентом Комитета ОСЖД.

Статья 39. Ведение дел

Ведение дел и осуществление контроля за выполнением настоящего Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению возлагаются на Комитет ОСЖД, который осуществляет свою деятельность на основе Положения об Организации сотрудничества железных дорог, Правил процедуры сессий Совещаний министров и Регламента Комитета ОСЖД.

Статья 40. Участники Соглашения

Прием новых железных дорог в число участников настоящего Соглашения, а также отказ от участия в настоящем Соглашении регламентируются в порядке, изложенном в Положении об ОСЖД и Регламенте Комитета ОСЖД.

Статья 41. Срок действия Соглашения и заключительные положения

Настоящее Соглашение, введенное в действие с 1 ноября 1951 г., со всеми изменениями и дополнениями по состоянию на 1 ноября 1997 года, утвержденными и внесенными в установленном порядке за весь период действия, вступает в силу с 1 января 1998 г.

Соглашение заключено на неопределенный срок.

Настоящее Соглашение составлено на китайском и русском языках. Тексты на этих языках имеют одинаковую силу. В случаях разного толкования текстов уточнения производятся по тексту на русском языке.

Настоящее Соглашение подписано представителями министерств или центральных государственных органов, ведающих железными дорогами:

Азербайджанской Республики <*>,
Республики Албания,
Республики Беларусь <*>,
Республики Болгария,
Венгерской Республики <*>,
Социалистической Республики Вьетнам,
Грузии <*>,
Исламской Республики Иран <*>,
Республики Казахстан <*>,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Кыргызской Республики <*>,
Латвийской Республики <*>,
Литовской Республики <*>,
Республики Молдова <*>,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Республики Таджикистан <*>,
Туркменистана <*>,

Республики Узбекистан <*>,
Украины <*>,
Эстонской Республики <*>.

<*> С 5 июня 1992 года к СМГС присоединились:

- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Беларусь,
- Министерство сообщения Латвийской Республики,
- Министерство путей сообщения Литовской Республики,
- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Молдова,
- Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины,
- Министерство транспорта и связи Эстонской Республики. С 17 июня 1994 года к СМГС присоединился:
- Центральный государственный орган Туркменистана, ведающий железнодорожным транспортом, - Государственная железная дорога Туркменистана.

С 30 мая 1995 года к СМГС присоединились:

- Министерство транспорта Кыргызской Республики,
- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Таджикистан, - Таджикская железная дорога.

С 6 июня 1997 года к СМГС присоединился:

- Правительственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран, - Железные дороги Исламской Республики Иран.

С 1 января 2002 года к СМГС присоединилось Правительство Венгерской Республики.

Приложение 2

Приложение 12.6
(к § 1 статьи 7)

ОСОБЕННОСТИ ЗАПОЛНЕНИЯ НАКЛАДНОЙ СМГС ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПЕРЕОФОРМЛЕНИЕМ НАКЛАДНОЙ СМГС НА НАКЛАДНУЮ ДРУГОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Переоформление накладных СМГС на накладные другого транспортного права и в обратном направлении производится железной дорогой, которая одновременно участвует как в СМГС (или применяет положения СМГС <*>), так и в другом транспортном праве. В таких случаях накладная СМГС заполняется отправителем в соответствии с предписаниями **приложения 12.5** к СМГС со следующими особенностями.

<*> Железные дороги Словакии.

Перевозка грузов из стран, применяющих только СМГС, в Словакию и в обратном направлении оформляется накладными СМГС на весь путь следования.

Железные дороги Румынии применяют СМГС только на участках румыно-молдавской, румыно-украинской границ до переоформляющей румынской станции. Переоформление накладных при перевозке грузов в(из) Румынию(-и) производится в соответствии с **пунктами 1.1** и **1.2**.

1.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется только СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ, **транзитом по Польским, Словацким, Румынским железным дорогам** оформляется накладной СМГС до соответствующей входной пограничной станции Польских, Словацких или Румынских железных дорог, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 "Дорога и станция назначения" накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование транзитной железной дороги <*>, переоформляющей перевозочные документы, и наименование входной пограничной станции этой железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей переотправки на станцию..." (указываются станция и железная дорога окончательного назначения).

<*> Для обозначения железных дорог применяются следующие сокращенные наименования: Румыния - ЧФР, Словакия - ЖСР.

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает: "Начальник станции".

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, входная переоформляющая станция транзитной железной дороги в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 10 "Отправитель (имя, адрес)" в накладной ЦИМ переоформляющая станция указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной переоформляющая станция ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка: "Приложена накладная СМГС N ... от ... (дата)".

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной ЦИМ.

Перевозка грузов **транзитом по Венгерским железным дорогам** оформляется накладной СМГС до входной пограничной станции Захонь (МАВ) в адрес экспедиторской организации, находящейся на этой станции.

В графе 8 "Дорога и станция назначения" накладной СМГС отправитель указывает станцию Захонь (МАВ).

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает наименование экспедиторской организации, находящейся на станции Захонь, и ее почтовый адрес.

1.2. Перевозка грузов из страны, в которой применяется только ЦИМ, в страну, в которой применяется только СМГС, **транзитом по Польским или Румынским железным дорогам (кроме перевозок грузов назначением в Украину или транзитом по Украинским железным дорогам)** оформляется накладной ЦИМ до соответствующей выходной станции Польских или Румынских железных дорог, на которой должно производиться переоформление накладной ЦИМ на накладную СМГС для дальнейшей перевозки грузов на станцию окончательного назначения.

При перевозке грузов из страны, в которой применяется только ЦИМ, назначением **в Украину или транзитом по Украинским железным дорогам,** в зависимости от соответствующего указания отправителя в накладной ЦИМ, переоформление накладной ЦИМ на накладную СМГС производится на одной из перечисленных ниже станций:

- при транзите по Польским железным дорогам на станциях: Дорохуск (ПКП), Хрубешув (ПКП), Верхрата (ПКП), Медыка (ПКП), Мостиска II (УЗ), Ягодин (УЗ);
- при транзите по Словацким железным дорогам на станциях: Чиерна над Тиссоу (ЖСР), Чоп (УЗ), Батево (УЗ);
- при транзите по Венгерским железным дорогам на станциях: Захонь (МАВ), Эперешке (МАВ), Чоп (УЗ), Батево (УЗ);
- при транзите по Румынским железным дорогам <*> на станциях: Халмеу (ЧФР), Дьяково (УЗ), Батево (УЗ).

<*> При перевозке грузов транзитом по Молдавским железным дорогам переоформление накладной производится на соответствующей выходной пограничной станции Румынских железных дорог.

В накладной ЦИМ в качестве станции назначения отправитель указывает соответствующую выходную пограничную станцию Польских, Словацких, Венгерских, Румынских железных дорог или соответствующую пограничную станцию Украинских железных дорог, а в качестве получателя - начальника этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной ЦИМ окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя груза и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, переоформляющая пограничная станция переносит все данные из накладной ЦИМ во вновь составляемую накладную СМГС и отправляет груз до

станции окончательного назначения.

В графе 3 "Станция отправления" накладной СМГС переоформляющая станция указывает свое наименование.

В графе 1 "Отправитель, почтовый адрес" накладной СМГС переоформляющая станция указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" накладной СМГС переоформляющая станция проставляет свой календарный штемпель.

Первый лист накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу проставляется отметка: "Приложена накладная ЦИМ N от (дата)".

Получатель подтверждает получение накладной ЦИМ, о чем им производится соответствующая запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию отправителя, указанному в накладной ЦИМ, переоформляющая станция высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

2.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется только СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ, **транзитом по Литовским и Польским железным дорогам через пограничный переход Моцкава (ЛГ) - Тракишки (ПКП)** оформляется накладной СМГС до станции Шяштокай (ЛГ), на которой производится переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 "Дорога и станция назначения" накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование Литовской железной дороги (ЛГ) и станцию Шяштокай этой железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки на станцию... (указываются станция и железная дорога окончательного назначения)".

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает: "Начальник станции".

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, станция Шяштокай в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 10 "Отправитель (имя, адрес)" накладной ЦИМ станция Шяштокай указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной станция Шяштокай ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной ЦИМ, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка: "Приложена накладная СМГС N от (дата)".

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция Шяштокай высылает в его адрес подлинник дубликата накладной ЦИМ.

2.2. Перевозка грузов из страны, в которой применяется ЦИМ, в страну, в которой применяется только СМГС, **транзитом по Польским и Литовским железным дорогам через пограничный переход Тракишки (ПКП) - Моцкава (ЛГ)** оформляется накладной ЦИМ до станции Шяштокай (ЛГ), на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В накладной в качестве станции назначения отправитель указывает станцию Шяштокай, а в качестве получателя - начальника этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, переоформляющая станция Шяштокай в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 "Станция отправления" накладной СМГС указывается станция Шяштокай.

В графе 1 "Отправитель, почтовый адрес" накладной СМГС станция Шяштокай указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной станция Шяштокай ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной

СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка: "Приложена накладная ЦИМ N ... от ... (дата)". Получатель подтверждает получение накладной ЦИМ, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию грузоотправителя, указанному в накладной ЦИМ, станция Шяштокай высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

3.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ или другое транспортное право, **с участием паромной переправы Клайпеда - Мукран** оформляется накладной СМГС до станции Драугисте (ЛГ), на которой производится переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 "Дорога и станция назначения" накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование Литовской железной дороги (ЛГ) и станцию Драугисте этой же железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки на станцию... (указываются станция и железная дорога окончательного назначения)".

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает: "Начальник станции".

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, станция Драугисте переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В новой накладной в графе "Отправитель (имя, адрес)" станция Драугисте указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной станция Драугисте ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка: "Приложена накладная СМГС N ... от (дата)".

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция Драугисте высылает в его адрес подлинник дубликата новой накладной.

3.2. Перевозка грузов из страны, в которой применяется ЦИМ или другое транспортное право, в страну, в которой применяется СМГС, **с участием паромной переправы Мукран - Клайпеда** оформляется накладной соответствующего транспортного права до станции Драугисте (ЛГ), на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В накладной в качестве станции назначения отправитель указывает станцию Драугисте (ЛГ), а в качестве получателя - начальника этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной, станция Драугисте заполняет накладную СМГС, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 "Станция отправления" накладной СМГС указывается станция Драугисте (ЛГ).

В графе 1 "Отправитель, почтовый адрес" накладной СМГС станция Драугисте указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" накладной СМГС станция Драугисте ставит свой календарный штемпель.

Первый лист первоначальной накладной, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка: "Приложена накладная... (указывается, к какому транспортному праву относится накладная) N ... от ... (дата)". Получатель подтверждает получение первоначальной накладной, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию грузоотправителя, указанному в первоначальной накладной, станция Драугисте высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

4.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, **в Турцию или Грецию с участием паромной переправы Ильичевск - Варна** оформляется накладной СМГС до соответствующей выходной станции Болгарских железных дорог, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 "Дорога и станция назначения" накладной СМГС отправитель указывает выходную станцию БЖД Свиленград (при перевозке в Турцию и Грецию) или Кулата (при перевозке в Грецию). В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки на станцию (указываются станция и железная дорога окончательного назначения)".

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает экспедитора или начальника соответствующей станции.

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, выходная переоформляющая станция БЖД заполняет накладную ЦИМ, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 10 "Отправитель (имя, адрес)" накладной ЦИМ переоформляющая станция указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной переоформляющая станция ставит свой календарный штемпель.

4.2. Перевозка грузов **из Турции или Греции с участием паромной переправы Варна - Ильичевск** в страну, которая применяет СМГС, оформляется накладными ЦИМ до соответствующей входной станции БЖД.

Переоформление накладной ЦИМ на накладную СМГС производится на входной железнодорожной станции БЖД Свиленград (при перевозке из Турции и Греции) или Кулата (при перевозке из Греции).

В накладной ЦИМ в качестве станции назначения отправитель указывает соответствующую входную пограничную станцию БЖД, а в качестве получателя - начальника этой станции или экспедитора на этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, входная переоформляющая пограничная станция БЖД заполняет накладную СМГС, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 "Станция отправления" накладной СМГС переоформляющая станция указывает свое наименование.

В графе 1 "Отправитель, почтовый адрес" накладной СМГС переоформляющая станция указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной переоформляющая станция ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка: "Приложена накладная ЦИМ N ... от (дата)". Получатель подтверждает получение накладной ЦИМ, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию грузоотправителя, указанному в накладной ЦИМ, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

5.1. Перевозка грузов в **Финляндию из страны, применяющей СМГС и не имеющей с Финляндией соглашений о прямом железнодорожном сообщении, а также в Финляндию из Калининградской области (Российская Федерация) транзитом по железным дорогам Республики Беларусь, Литовской Республики, Латвийской Республики и Эстонской Республики** оформляется накладной СМГС до выходной пограничной станции Российских железных дорог, на которой производится переоформление накладной СМГС на накладную Советско-Финляндского сообщения.

В графе 8 "Дорога и станция назначения" накладной СМГС отправитель указывает: "РЖД" и выходную пограничную станцию этой дороги. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки на станцию... (указываются станция и железная дорога окончательного назначения)".

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает: "Начальник станции".

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения в Финляндии и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, выходная пограничная станция Российских железных дорог заполняет накладную Советско-Финляндского сообщения, в точности перенося

все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В новой накладной в графе "Станция и дорога отправления" переоформляющая станция указывает свое наименование, а в графе "Отправитель, почтовый адрес" - первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной переоформляющая станция ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка: "Приложена накладная СМГС N от (дата)".

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной другого транспортного права.

5.2. Перевозка грузов **из Финляндии в страны, применяющие СМГС и не имеющие с Финляндией соглашений о прямом железнодорожном сообщении, а также из Финляндии в Калининградскую область (Российская Федерация) транзитом по железным дорогам Эстонской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики и Республики Беларусь** оформляется накладной Советско-Финляндского сообщения до входной пограничной станции Российских железных дорог, на которой производится переоформление первоначальной накладной на накладную СМГС.

В графе 8 "Станция и дорога назначения" накладной Советско-Финляндского сообщения отправитель указывает: "РЖД" и наименование соответствующей входной пограничной станции этой железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки на станцию (указываются станция и железная дорога окончательного назначения)".

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной Советско-Финляндского сообщения отправитель указывает: "Начальник станции".

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной Советско-Финляндского сообщения отправитель указывает окончательного получателя на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании отметок отправителя в первоначальной накладной входная пограничная станция Российских железных дорог заполняет накладную СМГС, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 1 "Отправитель, почтовый адрес" накладной СМГС переоформляющая станция указывает первоначального отправителя груза и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления согласно данным первоначальной накладной.

В графе 3 "Станция отправления" накладной СМГС переоформляющая станция указывает свое наименование.

В графе "Календарный штемпель станции отправления" новой накладной станция переоформления ставит свой календарный штемпель.

Первый лист первоначальной накладной, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС, на лицевой стороне всех листов которой в левом верхнем углу делается отметка: "Приложена накладная N от (дата)". Получатель подтверждает получение накладной Советско-Финляндского сообщения, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию грузоотправителя, указанному в первоначальной накладной, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

6. Перевозка грузов **из страны, в которой применяется СМГС, в Китайскую Народную Республику через станции Сары-Озек, Аягуз, Жангиз-Тобе (КЗХ) и Рыбачье (КРГ) с перегрузкой на этих станциях на автомобильный транспорт** оформляется накладной СМГС, в которой в графе 8 "Станция и дорога назначения" указывается одна из перечисленных станций.

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает в качестве получателя экспедитора на этой станции, который должен получить груз и отправить его дальше автомобильным транспортом.

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель должен указать: "Груз следует в КНР".

7. Перевозка грузов **из страны, в которой применяется СМГС, в Монголию через станции Бийск или Култук (РЖД) с перегрузкой на этих станциях на автомобильный транспорт** оформляется накладной СМГС. Порядок оформления аналогичен **п. 6.1**.

8.1. Перевозка грузов **из страны, в которой применяется СМГС, через припортовую станцию**

другой страны, также применяющей СМГС, оформляется накладной СМГС до данной припортовой станции.

В графе 8 "Станция и дорога назначения" накладной СМГС отправитель указывает в качестве станции назначения соответствующую припортовую станцию.

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает в качестве получателя экспедитора на этой станции, который должен получить груз и отправить его дальше водным путем.

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает: "Для вывоза водным транспортом в (указывается страна назначения)".

8.2. Перевозка грузов **с припортовой станции страны, применяющей СМГС, в страну, в которой также применяется СМГС,** оформляется накладной СМГС от этой припортовой станции. При этом в графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС делается запись: "Ввезен водным транспортом из (указывается страна первоначального отправления)".

9.1. Перевозка грузов **из страны, в которой применяется СМГС, в Афганистан** оформляется накладной СМГС до станции Термез или Термез-Порт (УТИ), где производится перегрузка грузов на автомобильный транспорт.

В графе 8 "Станция и дорога назначения" накладной СМГС отправитель указывает в качестве станции назначения одну из перечисленных станций.

В графе 5 "Получатель, почтовый адрес" накладной СМГС отправитель указывает получателя или в качестве получателя экспедитора на этой станции.

В графе 4 "Особые заявления отправителя" накладной СМГС отправитель указывает: "Для вывоза автомобильным транспортом в Афганистан".

В графе 6 "Отметки, необязательные для железной дороги" накладной СМГС отправитель указывает: "Для (указываются получатель в Афганистане и его почтовый адрес)".

Приложение 3

Приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 июня 1999 г.

Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом

(применяются с 1 июля 2006 г.)

Раздел I. Общие положения

Статья 1. Применение

§ 1. Настоящие Правила применяются к любому договору железнодорожной перевозки грузов за плату, когда пункт приема груза и пункт, предусмотренный для его выдачи, находятся на территориях двух разных государств - участников Конвенции, независимо от места деятельности и национальности сторон договора перевозки.

§ 2. Настоящие Правила применяются также к договору железнодорожной перевозки грузов за плату, когда пункт приема груза и пункт, предусмотренный для его выдачи, находятся в двух разных государствах, из которых одно по крайней мере является участником Конвенции, и стороны договора перевозки согласились следовать этим Единым правилам.

§ 3. Настоящие Правила применяются, когда международная перевозка, будучи предметом единого договора, включает, дополнительно к железнодорожной перевозке с пересечением границы, перевозку автомобильным или речным транспортом во внутреннем сообщении по территории государства - участника Конвенции.

§ 4. В том случае, когда международная перевозка, будучи предметом единого договора, включает дополнительно к железнодорожной перевозке перевозку морским или речным транспортом с пересечением границы, настоящие Правила применяются, если перевозка морским или речным транспортом

осуществляется по линиям, включенным в перечень линий, предусмотренный в статье 24, § 1 Конвенции.

§ 5. Настоящие Правила не будут применяться в отношении перевозок, осуществляющихся между станциями, расположенными на территории соседних государств, когда инфраструктура указанных станций находится в ведении одного или нескольких управляющих инфраструктурой, находящихся под юрисдикцией только одного из государств.

§ 6. Любое государство, являющееся участником какой-либо конвенции о прямых международных железнодорожных перевозках грузов, устанавливающей сопоставимые Правила, может при направлении заявки о присоединении к Конвенции объявить о том, что оно будет применять указанные Правила только в отношении перевозок, осуществляемых на части железнодорожной инфраструктуры, расположенной на его территории. Эта часть железнодорожной инфраструктуры должна быть четко определена и должна соединяться с железнодорожной инфраструктурой одного из государств - членов Конвенции. Если государство сделало упомянутое выше заявление, то настоящие Правила применяются только при условии:

а) что пункт приема груза и пункт, предусмотренный для его выдачи, а также предусмотренный в договоре перевозки маршрут расположены на указанной инфраструктуре или

б) что указанная инфраструктура соединяет инфраструктуру двух государств - членов Конвенции и что она предназначена договором перевозки в качестве транзитной.

§ 7. Государство, сделавшее заявление в соответствии с первой строкой § 6, может в любое время его отозвать с уведомлением об этом депозитария. Этот отказ вступает в действие спустя месяц после даты уведомления депозитарием государств - членов Конвенции. Заявление теряет силу, когда условия, упомянутые в первой строке § 6, прекращают свое действие для данного государства.

Статья 2. Предписания публичного права

На перевозки, в отношении которых применяются настоящие Правила, распространяются предписания публичного права, в частности предписания, относящиеся к перевозкам опасных грузов, а также предписания таможенного права и инструкции, касающиеся защиты животных.

Статья 3. Определения

В целях правильного понимания настоящих Правил используются термины:

а) "перевозчик" означает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки на основании настоящих Правил, либо последующего перевозчика, который несет ответственность в соответствии с условиями данного договора;

б) "заменяющий перевозчик" означает перевозчика, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому перевозчик, предусмотренный в пункте "а", доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку;

с) "общие условия перевозки" означают условия перевозчика в виде общих условий или тарифов, официально действующих в каждом государстве - участнике Конвенции, которые после заключения договора перевозки являются неотъемлемой частью указанного договора;

в) "интермодальная транспортная единица" означает контейнер, съемный кузов, полуприцеп или иную аналогичную грузовую единицу, используемую для перевозок грузов в интермодальном сообщении.

Статья 4. Отступления

§ 1. Государства - участники Конвенции могут заключать соглашения, в которых предусматриваются отступления от настоящих Правил в отношении перевозок, осуществляемых исключительно между двумя станциями, расположенными по обе стороны границы, когда между ними нет промежуточных станций.

§ 2. При перевозках, осуществляемых между двумя государствами - участниками Конвенции, через государство, не участвующее в ней, заинтересованные государства могут заключать соглашения с отступлениями от настоящих Правил.

§ 3. О соглашениях, предусмотренных в § 1 и 2, а также о вводе их в действие уведомляют Межправительственную организацию по международным железнодорожным перевозкам. Генеральный секретарь Организации информирует об этом государства - участников Конвенции и заинтересованные предприятия.

Статья 5. Обязательное право

Если иное не предусмотрено настоящими Правилами, то любое условие, прямо или косвенно отступающее от указанных Правил, считается не имеющим законной силы. Недействительность таких условий не распространяется на другие положения договора перевозки. Тем не менее перевозчик может принять на себя более высокую ответственность и более обременительные обязательства, чем те, что предусмотрены настоящими Правилами.

Раздел II. Заключение и выполнение договора перевозки

Статья 6. Договор перевозки

§ 1. По договору перевозки перевозчик обязуется за плату осуществить перевозку груза в место назначения и сдать его получателю.

§ 2. Договор перевозки должен подтверждаться накладной, которая соответствует принятому образцу. Однако отсутствие, неправильность заполнения или потеря накладной не лишают договор своего действия, на который должны распространяться настоящие Единые правила.

§ 3. Накладная подписывается отправителем и перевозчиком. Подпись может быть заменена штемпелем, отметкой кассового аппарата или любым иным соответствующим способом.

§ 4. Перевозчик обязан подтвердить соответствующим образом на дубликате накладной прием груза к перевозке и вручить дубликат отправителю.

§ 5. Накладная не должна выполнять функцию коносамента.

§ 6. Накладная составляется на каждую отправку. Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то накладная не может оформляться на партию груза, превышающую одну вагонную отправку.

§ 7. В том случае, когда перевозка осуществляется по территории, входящей в таможенное пространство Европейского сообщества, или по территории, на которой действуют единые правила транзита, каждая отправка должна сопровождаться накладной, отвечающей требованиям статьи 7.

§ 8. Международные ассоциации перевозчиков должны устанавливать накладные единого образца по согласованию с международными ассоциациями грузоотправителей и компетентными таможенными органами в государствах - участниках Конвенции, а также с любой межправительственной организацией по региональной экономической интеграции, правомочной принимать свое собственное таможенное законодательство.

§ 9. Накладная и ее дубликат могут быть представлены в виде электронной записи данных, которые могут преобразовываться в разборчивые письменные знаки. Процедуры записи и обработки данных по своей функции должны носить равносильный характер, особенно в том, что касается доказательной силы накладной, содержащейся в представленной в ней информации.

Статья 7. Содержание накладной

§ 1. В накладной должны содержаться следующие сведения:

а) место и дата ее составления;

б) наименование и адрес отправителя;

в) наименование и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки;

г) наименование и адрес лица, которому был бы фактически сдан груз, если им не является перевозчик, упомянутый в пункте "в");

д) место и дата приема груза;

е) место доставки;

ж) наименование и адрес получателя;

з) описание рода груза и способа упаковки, а в отношении опасных грузов - описание, предусмотренное Правилами о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД);

и) количество мест, а также особые знаки и номера, необходимые для идентификации менее чем вагонных отправок;

к) номер вагона в случае перевозки повагонной отправки;

л) номер единицы подвижного состава, перевозимой на своих осях, если она принята к перевозке в качестве груза;

м) кроме того, если речь идет об интермодальных транспортных единицах, то указываются категория,

номер или другие характеристики, необходимые для их идентификации;

н) масса брутто или количество груза, выраженное другим способом;

о) подробный перечень документов, требуемых таможней или иными административными властями; они прилагаются к накладной или находятся в распоряжении перевозчика в учреждениях, уполномоченных должным образом властями, или в организации, указанной в договоре перевозки;

п) расходы, связанные с перевозкой (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные пошлины и другие расходы, возникающие с момента заключения договора до момента выдачи), которые должны оплачиваться получателем, или любое иное указание на то, что расходы оплачивает получатель;

р) указание о том, что, несмотря на любое иное условие, перевозка осуществляется в соответствии с настоящими Едиными правилами.

§ 2. В случае необходимости накладная должна содержать также следующие сведения:

а) в случае доставки последующими перевозчиками наименование перевозчика, обязанного осуществить выдачу груза, если он дал согласие на такую запись в накладной;

б) расходы, которые берет на себя отправитель;

в) сумма наложенного платежа, уплачиваемого по доставке;

г) декларируемая стоимость груза и размер процентной ставки, выражающей особую заинтересованность отправителя в доставке груза;

д) согласованный срок доставки;

е) согласованный маршрут;

ж) перечень передаваемых перевозчику документов, не включенных в § 1, пункт "о");

з) сведения отправителя, касающиеся количества и описания пломб, наложенных им на вагон.

§ 3. Стороны договора перевозки могут включать в накладную любую иную информацию, которую они считают полезной.

Статья 8. Ответственность за сведения, внесенные в накладную

§ 1. Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, понесенные перевозчиком по причине:

а) неправильных, неточных, неполных либо внесенных отправителем в несоответствующую графу накладной сведений или

б) невнесения отправителем сведений согласно предписаниям РИД.

§ 2. Если по просьбе отправителя перевозчик вносит какие-либо сведения в накладную, то будет считаться, что он действовал от имени отправителя, если не будет доказано иное.

§ 3. Если накладная не содержит указания, предусмотренного в статье 7, § 1, пункте "р"), перевозчик несет ответственность за все расходы и убытки, понесенные правомочным лицом по причине данного упущения.

Статья 9. Опасные грузы

Если отправителем не внесены сведения, согласно предписаниям РИД, перевозчик может в любой момент выгрузить или уничтожить груз либо обеспечить его безопасность без выплаты компенсации, за исключением случаев, когда ему стало известно об опасном характере груза во время его приема.

Статья 10. Оплата расходов

§ 1. Если между отправителем и перевозчиком не было на то иной договоренности, то расходы (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные пошлины и иные расходы, возникающие с момента заключения договора до выдачи груза) оплачиваются отправителем.

§ 2. Если согласно договоренности между отправителем и перевозчиком оплата расходов возложена на получателя, но у получателя нет на руках накладной или он не воспользовался своими правами в соответствии со статьей 7, § 3, и не внес изменения в договор перевозки в соответствии со статьей 18, отправитель остается ответственным за оплату расходов.

Статья 11. Проверка

§ 1. Перевозчик имеет право в любой момент проверить, были ли соблюдены условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, внесенным отправителем в накладную. Если проверка касается содержимого отправки, то она проводится по возможности в присутствии правомочного лица; в случаях, когда это невозможно, перевозчик привлекает двух независимых свидетелей, если законами и предписаниями государства, где осуществляется проверка, не предусмотрено иное.

§ 2. Если отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, или если не были соблюдены меры предосторожности на грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях, то результаты проверки должны быть внесены в экземпляр накладной, сопровождающей груз, а также в дубликат накладной, если он находится у перевозчика. В этом случае расходы на проведение проверки возлагаются на грузополучателя, если они не были оплачены по завершении проверки.

§ 3. Когда отправитель осуществляет погрузку, он имеет право потребовать проверку перевозчиком состояния груза и его упаковки, а также точности записей в накладной, касающихся количества мест, их марок и номеров, а также веса брутто груза или его количества, представленного в ином выражении. Перевозчик обязан проводить проверку только в случае, если он располагает для этого соответствующими средствами. Перевозчик может потребовать возмещения расходов на проведение проверки. Результаты проверки должны быть внесены в накладную.

Статья 12. Доказательная сила накладной

§ 1. Накладная служит подтверждением фактов заключения и условий договора перевозки и приема груза перевозчиком.

§ 2. Если погрузка была произведена перевозчиком, накладная будет служить подтверждением соответствия состояния груза и его упаковки сведениям, указанным в накладной, либо в случае отсутствия подобных сведений - их хорошего по внешнему виду состояния в момент приема груза перевозчиком и точности записей в накладной, касающихся количества мест, их марок и номеров, а также веса брутто груза или его количества, представленного в ином выражении.

§ 3. Если погрузка осуществлялась отправителем, накладная служит подтверждением соответствия состояния груза и его упаковки сведениям, указанным в накладной, либо в случае отсутствия подобных сведений - их хорошего по внешнему виду состояния и точности перечисленных в § 2 записей только в том случае, когда перевозчик произвел их проверку и внес ее результаты в накладную.

§ 4. Однако накладная не может служить подобным подтверждением в том случае, когда в нее включена обоснованная оговорка. Обоснованием для оговорки может быть то, что перевозчик не располагает необходимыми средствами, чтобы проверить, соответствует ли отправка сведениям, внесенным в накладную.

Статья 13. Погрузка и выгрузка грузов

§ 1. Отправитель и перевозчик должны договориться между собой о том, кто осуществляет погрузку и выгрузку груза. При отсутствии подобной договоренности погрузка и выгрузка мелких отправок осуществляются перевозчиком, что касается повагонных отправок, то погрузка будет производиться отправителем, а выгрузка груза по его доставке - получателем.

§ 2. Отправитель несет ответственность за все последствия произведенной им некачественной погрузки и, в частности, обязан возместить перевозчику все причиненные вследствие этого потери и ущерб. Бремя доказывания некачественной погрузки возлагается на перевозчика.

Статья 14. Упаковка

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за все потери, ущерб и расходы, вызванные отсутствием или некачественной упаковкой груза, за исключением тех случаев, когда дефекты в упаковке являлись очевидными или были известны перевозчику в момент приема груза и перевозчик не сделал в отношении этого никаких оговорок.

Статья 15. Выполнение административных формальностей

§ 1. В целях выполнения таможенных и иных административных формальностей до выдачи груза отправитель обязан приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика все

необходимые документы и обеспечить всю требующуюся информацию.

§ 2. Перевозчик не обязан проверять правильность и полноту этих документов и предоставляемых сведений. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за все убытки и ущерб, являющиеся результатом отсутствия, недостаточности или неправильного заполнения указанных документов и сведений, за исключением случаев, когда это произошло по вине перевозчика.

§ 3. Перевозчик несет ответственность за последствия утери или неправильного использования документов, поименованных в накладной и сопровождающих ее либо доверенных ему, за исключением случаев, когда потеря документов или потеря и ущерб грузу, вызванные неправильным использованием указанных документов, явились причиной обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить. Однако размер выплачиваемого возмещения не может превышать установленного размера в случае утери груза.

§ 4. Отправитель, делая об этом запись в накладной, или получатель, отдавший распоряжение согласно статье 18, § 3, может потребовать:

а) присутствовать лично или предоставить вместо себя агента во время выполнения таможенных или иных административных формальностей в целях предоставления любых требующихся сведений и разъяснений;

б) лично выполнять таможенные или иные административные формальности либо поручить выполнение агенту в той мере, в какой законы и предписания государства, где указанные формальности осуществляются, это позволяют;

в) оплачивать таможенные пошлины и другие расходы, когда он сам или его агент присутствует при выполнении или выполняет таможенные и другие административные формальности в той мере, в какой законы и предписания государства, где указанные формальности осуществляются, это позволяют.

При таких обстоятельствах ни отправитель, ни получатель, имеющий право распоряжаться грузом, ни их агенты не могут вступить во владение грузом.

§ 5. Если для выполнения таможенных и других административных формальностей отправитель указал место, где по действующим положениям их выполнение невозможно, или для этой цели ставит условием какую-либо иную процедуру, которая не может быть соблюдена, перевозчик будет действовать таким образом, как он сочтет наиболее благоприятным для соблюдения интересов правомочного лица, и проинформирует отправителя о принятых мерах.

§ 6. Если отправитель взял на себя уплату таможенных пошлин, перевозчик может выполнить таможенные формальности по своему усмотрению либо в пути следования, либо в пункте назначения.

§ 7. Однако перевозчик может поступать в соответствии с § 5, если получатель не принял в свое распоряжение накладную в срок, предусмотренный действующими предписаниями в пункте назначения.

§ 8. Отправитель обязан выполнять требования таможенных и других административных органов в отношении упаковки или укрытия грузов брезентом. Если отправитель не упаковал или не укрыл грузы брезентом в соответствии с указанными предписаниями, перевозчик будет иметь право сделать это сам; понесенные в результате этого расходы возлагаются на грузополучателя.

Статья 16. Сроки перевозки

§ 1. Отправитель и перевозчик договариваются между собой о сроках перевозки. При отсутствии подобной договоренности указанный срок не может превышать срок, установленный в § 2 - 4.

§ 2. Допуская положения, предусмотренные в § 3 и 4, максимальными сроками перевозки являются:

а) для повагонных отправок:

- срок на оформление отправки - 12 часов,
- срок на перевозку на каждые округленные 400 км - 24 часа;

б) для мелких отправок:

- срок на оформление отправки - 12 часов,
- срок на перевозку на каждые округленные 200 км - 24 часа.

Расстояния будут соотнесены с согласованным маршрутом, а при его отсутствии - с кратчайшим маршрутом.

§ 3. Перевозчик может устанавливать дополнительные сроки перевозки указанной продолжительностью в следующих случаях:

а) для отправок, перевозимых:

- по дорогам с различной шириной колеи,
- морским или внутренним водным транспортом,

- автомобильным транспортом, если отсутствует железнодорожное сообщение;

б) чрезвычайные обстоятельства, вызывающие увеличение объемов перевозок грузов либо наличие исключительных эксплуатационных сложностей.

Продолжительность дополнительных сроков перевозки должна быть указана в общих условиях перевозок.

§ 4. Срок, отведенный на перевозку, начинается после приема груза; он продлевается на время задержки, произошедшей не по вине перевозчика. Транзитный период приостанавливается в воскресные и официальные праздничные дни.

Статья 17. Выдача груза

§ 1. Перевозчик обязан вручить накладную и выдать груз получателю в предусмотренном месте доставки против расписки и уплаты причитающихся платежей согласно договору перевозки.

§ 2. Считается, что груз выдан грузополучателю, если в соответствии с действующими в месте выдачи предписаниями:

а) груз был выдан таможенным или налоговым органам в их помещениях или на складах, если только они не находятся в распоряжении перевозчика;

б) груз был сдан на хранение перевозчику, экспедитору или на склад общего пользования.

§ 3. После прибытия груза в пункт назначения получатель может попросить перевозчика передать ему накладную и выдать груз. Если установлено, что груз утерян, или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 29, § 1, то получатель может от своего имени отстаивать свои права перед перевозчиком в соответствии с договором перевозки.

§ 4. Правомочное лицо может отказаться принять груз даже после получения накладной и уплаты платежей, причитающихся согласно договору перевозки, пока по заявленному им требованию не будет проведена проверка с целью установления предполагаемого ущерба или потери.

§ 5. В остальных случаях выдача груза должна осуществляется в соответствии с действующими в месте назначения предписаниями.

§ 6. Если груз был выдан без предварительного получения наложенного платежа по доставке, перевозчик обязан выплатить отправителю возмещение в размере суммы наложенного платежа, не лишаясь, в свою очередь, права регресса в отношении получателя.

Статья 18. Право распоряжаться грузами

§ 1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом и последующими распоряжениями изменять договор перевозки. Он может, в частности, потребовать от перевозчика:

а) остановить перевозку груза;

б) отложить выдачу груза;

в) выдать груз другому получателю, а не тому, который указан в накладной;

г) доставить груз в другое место, а не в то, что указано в накладной.

§ 2. Право отправителя на изменение договора перевозки, даже при наличии у него дубликата накладной, прекращается в случаях, когда получатель:

а) принял накладную;

б) принял груз;

в) воспользовался своими правами в соответствии со статьей 17, § 3;

г) наделен в соответствии с § 3 правом отдавать распоряжения; с этого момента и в дальнейшем перевозчик обязан действовать согласно распоряжениям и инструкциям получателя.

§ 3. Получатель имеет право изменять договор перевозки с момента составления накладной, если только отправитель не внес в накладную запрещающую надпись.

§ 4. Получатель лишается своего права изменять договор перевозки когда он:

а) получил накладную;

б) принял груз;

в) воспользовался своими правами в соответствии со статьей 17, § 3;

г) дал распоряжение о выдаче груза третьему лицу в соответствии с § 5, которое воспользовалось своими правами в соответствии со статьей 17, § 3.

§ 5. Если получатель дал распоряжение в соответствии с § 3 о выдаче груза третьему лицу, то это лицо не имеет права вносить изменения в договор перевозки.

Статья 19. Осуществление права распоряжаться грузом

§ 1. Если отправитель либо в случае, предусмотренном в статье 18, § 3, получатель пожелает своими последующими распоряжениями изменить договор перевозки, то он должен представить перевозчику дубликат накладной, в который должны быть внесены указанные изменения.

§ 2. Отправитель либо в случае, предусмотренном в статье 18, § 3, получатель обязан возместить перевозчику расходы и ущерб, которые повлекли за собой выполнение последующих изменений.

§ 3. Требуемое выполнение последующих изменений должно быть возможным, законным и разумным на тот момент, когда соответствующие распоряжения поступают исполнителю, и не должно мешать нормальной работе транспортного предприятия и наносить ущерба отправителям и получателям других партий грузов.

§ 4. Последующие изменения не должны приводить к делению партии груза на части.

§ 5. Если в силу условий, предусмотренных в § 3, перевозчик не может выполнить полученные распоряжения, он обязан незамедлительно известить об этом лицо, от которого эти распоряжения исходили.

§ 6. При наличии вины перевозчика он несет ответственность за последствия невыполнения или неправильного выполнения какого-либо последующего изменения. Однако размер любого возмещения не должен превышать размер возмещения, предусмотренного в случае утери груза.

§ 7. Если перевозчик осуществляет принятые от отправителя последующие изменения без требования представить ему дубликат накладной, то перевозчик несет ответственность перед получателем за любую понесенную им потерю или ущерб, возникшие после передачи дубликата накладной получателю.

Статья 20. Обстоятельства, препятствующие перевозке

§ 1. Когда обстоятельства препятствуют осуществлению перевозки груза, перевозчик решает, следует ли ему перевозить груз по назначению, но с изменением маршрута или будет целесообразнее, в интересах правомочного лица, запросить у него указания, предоставив всю необходимую информацию, которой он располагает.

§ 2. Если продолжить перевозку невозможно, перевозчик должен запросить инструкции от лица, имеющего право распоряжаться грузом. Если перевозчик не может получить указания в разумное время, он должен принять меры, которые, по его мнению, наилучшим образом отвечают интересам лица, имеющего право распоряжаться грузом.

Статья 21. Обстоятельства, препятствующие выдаче груза

§ 1. Когда обстоятельства препятствуют осуществлению выдачи груза, перевозчик обязан незамедлительно уведомить отправителя и запросить у него указания, если отправитель не внес в накладную требование возвратить ему груз при возникновении обстоятельств, препятствующих его доставке.

§ 2. Если обстоятельства, препятствующие выдаче груза, прекратят свое действие до получения перевозчиком указаний от отправителя, то груз выдается получателю. Отправитель должен быть немедленно об этом извещен.

§ 3. В случае отказа получателя от груза отправитель будет иметь право отдавать распоряжения перевозчику даже без предъявления дубликата накладной.

§ 4. Если обстоятельства, препятствующее осуществлению выдачи груза, возникают после того, как получатель изменил договор перевозки в соответствии со статьей 18, § 3 - 5, перевозчик обязан известить об этом получателя.

Статья 22. Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

§ 1. Перевозчик имеет право взыскать расходы, понесенные в связи с:

а) запросом указаний;

б) выполнением полученных указаний;

в) тем, что запрошенные им указания не поступили или получены с опозданием;

г) тем, что им принято решение в соответствии со статьей 20, § 1, без запрашивания указаний,

если только указанные расходы не были произведены по его вине. Перевозчик, в частности, имеет право взыскать провозную плату за измененный путь следования и располагать соответствующим данному маршруту сроком доставки.

§ 2. В случаях, предусмотренных в статье 20, § 1, и в статье 21, § 1, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счет правомочного лица. После выгрузки перевозка считается законченной. В этом случае перевозчик берет груз под свою ответственность от имени и по поручению правомочного лица. Он может, однако, доверить груз третьему лицу, и тогда он будет нести ответственность только за добросовестность выбора указанного лица. Требования по договору перевозки, а также все остальные расходы остаются на грузовладельце.

§ 3. Перевозчик может продать груз, не дожидаясь указаний правомочного лица, если это оправдано скоропортящимися свойствами или состоянием груза или когда расходы на его хранение непропорциональны стоимости самого груза. В других случаях он также может реализовать груз, если не получит в разумный срок от правомочного лица иных указаний, выполнение которых могло бы быть разумно обосновано.

§ 4. Если груз был реализован, то вырученная от реализации сумма, за вычетом всех начисленных на этот груз платежей, должна быть депонирована на счет правомочного лица. Если вырученная сумма не покрывает начисленных платежей, то отправитель обязан уплатить разницу.

§ 5. Процедура, применяемая для реализации, определяется законами и предписаниями, действующими в месте нахождения груза, или следует существующей там обычной практике.

§ 6. Если в случае препятствия к перевозке или доставке груза отправитель своевременно не дает указаний и если препятствие к перевозке или доставке не может быть устранено в соответствии с § 2 и 3, перевозчик может вернуть груз отправителю либо, если это оправданно, уничтожить его за счет последнего.

Раздел III. Ответственность

Статья 23. Основание для ответственности

§ 1. Перевозчик должен нести ответственность за ущерб, вызванный полной или частичной утратой или повреждением груза, с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи, а также за потерю или повреждение, явившиеся результатом превышения срока доставки, независимо от того, услуги какой железнодорожной инфраструктуры он использовал.

§ 2. Перевозчик освобождается от указанной ответственности в той мере, в какой потеря или повреждение груза или превышение сроков его доставки явились следствием вины конкретного правомочного лица, сделанного им распоряжения или чего-либо иного, произошедшего не по вине перевозчика, внутреннего дефекта самого груза (гниения, усушки и т.п.) или вследствие обстоятельств, избежать которых перевозчик не мог и последствия которых он был не в состоянии предотвратить.

§ 3. Перевозчик должен быть освобожден от указанной ответственности в той мере, в какой утрата или повреждение груза произошли в результате особых рисков, связанных с одним или большим числом следующих обстоятельств:

а) перевозка в открытых вагонах в соответствии с общими Правилами перевозки или когда такая перевозка была сторонами специально согласована и об этом была сделана соответствующая запись в накладной; при условии, что ущерб был причинен грузу в результате атмосферного на него воздействия, а грузы, перевозимые в интермодальных транспортных единицах и в закрытых грузовых автомобилях, перевозимых в вагонах, не будут рассматриваться как перевозимые в открытых вагонах; если для перевозки грузов в открытых вагонах отправитель использует брезентовое покрытие, перевозчик будет нести такую же ответственность, как и при перевозке в открытых вагонах без брезентового покрытия, равным образом это относится к грузам, которые, согласно Правилам перевозки, не перевозятся в открытых вагонах;

б) отсутствие упаковки или ее несоответствие требованиям для грузов, которые по своим свойствам подвержены потере или повреждению, когда они не упакованы или упакованы не должным образом;

в) погрузку грузов осуществляет отправитель или их выгрузку - получатель;

г) естественные свойства некоторых перевозимых грузов, часто приводящие к полной или частичной их утрате либо повреждению, особенно вследствие поломки, ржавчины, внутренней и самопроизвольной порчи, усушки или утечки;

д) неправильное, неточное, неполное обозначение или нумерация мест;

е) перевозка живых животных;

ж) перевозка, которая в соответствии с действующими условиями или соглашениями между отправителем и перевозчиком, внесенными в накладную, должна осуществляться в сопровождении проводника, если утрата или повреждение стали следствием риска, который проводник, как предполагалось, должен был предотвратить.

Статья 24. Ответственность при перевозке железнодорожного подвижного состава в качестве груза

§ 1. При перевозке железнодорожного подвижного состава на своих осях, доставляемого в качестве груза, перевозчик должен нести ответственность за потерю или повреждение данного подвижного состава или его съемных частей, возникающие с момента его приема к перевозке до его выдачи, а также за потерю или повреждение, вызванные превышением сроков доставки, если он не докажет, что потеря или повреждение произошли не по его вине.

§ 2. Перевозчик не будет нести ответственность за потерю или повреждение принадлежностей, о которых не указано в надписях на обеих сторонах данного подвижного состава или нет записи в сопроводительной описи.

Статья 25. Бремя доказывания

§ 1. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или превышение сроков доставки явились следствием одной из причин, предусмотренных в статье 23, § 2, должно возлагаться на перевозчика.

§ 2. Когда перевозчик устанавливает, что в обстоятельствах конкретного случая потеря или повреждение могли бы явиться результатом одного или нескольких особых рисков, предусмотренных в статье 23, § 3, то будет предполагаться, что они произошли по этой причине. Тем не менее правомочное лицо вправе доказать, что потеря или повреждение ни в полной, ни в частичной мере не связаны ни с одним из указанных рисков.

§ 3. Презумпция в соответствии с § 2 не применяется в отношении случаев, предусмотренных в статье 23, § 3 (пункт "а"), если произошла утеря необычайно большого количества груза или какое-либо место было утеряно.

Статья 26. Последующие перевозчики

Если перевозка, регулируемая единичным договором перевозки, осуществляется несколькими последующими перевозчиками, то каждый перевозчик, принимающий груз вместе с накладной, должен считаться стороной договора перевозки в соответствии с условиями, изложенными в этом документе, и должен принять на себя все вытекающие из этого обязательства. В этом случае каждый перевозчик должен нести ответственность за перевозку груза на всем протяжении маршрута до момента его выдачи.

Статья 27. Заменяющий перевозчик

§ 1. Даже если перевозчик доверил осуществление всей перевозки или ее часть другому перевозчику независимо от того, имел он на это полномочия, предусмотренные договором перевозки, или нет, то перевозчик тем не менее продолжает нести ответственность в полном объеме за всю перевозку.

§ 2. Все положения настоящих Единых Правил, регулирующие ответственность перевозчика, должны распространяться также на замещающего перевозчика в том, что касается его ответственности за осуществляемую им перевозку. Статьи 36 и 41 должны применяться, когда возбуждается исковое требование по отношению к его служащим или к любым иным лицам, к услугам которых замещающий перевозчик прибегает для осуществления перевозки.

§ 3. Любое отдельное соглашение, по которому перевозчик берет на себя обязательства, которые не предусмотрены настоящими Едиными правилами, либо отказывается от прав, данных ему Правилами, не распространяется на заменяющего перевозчика, который этого специально не оговаривал и не подтверждал письменно. Независимо от того, принял заменяющий перевозчик указанное соглашение или нет, перевозчик тем не менее должен оставаться связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

§ 4. В тех случаях, когда перевозчик и заменяющий перевозчик несут ответственность, то их ответственность будет считаться совместной и порознь для каждого.

§ 5. Общая сумма возмещения, выплачиваемая перевозчиком, заменяющим перевозчиком и их служащими, а также другими лицами, услугами которых они пользуются для исполнения перевозки, не должна превышать размеров, предусмотренных настоящими Едиными правилами.

§ 6. Настоящая статья не должна ограничивать право регресса, которое может возникнуть между перевозчиком и заменяющим перевозчиком.

Статья 28. Предположение о потере или повреждении груза при его переотправке

§ 1. Когда груз, отправленный в соответствии с настоящими Едиными правилами, был переотправлен согласно этим же Правилам и после такой переотправки были обнаружены частичная потеря или повреждение груза, то требуется считать, что они произошли во время действия самого последнего договора перевозки, если груз оставался в распоряжении перевозчика и был переотправлен в том же состоянии, в каком он прибыл в пункт переотправки.

§ 2. Это предположение должно применяться также в случае, когда договор перевозки, заключенный до переотправки, не подпадал под действие настоящих Единых правил, если бы эти Правила применялись в случае использования прямой накладной для отправки из первого пункта отправления до конечного пункта назначения.

§ 3. Это предположение должно также применяться, когда договор перевозки, заключенный до переотправки, подпадал бы под действие какой-либо конвенции о прямых международных железнодорожных перевозках грузов, сопоставимой с настоящими Едиными правилами, и когда в указанной конвенции содержится такая же правовая презумпция в отношении грузов, отправляемых в соответствии с данными Едиными правилами.

Статья 29. Предположение об утрате грузов

§ 1. Правомочное лицо может без представления дополнительных доказательств считать груз утерянным, если он не был выдан получателю либо не был предоставлен в его распоряжение в течение 30 дней после истечения срока доставки.

§ 2. Правомочное лицо по выплате ему возмещения за утраченный груз может потребовать немедленного его уведомления в случае обнаружения груза в течение года после выплаты возмещения. Перевозчик должен подтвердить в письменной форме получение такого заявления.

§ 3. В течение 30 дней после получения извещения, предусмотренного в § 2, правомочное лицо может потребовать выдачи ему груза против уплаты платежей, вытекающих из договора перевозки, и против возврата полученного возмещения, за вычетом, где это необходимо, расходов, которые могли бы быть включены в указанную сумму возмещения. Однако за ним сохраняется его право требовать возмещения за задержку в доставке, предусмотренную в статьях 33 и 35.

§ 4. При отсутствии требования, упомянутого в § 2, или распоряжений, сделанных в течение срока, определенного в § 3, или если груз был найден спустя более одного года с момента выплаты возмещения, перевозчик должен распоряжаться им в соответствии с законами и предписаниями, действующими в месте нахождения груза.

Статья 30. Возмещение утраты груза

§ 1. В случае полной или частичной утраты груза перевозчик обязан выплатить, за исключением всех иных убытков, возмещение, рассчитанное на основе биржевой цены на данный товар или при отсутствии таких данных на основе текущей рыночной цены, а при отсутствии первого и второго вариантов - на основе обычной стоимости аналогичного по виду и качеству груза на день и в месте приема груза.

§ 2. Размер возмещения не должен превышать 17 расчетных единиц за каждый недостающий килограмм веса брутто.

§ 3. В случае утраты какой-либо единицы подвижного состава, перевозимой на своих осях и предъявленной к перевозке в качестве груза, или интермодальной транспортной единицы либо их съемных частей размер возмещения ограничивается, исключая любые иные повреждения, обычной стоимостью подвижного состава или интермодальной транспортной единицы либо их съемных частей на день и в месте

утраты. Если день и место утраты установить невозможно, размер возмещения будет ограничиваться обычной стоимостью на день и в месте приема транспортного средства перевозчиком.

§ 4. Перевозчик обязан, кроме того, возвратить провозные платежи, таможенные пошлины и другие суммы, уплаченные в связи с перевозкой утраченного груза, за исключением акцизных сборов на грузы, перевозимые с отсрочкой уплаты подобных сборов.

Статья 31. Ответственность за убыль груза в пути

§ 1. В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств обычно подвержены убыли в процессе перевозки, перевозчик должен нести ответственность только за ту часть недостачи массы, которая, независимо от расстояния перевозок, превышает следующие нормы:

а) два процента от массы для жидких грузов или грузов, сданных к перевозке во влажном состоянии;

б) один процент от массы для сухих грузов.

§ 2. Ограничение ответственности, предусмотренное в § 1, не будет применяться, если по обстоятельствам конкретного случая доказано, что убыль была вызвана не теми причинами, по которым допускаемые нормы были определены.

§ 3. В тех случаях, когда по одной накладной перевозится несколько мест груза, то убыль в пути следования исчисляется для каждого отдельного места, если его масса при отправлении отдельно указана в накладной или может быть установлена каким-либо иным способом.

§ 4. В случае полной утраты груза или отдельного места не должно производиться никакого вычета на убыль в пути при исчислении размера возмещения.

§ 5. Настоящая статья не должна нарушать положения статей 23 и 25.

Статья 32. Возмещение за повреждение груза

§ 1. В случае повреждения груза перевозчик обязан уплатить возмещение, соответствующее снижению стоимости груза, исключая все другие убытки. Его сумма должна рассчитываться исходя из стоимости груза, определенной в соответствии со статьей 30, с определением процента снижения в стоимости в пункте назначения.

§ 2. Размер возмещения не должен превышать:

а) если из-за повреждения весь груз утратил стоимость, сумму, которая подлежала бы выплате в случае полной потери груза;

б) если из-за повреждения обесценена только часть груза, то сумму, которая полежала бы выплате в случае утраты этой части груза.

§ 3. В случае повреждения подвижного состава, перевозимого на своих осях и предъявленного к перевозке в качестве груза, или интермодальной транспортной единицы либо их съемных частей размер возмещения будет ограничиваться, исключая все другие убытки, стоимостью ремонта. Размер возмещения не должен превышать сумму, подлежащую выплате в случае утраты.

§ 4. Кроме того, перевозчик обязан возместить расходы, предусмотренные в статье 30, § 1, в пропорции, определенной в § 1.

Статья 33. Возмещение за превышение срока доставки

§ 1. Если ущерб, включая повреждение, причинен в результате превышения срока доставки груза, то перевозчик должен выплатить возмещение, не превышающее четырехкратный размер стоимости перевозки.

§ 2. В случае полной утраты груза возмещение, предусмотренное в § 1, не должно быть выплачено дополнительно к возмещению, предусмотренному в статье 30.

§ 3. В случае частичной утраты груза возмещение, предусмотренное в § 1, не может превышать четырехкратный размер стоимости перевозки в отношении той части отправки, которая не была утеряна.

§ 4. В случае повреждения груза, не связанного с превышением сроков доставки, возмещение, предусмотренное в § 1, при необходимости добавляется к возмещению, предусмотренному в статье 32.

§ 5. Все возмещение, предусмотренное в § 1 вместе с предусмотренным в статьях 30 и 32, ни в коем случае не должно превышать сумму компенсации, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза.

§ 6. Если в соответствии со статьей 16, § 1, срок доставки был установлен по соглашению сторон, то

могут быть согласованы иные формы компенсации, чем те, которые предусмотрены в § 1. Если в этом случае сроки доставки, предусмотренные в статье 16, § 2 - 4, превышены, то правомочное лицо может потребовать либо возмещение, предусмотренное упомянутым выше соглашением, либо возмещение, предусмотренное в § 1 - 5.

Статья 34. Возмещение убытков в случае декларации ценности груза

Отправитель и перевозчик могут договориться о том, что отправитель заявит в накладной о стоимости груза, превышающей установленный в статье 30, § 2, размер возмещения. В этом случае декларированная ценность будет заменять этот размер.

Статья 35. Возмещение убытков в случае объявления процентной ставки за доставку

Отправитель и перевозчик могут договориться о том, что отправитель может декларировать, указывая цифрами в накладной, размер специальной процентной ставки за доставку на случай утраты или повреждения груза, а также за превышение срока доставки. В случае объявления процентной ставки за доставку груза может быть потребована кроме возмещения, предусмотренного в статьях 30, 32 и 33, дополнительная компенсация возмещения доказанного ущерба, но не свыше заявленного размера.

Статья 36. Потеря права на ограничение ответственности

Ограничение ответственности, предусмотренное в статьях 15, 19, § 6 и 7, 30, 32 - 35, не должно применяться, если будет доказано, что потеря или повреждение груза произошли в результате какого-либо действия или упущения со стороны перевозчика, совершенного либо с намерением нанесения такого ущерба, либо в результате опрометчивых действий, предполагающих возможность такой потери или повреждения.

Статья 37. Пересчет валюты и начисление процентов

§ 1. Там, где при расчете возмещения требуется пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, этот пересчет осуществляется по курсу, действующему на день и в месте выплаты возмещения.

§ 2. Правомочное лицо может требовать начисления процентов на сумму возмещения, рассчитываемого исходя из пяти процентов годовых, начиная со дня предъявления претензии согласно статье 43 или, если претензия не была предъявлена, со дня обращения в суд.

§ 3. Если правомочное лицо в течение разумного, установленного для него срока не предъявит перевозчику подтверждающие документы, необходимые для окончательного расчета размера претензионной суммы, то проценты не начисляются применительно к периоду времени между истечением установленного срока и фактической датой передачи указанных документов.

Статья 38. Ответственность в железнодорожно-морском сообщении

§ 1. При железнодорожно-морских перевозках по линиям, указанным в статье 24, § 1, Конвенции, любое государство - участник Конвенции может, сделав соответствующее заявление о внесении соответствующей записи в перечень линий, к которым настоящие Единые правила применяются, добавить в дополнение к основаниям, предусмотренным в статье 23, приведенные ниже основания для освобождения от ответственности в связи с:

а) пожаром - при условии что перевозчик докажет, что он не был вызван его действиями или по его вине, а также действиями или по вине капитана, матроса, лоцмана либо служащих перевозчика;

б) спасением или попыткой спасения жизни людей либо имущества на море;

в) погрузкой груза на палубе судна - при условии что груз был размещен на палубе с согласия отправителя, внесенного в накладную, и он не находился в вагоне;

г) рисками, опасностями или несчастными случаями на море или на других судоходных водах.

§ 2. Перевозчик может воспользоваться причинами освобождения от ответственности, указанными в §

1, только в том случае, если он докажет, что утрата, повреждение или просрочка в доставке произошли на морском участке пути следования после погрузки груза на борт судна до его выгрузки с судна.

§ 3. Когда перевозчик ссылается на причины освобождения от ответственности, указанные в § 1, он должен тем не менее нести ответственность, если правомочное лицо докажет, что утрата, повреждение или превышение сроков доставки произошли по вине перевозчика, капитана, матроса, лоцмана либо служащих перевозчика.

§ 4. Если один и тот же морской участок обслуживается несколькими предприятиями, включенными в перечень линий в соответствии со статьей 24, § 1, Конвенции, то применяемый на этом участке режим ответственности должен быть одинаков для всех предприятий. Кроме того, если эти предприятия внесены в перечень по заявке нескольких государств - участников Конвенции, то принятие указанного режима должно быть предварительно согласовано между этими государствами.

§ 5. Меры, принятые в соответствии с § 1 и 4, должны доводиться до сведения Генерального секретаря. Они должны вступить в силу не ранее чем через 30 дней со дня, когда Генеральный секретарь доведет их до сведения других государств - участников Конвенции. Указанные меры не распространяются на отправки, уже находящиеся в пути следования.

Статья 39. Ответственность в случае ядерных катастроф

Перевозчик должен быть освобожден от ответственности в соответствии с Едиными правилами, если ущерб был причинен ядерной катастрофой, когда оператор, отвечающий за эксплуатацию ядерной установки, или другое заменяющее его лицо несет ответственность за потерю или повреждение на основании законов и предписаний государства, регулирующего ответственность в области атомной энергетики.

Статья 40. Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Перевозчик должен нести ответственность за своих служащих и иных лиц, услугами которых он пользуется для осуществления перевозки, когда эти служащие и иные лица действуют в пределах своих обязанностей. Управляющие железнодорожной инфраструктурой, на которой выполняется перевозка, должны рассматриваться в качестве лиц, услугами которых пользуется перевозчик для осуществления перевозки.

Статья 41. Прочие иски

§ 1. Во всех случаях, на которые будет распространяться действие настоящих Единых правил, любой иск, предъявленный на любом основании в отношении ответственности перевозчика, может быть представлен только в соответствии с условиями и ограничениями, установленными в настоящих Единых правилах.

§ 2. Это же положение распространяется на любой иск, предъявленный к служащим и иным лицам, за которых перевозчик несет ответственность в соответствии со статьей 40.

Раздел IV. Отстаивание прав

Статья 42. Заявление о частичной потере или о повреждении груза

§ 1. В случае обнаружения или предположения перевозчиком о частичной потере или о повреждении груза или утверждения об этом уполномоченного лица перевозчик должен незамедлительно и, если это возможно, в присутствии уполномоченного лица составить коммерческий акт, указывающий в соответствии с характером случившейся потери или повреждения на состояние груза, его массу и, насколько это возможно, на размер произошедшего ущерба, его причину и время его возникновения.

§ 2. Копия коммерческого акта должна быть бесплатно доставлена уполномоченному лицу.

§ 3. В том случае, если уполномоченное лицо не согласится с указанными в коммерческом акте сведениями, оно может потребовать, чтобы состояние и масса груза, а также причина и размер ущерба были определены экспертом, назначенным либо сторонами договора перевозки, либо судом или

арбитражем. Следуемое за этим судебное разбирательство должно следовать законам и предписаниям государства, где было сделано такое утверждение.

Статья 43. Претензии

§ 1. Претензии, относящиеся к договору перевозки, должны предъявляться в письменном виде перевозчику, против которого может быть начато судебное дело.

§ 2. Претензия может быть предъявлена лицами, имеющими право возбуждать судебное дело в отношении перевозчика.

§ 3. Для предъявления претензии отправитель должен представить дубликат накладной. При его отсутствии он должен предъявить доверенность от получателя либо представить доказательство того, что отправитель отказался принимать груз.

§ 4. Для предъявления претензии получатель должен представить накладную, если она была ему вручена.

§ 5. Накладная, ее дубликат и любые другие документы, которые уполномоченное лицо считает необходимым представить вместе с претензией на рассмотрение, должны быть предъявлены либо в оригинале, либо в случае необходимости в заверенной должным образом копии, если этого требует перевозчик.

§ 6. При урегулировании претензии перевозчик может потребовать предъявления оригинала накладной, ее дубликата или квитанции об уплате наложенного платежа для возможного проставления на них индоссамента об урегулировании претензии.

Статья 44. Лица, имеющие право предъявлять исковое требование к перевозчику

§ 1. Иски на основании договора перевозки, обусловленные § 3 и 4, могут предъявляться:

а) отправителем до того момента, когда получатель:

1) вступил в право распоряжаться накладной,

2) принял груз или

3) заявил о своих правах согласно § 3 статьи 17 или § 3 статьи 18;

б) получателем с того момента, когда он:

1) вступил в право распоряжаться накладной,

2) принял груз или

3) заявил о своих правах согласно § 3 статьи 17 или § 3 статьи 18.

§ 2. Право получателя на предъявление иска прекращается с того момента, когда лицо, назначенное получателем, в соответствии с § 5 статьи 18 вступит в право распоряжаться накладной, примет груз или воспользуется своими правами согласно § 3 статьи 17.

§ 3. Исковое требование о возврате суммы, уплаченной согласно договору перевозки, может быть предъявлено только лицом, производившим уплату.

§ 4. Исковое требование в отношении наложенных платежей по доставке может быть предъявлено только отправителем.

§ 5. Для предъявления иска отправитель должен представить дубликат накладной. При его отсутствии он должен представить доверенность от отправителя либо представить доказательство того, что получатель отказался принять груз. Если потребуется, отправитель должен доказать отсутствие или утерю накладной.

§ 6. Для предъявления претензии получатель должен представить накладную, если она была ему вручена.

Статья 45. Перевозчики, к которым может быть предъявлено исковое требование

§ 1. Иски на основании договора перевозки, обусловленные § 3 и 4, могут быть предъявлены только к первому и последнему перевозчику или к тому, который осуществлял ту часть перевозки, во время которой случилось действие, послужившее основанием для возбуждения иска.

§ 2. Если при перевозках, осуществляемых последующими перевозчиками, перевозчик, обязанный доставить груз, обозначен с его согласия в накладной, то иск может быть предъявлен к нему согласно § 1,

даже если он не принимал ни груз, ни накладную.

§ 3. Иск о возврате уплаченной в соответствии с договором перевозки суммы может быть предъявлен к перевозчику, который получил указанную сумму, либо к перевозчику, от имени которого она была получена.

§ 4. Иск о возврате наложенных платежей по доставке может быть предъявлен только к перевозчику, который принял груз в пункте отправления.

§ 5. Иск может быть предъявлен другому перевозчику, отличному от тех, что указаны в § 1 - 4, если он возбужден как встречный иск либо как апелляция в судебную инстанцию в отношении главного иска, основанного на том же договоре перевозки.

§ 6. Иск может быть также предъявлен заменяющему перевозчику в той мере, в какой на него распространяются настоящие Единые правила.

§ 7. Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то он теряет свое право выбора сразу после предъявления иска к одному из них; это положение должно применяться также в случае, если у истца есть выбор между одним или большим числом перевозчиков и заменяющим перевозчиком.

Статья 46. Компетентность

§ 1. Иски, основанные на настоящих Единых правилах, могут быть предъявлены в судебные инстанции государств - участников Конвенции, определенные соглашением сторон, или в судебную инстанцию государства - участника Конвенции, на территории которого:

а) постоянно проживает либо обычно находится ответчик, его центральный офис, филиал или агентство, заключившее договор перевозки, или

б) находится пункт приема груза перевозчиком или пункт, предусмотренный для доставки.

В другие судебные инстанции иски предъявляться не могут.

§ 2. Тогда, когда иск, основанный на настоящих Единых правилах, рассматривается в суде, компетенция которого соответствует положениям § 1, или когда по тяжбе таким судом было вынесено решение, никакое новое судебное разбирательство сторон в отношении этого же дела не может уже быть рассмотрено, за исключением случая, когда решение суда, где предъявлялся первоначальный иск, неисполнимо в государстве, в котором предъявлен новый иск.

Статья 47. Погашение права на предъявление иска

§ 1. Получение груза правомочным лицом аннулирует право на предъявление иска к перевозчику, вытекающего из договора перевозки, в случае частичной утраты, повреждения или превышения срока доставки.

§ 2. Тем не менее право на иск не аннулируется:

а) в случае частичной утраты или повреждения, если:

1) потеря или повреждение были установлены в соответствии со статьей 42 до получения груза уполномоченным лицом;

2) установление потери или повреждения, которое должно было производиться в соответствии со статьей 42, не произошло исключительно по вине перевозчика;

б) в случае не сразу обнаруженных потери или повреждения, факт возникновения которых был установлен правомочным лицом после получения груза, если это лицо:

1) требует установления этого факта в соответствии со статьей 42 сразу же после обнаружения потери или повреждения, но не позднее семи дней после получения груза и,

2) кроме того, докажет, что ущерб возник в период со времени принятия груза к перевозке до момента его выдачи;

в) в случае превышения сроков доставки, если правомочное лицо в течение 60 дней заявило о своих правах одному из перевозчиков, указанных в § 1 статьи 45;

г) если правомочное лицо докажет, что ущерб причинен в результате какого-либо действия или упущения со стороны перевозчика, совершенного либо с намерением нанесения такого ущерба, либо в результате опрометчивых действий, предполагающих такие потерю или повреждение.

§ 3. Если груз был переотправлен в соответствии со статьей 28, то права на предъявление иска в отношении частичной утраты или повреждения груза по одному из предыдущих договоров перевозки должны быть аннулированы, как если бы был только один договор перевозки.

Статья 48. Ограничение сроков подачи исков

§ 1. Срок для подачи исков, связанных с договором перевозки, устанавливается в один год. Однако данный срок должен составлять два года, если речь идет об исках, связанных:

а) с выплатой наложенного платежа по доставке, взысканного перевозчиком с получателя;

б) с выплатой выручки от произведенной перевозчиком продажи груза;

в) с потерей или повреждением, вызванными действием или упущением со стороны перевозчика, совершенными либо с намерением нанесения такого ущерба, либо в результате опрометчивых действий, предполагающих такую потерю или повреждение;

г) с одним из договоров перевозки, предшествовавших переотправке при обстоятельстве, предусмотренном в статье 28.

§ 2. Срок подачи иска исчисляется:

а) по возмещению за полную утрату - начиная с 30-го дня после истечения срока доставки;

б) по возмещению за частичную утрату, повреждение или превышение срока доставки - со дня выдачи груза;

в) во всех остальных случаях - со дня, когда может быть осуществлено право на предъявление иска.

Дата начала отсчета срока для подачи иска не должна включаться в этот срок.

§ 3. Срок подачи иска должен приостанавливаться при предъявлении письменной претензии в соответствии со статьей 43 до того дня, когда перевозчик отклонит претензию с уведомлением об этом в письменной форме и возвратит приложенные к ней документы. В случае частичного принятия претензии течение срока возобновляется в отношении той части претензии, которая еще находится в стадии обсуждения. Представление доказательства о принятии претензии или об ответе на нее и о возвращении документов возлагается на сторону, которая полагается на указанные факты. Срок не должен приостанавливаться при дальнейших претензиях, если их поводом является та же причина.

§ 4. Право на предъявление иска, когда срок подачи истек, не может уже применяться даже в форме встречного иска либо обжалования.

§ 5. В других случаях приостановление или прерывание сроков подачи исков должно регулироваться национальным законодательством.

Раздел V. Взаимоотношения между перевозчиками

Статья 49. Урегулирование задолженностей по счетам

§ 1. Каждый перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при отправлении или по прибытии груза провозные платежи и другие сборы, обусловленные договором перевозки, обязан выплатить другим заинтересованным перевозчикам причитающуюся им долю оплаты за перевозку. Способы расчета должны устанавливаться соглашением между перевозчиками.

§ 2. Статья 12 должна распространяться также и на отношения между последующими перевозчиками.

Статья 50. Право регресса

§ 1. Перевозчик, уплативший согласно настоящим Единым правилам возмещение, имеет право на регресс к перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

а) перевозчик, по вине которого произошли потеря или повреждение, должен считаться единственным ответственным за него;

б) если потеря или повреждение произошли по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них должен отвечать за причиненный им ущерб; если такое распознавание сделать невозможно, то сумма возмещения должна распределяется между ними в соответствии с пунктом "в");

в) если невозможно доказать, по вине кого из перевозчиков произошли потеря или повреждение, то сумма возмещения распределяется между всеми участвовавшими в перевозочном процессе перевозчиками, за исключением тех, кто докажет, что потеря и повреждение явились результатом не их вины; такое распределение должно осуществляться пропорционально причитающейся каждому из перевозчиков доле провозного платежа.

§ 2. В случае неплатежеспособности одного из указанных перевозчиков подлежащая к уплате, но не выплаченная им доля распределяется между всеми другими перевозчиками, участвовавшими в перевозочном процессе, пропорционально причитающейся каждому из перевозчиков доле провозного

платежа.

Статья 51. Процедура регресса

§ 1. Обоснованность платежа, произведенного перевозчиком, осуществляющим свое право на регресс в соответствии со статьей 50, не может быть оспорена перевозчиком, против которого выдвигается регресс, если размер возмещения установлен в судебном порядке и если указанному перевозчику, должным образом уведомленному, была предоставлена возможность принять участие в судебном процессе. Судом, рассматривавшим основной иск, должен быть определен срок, положенный для уведомления о начале такого судебного разбирательства и для участия в нем.

§ 2. Перевозчик, использующий свое право на регресс, в ходе одного и того же судебного процесса должен предъявить свой иск ко всем перевозчикам, с которыми он не смог прийти к соглашению, в противном случае он может лишиться своего права на регресс в отношении тех, кто не был им привлечен к судебному разбирательству.

§ 3. Судом или арбитражем должно быть вынесено решение в одном и том же постановлении по всем представленным ему по регрессу искам.

§ 4. Перевозчик, который хочет усилить свое право на регресс, может обратиться в суд или арбитраж государства, на территории которого находится его центральный офис, филиал или агентство, заключившие договор перевозки.

§ 5. В случае, когда иск должен быть предъявлен нескольким перевозчикам, истец должен располагать правом выбрать суд или арбитраж из тех компетентных судебных органов, которые предусмотрены в § 4, для представления своего дела на рассмотрение.

§ 6. Судебные разбирательства по регрессу не могут быть объединены с судебными процессами по компенсации, предпринятыми уполномоченным лицом в соответствии с договором перевозки.

Статья 52. Соглашения по регрессу

Перевозчики могут договариваться между собой о положениях, отступающих от статей 49 и 50.

Глава 4. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

4.1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов

1. О Конвенции.

В отличие от других магистральных видов транспорта, практическая реализация договорных отношений международного характера которых предусматривает инвариантность применения различных регламентирующих и регулирующих норм, международное частное автотранспортное право основано практически на одной конвенции - Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов <1>.

<1> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road of 19 may 1956.

Конвенция разработана под эгидой и в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН). Ее подлинный текст опубликован ООН на французском и английском языках отдельным изданием за N E/EE/253 и N E/ECE/TRAN S/480. Среди юристов-транспортников Конвенция больше известна под аббревиатурой CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par roure). Поэтому чаще всего этот международный договор именуют CMR Конвенцией.

CMR Конвенция является базовой, основополагающей нормой международного автотранспортного частного права. Она регламентирует общепринятые, сложившиеся главным образом в европейской практике правила и обычаи, касающиеся договора перевозки. Конвенция устанавливает процедуры, применяемые сторонами договора международной дорожной перевозки грузов в части его заключения, исполнения, расторжения, а также устанавливает ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение им условий договора. Цель Конвенции указана в преамбуле. В ней говорится о том, что Конвенция разработана для унификации условий, регулирующих договор международной дорожной (автомобильной <1>) перевозки груза, в частности, того, что касается применяемых для таких

перевозок документов и ответственности перевозчика.

<1> Дословный перевод названия Конвенции с английского и французского языков указывает на "дорожную перевозку". Однако с позиций русского языка принято именовать такие перевозки автомобильными.

CMR Конвенция была подписана в Женеве (Швейцария) 19 мая 1956 г. <1> в одном экземпляре на английском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным **(статья 51)** <2>. Конвенция вступила в законную силу 2 июля 1961 г. Конвенция подлежит ратификации заинтересованными для присоединения к ней государствами **(статья 42)**. Россия является участницей Конвенции, так как СССР присоединился к ней 1 августа 1983 г. в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР. Для СССР Конвенция вступила в силу 1 декабря 1983 г.

<1> Странами, подписавшими Конвенцию в указанную дату, были Бельгия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Польша, Франция, Швейцария, Швеция и Югославия.

<2> В данной работе анализируется текст Конвенции на русском языке, изданный Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) в 1994 г.

На 1 января 2008 г. государствами - участниками Конвенции являются <1>: Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания и Северная Ирландия, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Молдова, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Таджикистан, Тунис, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

<1> Приводятся в алфавитном порядке.

Таким образом, в CMR Конвенции участвуют, за редким исключением, практически все страны Европы, а также страны Азии и Северной Африки. Причем каждый год география стран-участниц неуклонно увеличивается, так как иного многостороннего международного договора в сфере частного автотранспортного права на евразийском и смежном пространствах нет. CMR Конвенция состоит из преамбулы, восьми глав документа, включающего 51 статью, и Протокола о подписании.

Протоколом от 5 июля 1978 г. были изменены отдельные статьи Конвенции. На 1 января 2008 г. участниками Протокола являются: Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Румыния, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Тунис, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Финляндия, Франция, Хорватия, Швейцария, Швеция, Эстония.

Несмотря на то что не все государства являются участниками интегрированной Конвенции, в данной работе анализируется текст с внесенными в него Протоколом 1978 г. изменениями. Россия не присоединилась к данному Протоколу. Однако его положения применяются на практике как добровольно, так и на основании решений судебных и арбитражных органов.

Страны - участницы Конвенции договорились об императивном характере использования ее положений применительно к процедурам регулирования условий договоров международной автомобильной перевозки грузов. Страны-участницы не будут изменять положения Конвенции путем специальных соглашений между двумя или несколькими странами и будут применять ее без изменений, изъятий и дополнений **(пункт 5 статьи 1)**.

Такие соглашения (обычно - двусторонние <1>) представляют собой систему правоустанавливающих отношений между странами в отношении общих вопросов организации и осуществления международных автомобильных сообщений между договаривающимися странами <2>. Соглашения определяют общие правила, положения, касающиеся: автомобильных дорог, открытых для использования в международном сообщении; водительских прав и регистрационных документов на транспортные средства; разрешительной системы осуществления перевозок; страхования гражданской ответственности перед третьими лицами; уровня налогов и сборов, в том числе и дорожных, и порядка их взимания; процедур пограничного, таможенного, санитарного, ветеринарного и иных видов контроля; расчетов и платежей; санкций за нарушение перевозчиками условий соглашений и пр. Заключаемые соглашения в большинстве своем унифицированы по форме и близки по содержанию. Такие соглашения не затрагивают вопросов, носящих

частноправовой характер в отношении договоров международной перевозки грузов.

<1> Двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении.

<2> Россия имеет двусторонние соглашения с Азербайджаном, Австрией, Албанией, Арменией, Беларусью, Бельгией, Болгарией, Боснией и Герцеговиной, Великобританией и Северной Ирландией, Венгрией, Германией, Грецией, Грузией, Данией, Ираком, Ираном, Ирландией, Испанией, Италией, Казахстаном, Кипром, Китаем, Кыргызстаном, Латвией, Литвой, Люксембургом, Македонией, Мальтой, Молдовой, Монголией, Нидерландами, Норвегией, Польшей, Румынией, Сербией, Словакией, Словенией, Таджикистаном, Туркменистаном, Турцией, Узбекистаном, Украиной, Финляндией, Францией, Хорватией, Черногорией, Швейцарией, Швецией, Чехией, Эстонией.

Императивный характер положений Конвенции в отношении договора международной автомобильной перевозки груза продекларирован также в **пункте 1 статьи 41**. Всякое соглашение сторон договора перевозки, а также перевозчиков между собой, предусматривающее отступление от положений Конвенции, признается недействительным <1>. При этом недействительность таких соглашений не затрагивает правомочность иных условий договора.

<1> Это не касается специальных положений договора перевозки в отношении соглашений между перевозчиками, когда перевозка осуществляется несколькими последовательными перевозчиками (**статья 40** Конвенции).

2. Сфера применения Конвенции.

Глава первая по счету с аналогичным названием состоит из двух статей.

Под юрисдикцию Конвенции подпадает любой договор международной автомобильной перевозки груза, когда груз перевозится за вознаграждение и когда место приема груза к перевозке и место, предназначенное для его сдачи, находятся в двух разных странах, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции **(пункт 1 статьи 1)**.

Если перевозки грузов осуществляются между двумя пунктами, расположенными на территории одной страны, то договорные отношения по ним подпадают под сферу регулирования национального права. В нашей стране специальной нормой автотранспортного права является Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта 2007 г. Анализ содержания этого нормативного акта изложен в пункте 4.2 настоящей работы.

Возможность применения положений Конвенции при перевозках между пунктами отправления и назначения, находящимися на территории одной и той же страны транзитом по территории другой (других) страны (стран), определяется соответствующими соглашениями заинтересованных сторон. Такие соглашения могут признать как юрисдикцию Конвенции, так и регулирование перевозок нормами национального права в пределах каждой страны, по территории которой эти перевозки осуществляются. Международные перевозки грузов между пунктами отправления и назначения, расположенными в пределах, установленных по соглашению сторон приграничных зон, регулируются упрощенными правилами, вырабатываемыми, однако, главным образом на основе положений Конвенции.

Международный характер договора перевозки определяется тем, что пункт приема груза к перевозке и предусмотренный договором пункт сдачи находятся в двух различных странах. Возмездность по такому договору указана в Конвенции в явном виде. Содержание указанного пункта поясняет, что местожительство сторон договора перевозки и их национальная принадлежность не влияют на условия договора перевозки, если он удовлетворяет вышеприведенным квалификационным признакам. Факты того, что отправитель, получатель или перевозчик являются иностранными лицами по отношению к стране исполнения обязательства лицами, не могут служить доказательствами международного характера договорных отношений по перевозке груза.

Сферой применения Конвенции являются международные автомобильные перевозки в случаях, когда договорные отношения по перевозке груза предусматривают, что груз должен покинуть территорию одной страны и быть перевезен на территорию другой. Условие, выделенное автором как "должен", вытекает из формулировки Конвенции, которая указывает, что международный характер договора является априорным, а не по свершившемуся факту пересечения автотранспортным средством с грузом хотя бы одной государственной границы. Условие договора перевозки изначально подразумевает, что груз должен быть выдан перевозчиком в пункте назначения на территории другой страны. Даже если этого не произойдет и груз по какой-либо причине не пересечет ни одной государственной границы <1>, договор перевозки все

равно будет квалифицирован как международный и должен подпадать под юрисдикцию Конвенции.

<1> Таких причин может быть достаточно много. Это и форс-мажорные обстоятельства, и снятие с экспорта перевозимого груза, и возврат груза отправителю по его требованию до пересечения границы страны отправления, и возврат транспортного средства в пункт отправления из-за неправильности или недостаточности товаросопроводительных документов, и многие другие причины.

Конвенция носит так называемый открытый характер. Для того чтобы применялись ее положения, достаточно, чтобы хотя бы одно из двух мест - принятия груза к перевозке или предназначенное для его сдачи - находилось в двух разных странах, из которых хотя бы одна являлась участницей Конвенции. Открытый характер Конвенции имеет значение по двум аспектам. Во-первых, это обеспечивает судебную правовую защиту субъектам договорных отношений из стран, не участвующих в соглашении. Во-вторых, способствует расширению сферы применения Конвенции. Со странами - участницами Конвенции субъекты договоров перевозки из стран, не участвующих в соглашении, работают по правилам Конвенции. Это заставляет их присоединяться к Конвенции, с тем чтобы работать с другими странами-соседями и регионами по устоявшимся унифицированным правилам и процедурам. Несмотря на то что формально CMR Конвенция - региональный (европейский) международный договор, его распространение вышло далеко за пределы континента и фактически перешло на Евразию. Это особенно заметно по странам - участницам Конвенции - среднеазиатским республикам бывшего СССР. По нормам и правилам Конвенции регулируются все международные автомобильные перевозки грузов на постсоветском пространстве.

Конвенция не делает различий между коммерческими и государственными или правительственными перевозчиками. И на тех, и на других распространяется юрисдикция Конвенции **(пункт 3 статьи 1)**.

Конвенция определяет перечень грузов, к перевозке которых положения Конвенции не применяются **(пункт 4 статьи 1)**. Декларируется перечень, сгруппированный по трем позициям: грузы, перевозимые согласно международным почтовым конвенциям <1>; перевозки покойников; перевозки обстановки и мебели при переездах.

<1> При перевозке предметов, составляющих монополию почтовых ведомств стран отправления или назначения.

Не следует путать приведенный перечень грузов, перевозка которых не подпадает под сферу действия Конвенции, и перечень категорий грузов, для перевозки которых не требуется разрешение. Разрешение представляет собой реализацию квоты, выданной другим государством на право въезда на его территорию автотранспортного средства с грузом коммерческого характера. Для перевозок грузов некоммерческого характера, которые будут временно использоваться на территории другой страны и будут возвращены в страну отправления, разрешение на въезд не требуется. К таким грузам относятся: транспортные средства, животные и инвентарь для проведения спортивных мероприятий; экспонаты и оборудование для выставок и ярмарок; театральные декорации и реквизит; музыкальные инструменты; оборудование для кино- и фотосъемок, радио- и телепередач; поврежденные автотранспортные средства; запасные части для непосредственной их замены на неисправных автотранспортных средствах и пр. Формально Конвенция не содержит никаких отсылок к указанным соглашениям. Однако реализовать перевозки грузов по правилам иным, чем предписывают двусторонние межправительственные соглашения, невозможно.

В отношении области применения Конвенции хотелось бы остановиться на специфических условиях перевозки груза, когда некоторые стороны и субъекты договорных отношений оказываются едиными в двух лицах. Такое возможно и на любых других видах транспорта, однако особенно часто проявляется именно при международных автомобильных перевозках в силу их специфики (сравнительно небольшие расстояния перевозок и сроки доставки грузов, мобильность перевозок, сравнительно невысокая стоимость автотранспортных средств по отношению к стоимости перевозимых в них грузов и др.). Крупные экспортеры и импортеры приобретают автомобильный подвижной состав для доставки поставляемых ими за рубеж или им из-за рубежа грузов и де-юре становятся международными автомобильными перевозчиками при условии выполнении необходимых процедур, предусмотренных в стране регистрации такого вида деятельности (международных автомобильных перевозок грузов).

Конвенция не применяется в тех случаях, когда отправитель и перевозчик являются одним и тем же лицом (юридическим или физическим), поскольку одно и то же лицо не может заключить договор перевозки само с собой. Однако такие случаи доставки товаров достаточно распространены в современной практике.

Накладная на международную перевозку в этих случаях не будет иметь юридической силы (так как нет договора перевозки) и формально не обязательна, но на практике она оформляется по требованиям таможенных властей для таможенного оформления перевозок и грузов, а также для ведения статистического учета.

Перевозчик и получатель могут быть одним и тем же лицом при условии, что из договора перевозки следует, что он заключен между различными лицами - отправителем и перевозчиком. Услуги перевозчика должны быть оплачены отправителем в той или иной форме. Это должно быть подтверждено необходимыми отметками в накладной и соответствующими платежными документами.

Конвенция не дает определений понятий, используемых в тексте документа. Исключение составляет понятие "транспортное средство" как ключевое понятие, определяющее специфику автомобильного вида транспорта **(пункт 2 статьи 1)**. Однако транспортное средство определяется не с помощью конкретной дефиниции, а опосредованно, с помощью отсылки к другому международному нормативному акту. Названные в Конвенции автотранспортные средства - автомобили, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы - согласно указанному пункту следует понимать в терминах **статьи 4** Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 г. Здесь следует учитывать, что CMR Конвенция была подписана в 1956 г. Поэтому в ней содержится отсылка к международному договору 1949 г. С тех пор Конвенция о дорожном движении несколько раз претерпевала изменения. Она была изменена и дополнена следующими международными нормативными актами: Европейским соглашением от 16 сентября 1950 г., Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. и Европейским соглашением от 1 мая 1971 г. Для конкретизации понятия "транспортное средство" следует пользоваться определениями последних по сроку принятия указанных международных договоров.

Сегодня не только положения международных договоров о дорожном движении определяют содержание понятия "транспортное средство". Возможность использования перевозчиком того или иного транспортного средства для реализации договора перевозки определяется также и положениями двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении, о которых было указано выше. В них иногда приводится конкретный набор автотранспортных средств <1>, допускаемых к движению по автомобильным дорогам стран, заключивших соответствующее двустороннее соглашение.

<1> Конвенция оперирует только понятием "транспортное средство".

Под область применения Конвенции подпадают любые перевозки грузов в международном автомобильном сообщении, кроме поименованных выше **(пункт 4 статьи 1)**. Даже если часть договорного маршрута исполняется другим видом транспорта без перегрузки груза из автотранспортного средства, в которое он был изначально загружен в пункте отправления. Речь идет о перевозках, когда автотранспортное средство с грузом перевозится на определенных частях маршрута на транспортных средствах других видов транспорта - морского, внутреннего водного, железнодорожного, воздушного. В соответствии с правилами **пункта 1 статьи 2** к любой такой перевозке Конвенция применяется в целом. Однако в случае повреждений, порчи или утраты груза, а также просрочки в доставке ответственность автомобильного перевозчика будет определяться не по правилам CMR Конвенции, а по императивным нормам той международной конвенции или национального закона, по которым определялась бы ответственность перевозчика соответствующего вида транспорта <1>.

<1> Если эти нарушения не были вызваны действиями или упущениями автомобильного перевозчика, а были вызваны событиями, которые могли произойти только по причине и во время перевозки автотранспортного средства с грузом другим видом транспорта.

Такое объяснение является вполне объяснимым и логичным. Если автотранспортное средство вместе с грузом перевозится на транспортном средстве другого вида транспорта (на морском пароме, на железнодорожной платформе и пр.), то на этой части маршрута оно само (транспортное средство с грузом) является "грузом" в договорных отношениях между перевозчиком другого вида транспорта и автомобильным перевозчиком. Причем автомобильный перевозчик будет являться заказчиком транспортной услуги и стороной договора перевозки на этой части маршрута, выступая перед перевозчиком другого вида транспорта и отправителем, и получателем.

Естественно, что в случае повреждений, порчи или утраты груза ответственность перевозчика другого вида транспорта будет определяться нормами права, применимыми для регулирования договорных

отношений этого вида транспорта. Правила **пункта 1 статьи 2** Конвенции гласят: в этой ситуации автомобильный перевозчик будет отвечать перед отправителем или получателем груза так же, как перед автомобильным перевозчиком будет отвечать перевозчик соответствующего вида транспорта. Фактически речь идет о том, что на эту часть маршрута отправителем заключен договор перевозки с перевозчиком другого вида транспорта. Бремя доказывания отсутствия вины автомобильного перевозчика перед правомочным по договору лицом и обоснования размеров выплат в соответствии с нормами императивного права на других видах транспорта <1> лежит на автомобильном перевозчике.

<1> Речь идет о нормах международного частного транспортного права, рассмотренных в данном издании.

Если порядок исчисления возмещения и размер сумм, подлежащих выплате, будут иными, нежели те, которые указаны в Конвенции, на перевозчике лежит бремя доказывания того, что повреждение, порча или утрата груза, а также нарушение срока доставки произошли именно на том участке маршрута, на котором автомобильный перевозчик фактически не являлся таковым, а являлся перевозчиком другого вида транспорта. В таком договоре (и в накладной) международной автомобильной перевозки должны быть оговорены маршрут перевозки и возможность использования иных видов транспорта (при сохранении целостности автотранспортного средства) или оговорка о том, что перевозчик вправе выбрать способ доставки груза по своему усмотрению на основе принципов разумности и добросовестности.

Если автомобильный перевозчик осуществляет перевозки также другими видами транспорта в рамках доставки груза от пункта отправления до пункта назначения, то его ответственность определяется не как ответственность только автомобильного перевозчика, а как ответственность лица, которое осуществляло перевозки различными видами транспорта на различных участках маршрута **(пункт 2 статьи 2)**.

3. Договор перевозки.

Глава III Конвенции (ст. ст. 4 - 16) посвящена регламентации условий договора перевозки груза и содержит условия заключения и исполнения такого договора.

Конвенция не дает определения договора перевозки груза. Международный характер договорных отношений определен положениями **пункта 1 статьи 1**. Там же установлено, что договор перевозки должен содержать место приема груза к перевозке и предусматривать место его сдачи, т.е. договор должен устанавливать место начала и место окончания договорных отношений по перевозке груза. В обязанность перевозчика вменяется доставка груза в установленный договором пункт назначения. Место исполнения обязательства является существенным условием договора.

Возмездность по договору перевозки также определена **пунктом 1 статьи 1**. Оплата услуг перевозчика, как одно из существенных условий договора, должна быть формально декларирована в договоре перевозки, зафиксирована в накладной и фактически произведена в соответствии с процедурами и в сроки, с которыми согласились стороны договора. Форма вознаграждения за услуги по договору перевозки груза и порядок расчетов между сторонами договора Конвенцией не определены.

Из того, что накладная подписывается отправителем и перевозчиком, следует, что именно эти лица изначально являются сторонами договора. Конвенция вменяет отправителю две функции - правовую и функциональную. С одной стороны, отправитель - это сторона договора и потому для перевозчика правомочное по договору лицо до момента выдачи груза получателю. Как сторона договора перевозки отправитель имеет право распоряжаться грузом **(пункт 1 статьи 12),** если это право не было передано получателю по договору и соответствующим образом зафиксировано в накладной **(пункт 3 статьи 12)**. С другой стороны, отправитель - это лицо, передающее груз перевозчику **(статья 8)**.

Форма и содержание договора перевозки Конвенцией не определены. Не установлена также письменная форма договора.

Ничто в тексте Конвенции не указывает на то, каким должен быть договор перевозки - консенсуальным или реальным. Следовательно, он может быть и тем и другим на усмотрение сторон договора.

Консенсуальный договор в виде совместно подписанного документа - бланкетный договор - распространенная практика договорных отношений в сфере международных автомобильных перевозок грузов. Договор перевозки в форме совместно подписанного документа составляют, как правило, в том случае, если стороны имеют намерение установить долгосрочные отношения, связанные с перевозками грузов. В таком договоре, именуемом также "генеральным соглашением", стороны стараются оговорить все возможные аспекты отношений друг с другом, связанные с организацией и осуществлением перевозок, а также вопросы ответственности сторон по условиям договора международной перевозки груза, не

поименованные в Конвенции.

Консенсуальный договор перевозки в виде безусловного акцепта твердой оферты оформляется, как правило, на стадии начальных отношений или в случае эпизодических контактов между сторонами. Договор считается заключенным, когда конкретное адресное предложение (оферта) одной из сторон полностью принято (акцептовано) другой.

Реальный договор перевозки не исключен из сферы применения Конвенции. Однако для его реализации требуется основательная нормативная подзаконная база национального применимого права, какая, например, существует в железнодорожном праве. На автомобильном транспорте, по крайней мере в Российской Федерации, такой нормативной базы пока нет. Поэтому реальный договор перевозки нечасто применяется в практике международных автомобильных сообщений.

Договор перевозки, заключенный согласно положениям Конвенции, следует считать срочным. На это указывает **статья 19**. Груз должен быть доставлен или в согласованный сторонами срок или, в отсутствие такового, в течение разумного времени, необходимого для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

Накладная не является договором перевозки, а лишь подтверждает факт его заключения (наличия). Отсутствие, неправильность или утрата накладной не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки **(статья 4)**.

Форма накладной <1> (CMR Internationaler Frachtbrief или CMR Truck waybill) Конвенцией не определена. Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) <2> была разработана форма накладной, рекомендуемая перевозчикам, экспедиторам, операторам и агентам для оформления и подтверждения договоров перевозки груза. Однако каждое из упомянутых лиц вправе разрабатывать и применять наиболее удобную для него форму перевозочного документа в соответствии с законами и нормативными актами своей страны. Любая форма накладной должна содержать обязательные и дополнительные реквизиты, поименованные в **статье 6** Конвенции.

<1> Такую накладную называют обычно "CMR накладной" - по аббревиатуре названия Конвенции.

<2> International Road Transport Union (IRU).

Комплект перевозочных документов (накладных) может состоять из любого количества экземпляров, однако только первые три - по количеству субъектов договора перевозки - являются оригиналами и имеют одинаковую юридическую силу. Первый экземпляр накладной предназначен для отправителя, второй - сопровождает груз и выдается вместе с грузом получателю, третий - сопровождает груз и остается у перевозчика. Все оригиналы накладной подписываются сторонами договора перевозки - отправителем и перевозчиком **(пункт 1 статьи 5)**. Возможные формы и варианты подписей сторон определяются законом страны, в которой составлена накладная.

Чаще всего накладная составляется в большем количестве экземпляров, чем это указано в Конвенции. Остальные, после трех оригиналов, экземпляры накладной являются копиями. Количество копий накладной определяется, как правило, числом пересекаемых грузом государственных границ, а также национальными таможенными процедурами. Точное количество оформляемых копий накладной иногда указывается в двусторонних межправительственных соглашениях о международных автомобильных сообщениях.

Если договор предусматривает перевозку партии груза в объеме (количестве), превышающем вместимость (грузоподъемность) указанного в договоре типа транспортного средства, то накладных оформляется, как правило, столько, сколько транспортных средств необходимо использовать для осуществления перевозки всего груза <1>. Деление груза на несколько транспортных средств с оформлением соответствующего количества накладных может быть затребовано отправителем или перевозчиком также в тех случаях, когда к перевозке предъявляются грузы, по любой причине не предназначенные для совместной транспортировки (химические, физические, биологические и иные свойства грузов), а также по требованию таможенных органов **(пункт 2 статьи 5)**. Для выполнения таможенных формальностей по процедуре МДП каждая партия груза в каждом автотранспортном средстве должна быть оформлена по своей накладной.

<1> Данное правило не является императивным. В **пункте 2 статьи 5** сказано о том, что "отправитель или перевозчик имеют право потребовать составления накладной на каждый используемый автомобиль".

Наоборот, перевозка нескольких партий грузов (каждая по своей накладной) в одном транспортном

средстве допускается, но только при полном соблюдении процедур в соответствии с Конвенцией МДП (Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г.). В Конвенции МДП указано, что в одном транспортном средстве можно перевозить несколько партий грузов при соблюдении следующих условий: общее число таможен мест (стран) отправления и мест (стран) назначения грузов не должно быть более четырех; все таможни места отправления грузов должны находиться в одной стране; таможни мест назначения грузов должны находиться не более чем в двух странах; партии груза должны быть размещены в автотранспортном средстве таким образом, чтобы был возможен досмотр каждой из них.

Обязательные реквизиты накладной указаны в **пункте 1 статьи 6**. Содержание обязательных полей (строк, боксов) накладной указывает на обязательные условия договора перевозки. Итак, накладная должна содержать: дату и место ее составления **(подпункт "a" пункта 1 статьи 6)**; наименования и адреса сторон и субъектов договора перевозки - отправителя **(подпункт "b" пункта 1 статьи 6)**, перевозчика **(подпункт "c" пункта 1 статьи 6)** и получателя **(подпункт "e" пункта 1 статьи 6)**. Маршрут перевозки обозначается в накладной путем указания места и даты приема груза <1> к перевозке и места, предназначенного для сдачи груза **(подпункт "d" пункта 1 статьи 6)**. Обязательно в накладной указание на платежи, связанные с перевозкой **(подпункт "i" пункта 1 статьи 6)** <2>. В отношении перевозимого груза в накладной должно быть указано: характер груза и род его упаковки **(подпункт "f" пункта 1 статьи 6)**; число мест, их специальная маркировка и нумерация **(подпункт "g" пункта 1 статьи 6)**; вес груза или его количество **(подпункт "h" пункта 1 статьи 6)**. Накладная должна содержать инструкции для выполнения таможенных и иных формальностей **(подпункт "j" пункта 1 статьи 6)**, а также указание на то, что перевозка подчиняется положениям Конвенции **(подпункт "k" пункта 1 статьи 6)**.

<1> Дата приема груза к перевозке начинает период ответственности перевозчика по договору.

<2> Размер провозных платежей, составляющих основу платежей, связанных с перевозкой, зависит главным образом от расстояния перевозки: перевозчики пользуются покилометровыми тарифами (за автомобиль).

Последнее указание чрезвычайно важно для перевозчика. Если накладная не будет содержать оговорку о юрисдикции Конвенции по отношению к договору перевозки, то перевозчик будет отвечать за все расходы и убытки правомочного по договору лица (отправителя или получателя), которые это лицо понесло вследствие такого упущения **(пункт 3 статьи 7)**. Обычно такая оговорка не вносится в накладную, а уже присутствует в бланке накладной, оформленном типографским образом.

Ряд данных вносится в накладную в случае необходимости по согласованию сторон. Некоторые из них Конвенция перечисляет **(пункт 2 статьи 6)**. Возможно включение в накладную указания на запрет перегрузки груза в другое транспортное средство **(подпункт "a" пункта 2 статьи 6)**, объявление стоимости груза и специального интереса в его доставке **(подпункт "d" пункта 2 статьи 6)**, согласование срока доставки груза **(подпункт "f" пункта 2 статьи 6)**, перечень документов, переданных перевозчику **(подпункт "g" пункта 2 статьи 6)**, и др. Инициатором включения таких данных обычно бывает отправитель <1>.

<1> Целесообразность включения отправителем таких оговорок в накладную и правовые последствия этого будут рассмотрены ниже.

Перевозчик обычно включает в накладную указания об уплате ему платежей: тех, которые обязан уплатить отправитель **(подпункт "b" пункта 2 статьи 6)**, и тех, которые причитаются ему при выдаче груза получателю **(подпункт "c" пункта 2 статьи 6)**. Плательщик транспортных услуг (отправитель или получатель) определяется договором перевозки и, как правило, указывается в накладной. Перевозчик предпочитает строить свои финансовые отношения с отправителем и получать оговоренные провозные платежи до начала процесса транспортировки груза.

Однако на практике плательщик (или плательщики) по договору перевозки определяется не произвольно, а в соответствии с тем, на каких базисных условиях поставки был заключен договор купли-продажи товаров, о доставке которых и был заключен данный договор международной перевозки груза. Перевозчик о них, как правило, не знает. Но должен считаться с распределением расходов между продавцом и покупателем товаров по другому договору, стороной которого он не является.

Обязанности сторон договора купли-продажи нести те или иные транспортные расходы, т.е. полностью или частично уплачивать перевозчику провозные платежи, определяются базисными условиями поставки товаров по правилам Инкотермс соответствующего года издания. Если учитывать, что накладная,

как правило, подтверждает выполнение продавцом его обязанностей по договору купли-продажи, сведения в накладной о том, кто оплатил перевозку, приобретают первостепенное значение.

Оплата услуг по договору перевозки производится продавцом (отправителем), если договор купли-продажи заключен на базисных условиях CPT ("перевозка оплачена до..."), CIP ("перевозка и страхование оплачены до..."), DDU ("поставка без уплаты пошлины") и DDP ("поставка с уплатой пошлины"). Покупатель (получатель) оплачивает перевозку в тех случаях, когда стороны договора купли-продажи согласились с одним из следующих базисных условий: EXW ("с завода") и FCA ("франко-перевозчик"). И только в случае применения базиса поставки на условии DAF ("поставка на границе") продавец (отправитель) и покупатель (получатель) распределяют платежи, связанные с автомобильной перевозкой, до и после поименованного в контракте погранперехода. Но на практике применение базисного условия поставки DAF к доставке товаров в международном автомобильном сообщении встречается редко.

Конвенция декларирует, что стороны договора перевозки вправе внести в накладную любые сведения, которые будут признаны сторонами необходимыми **(пункт 3 статьи 6)**.

Конвенция не указывает в явном виде на лицо, которое должно оформлять накладную. Однако из содержания **пункта 2 статьи 7** становится ясно, что таким лицом, а вернее, лицом, ответственным за внесение в накладную данных и сведений, является отправитель. Даже если накладную оформляет перевозчик <1>, то ответственность за внесенные в нее сведения несет отправитель. До доказательства обратного признается, что перевозчик внес эти сведения от имени отправителя **(пункт 2 статьи 7)**. Отправитель будет освобожден от ответственности, если докажет, что не давал поручения никаким третьим лицам (в том числе и перевозчику) оформлять от его имени накладную или вносить в нее какие-либо сведения. Если накладную оформил экспедитор, то это означает, что накладную оформил сам отправитель, так как экспедитор является лицом, действующим по поручению перевозчика <2>.

<1> На практике накладную чаще всего оформляет перевозчик, реже - экспедитор.

<2> В Правилах транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. N 554, дано определение договора транспортной экспедиции как гражданско-правовой сделки, в соответствии с которой экспедитор за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет клиента оказать транспортно-экспедиционные услуги **(пункт 4)**.

Тем не менее не все сведения, указанные в накладной, должны вноситься в нее отправителем. Естественно, что отправитель несет ответственность только за внесенные или представленные им сведения. Это касается подпунктов **"b"**, **"d"**, **"e"**, **"f"**, **"g"**, **"h"**, **"j" пункта 1 статьи 6**, всех дополнительных сведений в соответствии с **пунктом 2 статьи 6**, а также иных данных и сведений, внесение которых в накладную было инициировано именно им согласно **пункту 3 статьи 6 (пункт 1 статьи 7)**. За полноту и достоверность иных сведений накладной отвечает перевозчик. Поэтому подразумевается, что именно он вносит их в накладную.

Содержание **пункта 1 статьи 9** еще раз подтверждает, что накладная является доказательством prima facie заключения договора перевозки, условий этого договора и принятия груза перевозчиком. Термин "prima facie" (на первый взгляд) означает, что накладная будет подтверждать наличие договора перевозки до тех пор, пока не будет доказано обратное.

Условия принятия груза к перевозке определены правилами **статьи 8**. Перевозчик принимает груз к перевозке по внешнему виду (по наружному осмотру). Это закреплено правилами **пункта 1 статьи 8**. Отправитель указывает в накладной число грузовых мест, их маркировку и нумерацию **(подпункт "g" пункта 1 статьи 6)**. Перевозчик обязан проверить правильность этих записей, сверяя их по факту с принимаемым грузом **(подпункт "a" пункта 1 статьи 8)**. Проверка внешнего состояния груза и его упаковки также входит в обязанность перевозчика **(подпункт "b" пункта 1 статьи 8)**.

Если у перевозчика есть основания полагать, что указанные в накладной сведения относительно состояния груза и количества грузовых мест неверны, или он не имеет возможности эти сведения проверить, перевозчик должен вписать в накладную мотивированные оговорки. Однако эти оговорки могут иметь доказательную силу только в тех случаях, когда отправитель с ними согласится и укажет об этом в накладной **(пункт 2 статьи 8)**. Односторонние пометки перевозчика в накладной типа "принято без подсчета количества мест", "при погрузке не присутствовал" и пр. не имеют доказательной силы. Не принятая отправителем оговорка перевозчика о большом количестве грузовых мест, подсчет которых занял бы много времени, скорее всего, не будет принята в качестве доказательства невозможности проверки груза.

Перевозчик может не выполнять свои обязанности в соответствии с **пунктом 1 статьи 8**, если груз ему передан в исправном транспортном средстве или контейнере за чужими исправными пломбами (отправителя, экспедитора, таможни). В этом случае перевозчик не несет ответственности за сохранность и состояние груза, а лишь отвечает за надлежащее состояние транспортного средства или контейнера и целостность пломб и иных охранных знаков и устройств. Поэтому оговорка перевозчика, что он принял груз за таможенными пломбами и не имел возможности его проверить, будет правомерной.

Проверка массы груза не является для перевозчика обязательной **(пункт 3 статьи 8)**. Но отправитель может ее потребовать и внести результаты проверки в накладную. При этом перевозчик может потребовать возмещения расходов, связанных с такой проверкой. То же относится к проверке содержимого грузовых мест. Следует отметить, что масса груза, принятого к перевозке, имеет существенное значение для определения размера ответственности перевозчика при полной или частичной утрате груза, а также в случае его порчи или повреждения **(статья 23)**. После выполнения указанных проверок перевозчик не сможет впоследствии сослаться на то, что не имел достоверных сведений о массе, объеме или количестве принятого им груза.

Если накладная не содержит мотивированных оговорок перевозчика, то до доказательства иного действует презумпция того, что груз, его упаковка и количество грузовых мест в момент приема к перевозке находились в надлежащем состоянии и соответствовали указанному в накладной **(пункт 2 статьи 9)**. Доказательная сила накладной проявляется не только в договорных отношениях по международной перевозке груза. В соответствии с установившейся практикой договорных отношений по международной купле-продаже, а также финансово-банковских отношений чистый транспортный документ без мотивированных оговорок перевозчика относительно качества и количества принятого им от отправителя груза признается документарным доказательством надлежащей поставки товара по большинству базисных условий поставки <1>.

<1> **Статья 24** Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов. Документ 600 Международной торговой палаты (UCP 600). Вступил в силу с 1 июля 2007 г.

Реализация договора международной автомобильной перевозки предусматривает пересечение государственных и таможенных границ, а также выполнение перевозчиком иных формальностей с грузом. Для этого требуются необходимые сопроводительные документы на товар и инструкции для исполнения формальностей. Инструкции для выполнения перевозчиком таможенных и иных формальностей являются обязательными и указываются отправителем в соответствии с **подпунктом "j" пункта 1 статьи 6**. Прилагаемые к накладной или передаваемые перевозчику необходимые документы формально являются факультативными действиями **(подпункт "g" пункта 2 статьи 6)**.

Однако содержание **пункта 1 статьи 11** указывает на обязательность приложения к накладной или предоставления отправителем перевозчику всех необходимых документов для выполнения таможенных и иных формальностей. Перечень таких документов Конвенцией не установлен, а перевозчик не обязан проверять их полноту и правильность **(пункт 2 статьи 11)** <1>. Сведениями о необходимом наборе документов обладает перевозчик как лицо, постоянно работающее с грузами, пересекающими таможенные и иные границы. Как правило, добросовестный перевозчик, заинтересованный в надлежащем исполнении договора без возникновения дополнительных расходов и убытков у его сторон, ставит в известность отправителя о перечне необходимых документов и сведений.

<1> Такими документами могут быть: паспорт сделки, счет-фактура, отгрузочная спецификация, фактура-спецификация, сертификат качества товара, сертификат происхождения товара, сертификат соответствия, упаковочный лист, карантинный сертификат, ветеринарный сертификат, санитарный сертификат и др., таможенные документы (книжка МДП, грузовая таможенная декларация и пр.), страховые полисы, банковские гарантии и др. По некоторым категориям товаров необходимыми сведениями являются названия территориальных таможенных органов стран, в которых должны быть выполнены формальности.

Чаще всего убытки перевозчика вызваны тем, что содержание таможенных и платежных документов, а также различного рода сертификатов не дает возможности проверяющим национальным органам - пограничным, таможенным, санитарным, ветеринарным и иным службам - пропустить груз через государственную границу страны.

Отправитель несет ответственность за ущерб, причиненный перевозчику отсутствием или неправильностью таких документов и сведений **(пункт 2 статьи 11)**, а перевозчик несет ответственность за

последствия утраты или неправильного использования предоставленных отправителем документов **(пункт 3 статьи 11)**. Ответственность отправителя Конвенцией не установлена, а потому определяется национальными нормами применимого права, а ответственность перевозчика ограничена размером возмещения как за полную утрату всего груза **(пункт 3 статьи 11)**. Отправитель заинтересован в том, чтобы полный перечень приложенных товаросопроводительных документов был внесен в накладную вследствие императивной ответственности перевозчика за их утрату и неправильное использование.

Основным правом отправителя как лица, заключившего договор перевозки, является право распоряжаться грузом. Изначально именно отправитель является для перевозчика правомочным по договору лицом. Право отправителя распоряжаться грузом закреплено в **пункте 1 статьи 12** Конвенции. В соответствии с предоставленным ему Конвенцией правом отправитель имеет право потребовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения первоначального места доставки груза, выдачи груза иному лицу, чем то, какое указано в накладной.

Отправитель теряет право распоряжаться грузом, а получатель приобретает это право и становится таким образом правомочным по договору лицом, когда груз доставлен в пункт назначения и второй экземпляр накладной (экземпляр получателя) либо уже передан получателю **(пункт 2 статьи 12)**, либо получатель потребовал передачи этого экземпляра накладной **(пункт 1 статьи 13)**. И в том и в другом случае получатель приобретает право распоряжаться грузом после вручения ему накладной. Становясь в этих случаях правомочным по договору лицом получатель приобретает также права требований к перевозчику, основанные на праве, вытекающем из договора перевозки **(пункт 1 статьи 13)**. Приобретение получателем указанных прав естественно влечет за собой приобретение им и обязанностей, а именно обязанностей ликвидировать перед перевозчиком все задолженности и произвести окончательные платежи по договору перевозки **(пункт 2 статьи 13)**. В обеспечение этих платежей перевозчик имеет право задерживать груз <1>, т.е. не выдавать его до погашения задолженностей или предоставления соответствующих гарантий оплаты.

<1> Реализовывать свое залоговое право на груз.

Отправитель и получатель могут договориться о том, что право распоряжаться грузом может принадлежать получателю с момента составления накладной, о чем в документе должна быть соответствующая запись **(пункт 3 статьи 12)**. Такая запись будет означать, что правомочным по договору лицом будет являться именно получатель. Получатель, обладающий правом распоряжаться грузом, может дать указание перевозчику выдать груз другому лицу <1>. Однако лицо, которому переадресован груз, не может назначить других получателей **(пункт 4 статьи 12)**.

<1> Если перевозчик не может выполнить полученные им новые инструкции, он должен немедленно сообщить об этом лицу, эти инструкции давшему **(пункт 6 статьи 12)**.

Для реализации прав распоряжаться грузом Конвенция предписывает определенную процедуру **(пункт 5 статьи 12)**. Отправитель или получатель должны предоставить перевозчику первый экземпляр накладной (экземпляр отправителя), в который должны быть внесены новые инструкции. Выполнение новых инструкций должно быть возможным, не должно нарушать нормальной работы предприятия перевозчика, не должно наносить ущерб отправителям и получателям других грузов. Выполнение любой инструкции не должно приводить к делению любой партии груза, перевозимой по одной накладной.

Правомочное по договору лицо, дающее новые инструкции, обязано возместить перевозчику расходы и ущерб, вызванные их выполнением. Перевозчик, не выполнивший данных ему новых инструкций или выполнивший инструкции без требования предоставления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность за причиненный ущерб. Требование по возмещению ущерба может осуществлять правомочное по договору лицо, т.е. имеющее право на предъявление претензий в соответствии с положениями Конвенции **(пункт 7 статьи 12)**.

Статья 14 Конвенции регламентирует действия перевозчика в случаях возникновения препятствий к исполнению договора перевозки до прибытия груза к месту назначения. К основным причинам, по которым исполнение договора становится для перевозчика невозможным до прибытия груза к месту назначения, необходимо отнести вынужденное изменение маршрута перевозки из-за закрытия или ограничения пропускной способности автомобильных дорог и изменение срока доставки груза в связи с очередями на погранпереходах и пунктах таможенного контроля. Первоначально перевозчик должен запросить инструкции у правомочного по договору лица, т.е. у лица, имеющего право распоряжаться грузом **(пункт 1**

статьи 14). Это лицо может дать указание перевозчику, как ему поступить в сложившейся ситуации, что будет являться изменением договора перевозки. Если в разумный срок перевозчик не получает необходимых инструкций и у него есть возможность исполнить договор на иных, нежели указано в накладной, условиях, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом **(пункт 2 статьи 14)**.

Конвенция не определяет понятия "разумный срок" применительно к сроку получения ответа на запрашиваемые перевозчиком инструкции. Этот пробел можно возместить условиями договора. Например, в договоре перевозки можно предусмотреть статью, регламентирующую порядок информирования перевозчиком правомочного лица об изменениях существенных условий договора, сроки и порядок получения ответных инструкций, возможные действия перевозчика в случае неполучения указаний и пр.

Если перевозчик принимает решение исполнить договор перевозки на условиях, отличных от указанных в накладной, он обязан будет впоследствии доказать правомочному лицу, что его действия были обоснованными, целесообразными и направленными на обеспечение интересов данного лица. Только в этом случае перевозчик может претендовать на возмещение своих расходов, в части не покрытых суммами, изначально указанными в накладной.

У перевозчика могут возникнуть обстоятельства в пункте назначения, по которым он не может исполнить условия договора. Речь чаще всего идет об отказе получателя принять груз от перевозчика. Получатель может отказаться принимать груз от перевозчика без объяснения причин, так как принять груз является не его обязанностью, а его правом <1>. До того момента, как получатель примет от перевозчика накладную, он не является стороной договора перевозки. Если получатель отказывается принять груз, перевозчик должен запросить инструкции от отправителя, так как последний является последним лицом, обладающим правом распоряжаться грузом **(пункт 1 статьи 15)**. В этом случае исполнение инструкций возможно перевозчиком без предъявления ему первого экземпляра накладной (экземпляр отправителя).

<1> Такие случаи имеют место, когда покупатель товара, оплатившей его стоимость по договору купли-продажи, отказывается в качестве получателя принимать груз от перевозчика. Обычно это происходит, когда падение цен на купленный товар делает нецелесообразным его получение из-за того, что таможенные платежи и стоимость реализации превышают возможные доходы от реализации товара.

Отказ получателя принять груз не является окончательным. Даже если он отказался от груза, получатель вправе потребовать от перевозчика его выдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций **(пункт 2 статьи 15)**.

Возможна ситуация, когда, реализуя свое право распоряжаться грузом, получатель назначил иного получателя, а тот отказался принять от перевозчика груз. В этом случае правила **статьи 15** применяются так, как если бы отправителем являлся получатель, указанный в накладной, а получателем - новый получатель, назначенный получателем прежним **(пункт 3 статьи 15)**. То есть, если новый получатель отказался принять груз, перевозчик должен запросить инструкции у получателя, изначально указанного в накладной.

Расходы, связанные с выполнением инструкций, равно как и расходы, связанные с запросом инструкций, должны быть возмещены перевозчику **(пункт 1 статьи 16)**. Конвенция не указывает, кто должен возмещать такие расходы, но, очевидно, расходы должны возмещаться правомочным лицом, давшим инструкции. На практике расходы, связанные с изменением договора перевозки, ложатся, как правило, на получателя. Перевозчик, реализуя свое залоговое право на груз **(пункт 2 статьи 13)**, не обязан выдавать его получателю до погашения всех платежей или получения соответствующих гарантий.

Последняя часть главы III "Заключение и исполнение договора перевозки" посвящена регламентации действий перевозчика в случае возникновения обстоятельств, препятствующих доставке груза в пункт назначения и выдаче его получателю. Если такие обстоятельства возникли и перевозчик не получил от правомочного лица необходимых инструкций, перевозчик имеет право закончить перевозку, выгрузив груз за счет этого лица **(пункт 2 статьи 16)**. После этого перевозчик обязан хранить груз за счет лица, имеющего право распоряжаться грузом, или доверить хранение третьему лицу. В последнем случае перевозчик будет отвечать только за осмотрительный выбор хранителя. Выдача груза будет произведена только после погашения всех платежей согласно накладной и оплаты иных расходов **(пункт 2 статьи 16)**.

Как правило, местом выгрузки чаще всего является таможенный терминал или склад, куда нерастаможенный груз сдается на хранение под его залоговую стоимость. Подтверждать исполнение перевозчиком его обязанностей будет чистый складской документ (расписка, простое складское свидетельство, двойное складское свидетельство, складская квитанция и др.), принятый в обычной

практике работы такого таможенного терминала или склада. Перевозчик обязан передать складской документ правомочному по договору лицу против осуществления последним всех окончательных расчетов.

Выгрузка груза с последующим его хранением на складе не исчерпывает возможные действия перевозчика согласно положениям **пункта 3 статьи 16**. Перевозчик может продать груз в соответствии с правилами и законами местонахождения груза **(пункт 5 статьи 16)**, если:

- груз является скоропортящимся;
- того требует состояние груза;
- расходы по хранению превышают стоимость груза;
- перевозчик в разумный срок не получил противоположных инструкций.

Вырученные от реализации груза суммы подлежат возврату правомочному по договору лицу, за вычетом расходов, подлежащих оплате при выдаче груза **(пункт 4 статьи 16)**.

4. Ответственность отправителя.

Ответственность отправителя не выделена Конвенцией в отдельную главу. Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки перевозки вследствие неполноты или неточности данных и сведений, внесенных отправителем в накладную **(пункт 1 статьи 7)**.

Отправитель несет ответственность за убытки перевозчика, которые причинены ему грузом **(статья 10)**. Здесь речь идет об ущербе, который причинен транспортному средству перевозчика дефектами упаковки, а также ненадлежащей погрузкой и креплением груза внутри транспортного средства. Отправитель обязан возместить такой ущерб, если только дефекты груза и его упаковки не были очевидными или не были известны перевозчику заранее и при этом перевозчик не сделал в накладной никаких оговорок. Как правило, здесь речь идет об убытках перевозчика из-за повреждений транспортного средства вследствие неправильного крепления отправителем груза.

Отправитель несет ответственность за ущерб, причиненный перевозчику неполнотой или неправильностью приложенных к накладной необходимых документов **(пункт 2 статьи 11)**.

5. Ответственность перевозчика.

Ответственность перевозчика определена Конвенцией положениями главы II (ст. 3) и главы IV (ст. ст. 17 - 29).

Основная ответственность перевозчика определена в **пункте 1 статьи 17**. Императивно перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или за его повреждение. Перевозчик также несет ответственность за просрочку в доставке груза, т.е. за нарушение срока его доставки. Определен период ответственности перевозчика: с момента приема груза к перевозке до момента его сдачи. Предусмотренная Конвенцией ответственность перевозчика является императивной и априорной, а также, как будет указано ниже, материальной. Имеется в виду материальная ответственность по грузу.

Основанием ответственности перевозчика является его вина. Перевозчик освобождается от ответственности, если повреждения или утрата груза, а также задержка в доставке произошли не по его вине, а по вине отправителя или получателя, дефекта груза или обстоятельств, которые перевозчик не мог избежать и не смог предотвратить **(пункт 2 статьи 17)**. Приведены три обстоятельства, определяющие отсутствие вины перевозчика:

- вина другой стороны договора перевозки - отправителя или получателя;
- порок, присущий грузу, который не может создать вину перевозчика;
- форс-мажорные обстоятельства.

В том, что бремя доказывания отсутствия вины лежит именно на перевозчике, в явном виде указано в **пункте 1 статьи 18**. Это касается доказывания обстоятельств, которые приведены в **пункте 2 статьи 17**.

Кроме приведенного выше "общего каталога исключений" из вины перевозчика, Конвенция указывает еще на ряд особых рисков, доказательное наступление которых освобождает перевозчика от ответственности. Все они могут иметь силу только при отсутствии вины перевозчика. К особым рискам, наступление которых освобождает перевозчика от вины, согласно **пункту 4 статьи 17** относятся.

1. Утрата или повреждение груза неразрывно связаны с использованием открытых брезентовых транспортных средств **(подпункт "а" пункта 4 статьи 17)**. Имеется в виду перевозка груза на открытом или частично открытом подвижном составе, если такой способ перевозки был согласован сторонами договора и указан в накладной. Утрата или повреждение груза, перевозимого на открытом подвижном составе, обычно связаны с атмосферными явлениями, которые и последствия которых не зависят от перевозчика. В **пункте 3 статьи 18**, однако, указано, что перевозчик не может ссылаться на указанное исключение из его ответственности, если утрачены целые грузовые места или недостача груза превышает максимально допустимые последствия такого события (максимально возможную недостачу).

2. Утрата или повреждение груза неразрывно связаны с отсутствием упаковки или дефектами

упаковки, если речь идет о грузах, которые подвержены порче или повреждениям при перевозке без надлежащей упаковки **(подпункт "b" пункта 4 статьи 17)**. Доказательство по указанному основанию перевозчик должен основывать на своих действиях и их документарном оформлении, предусмотренных **пунктом 2 статьи 8** Конвенции, а именно перевозчик должен сделать в накладной и обосновать все оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки <1>.

<1> Причем эти оговорки должны быть приняты отправителем с соответствующей отметкой в накладной.

3. Утрата или повреждение груза неразрывно связаны с обстоятельствами, когда погрузку, укладку или выгрузку осуществляли соответственно отправитель и получатель или лица, действовавшие от их имени и по их поручению **(подпункт "c" пункта 4 статьи 17)**. Перевозчик должен будет доказывать отсутствие своей вины посредством доказывания вины отправителя или получателя, которые, на взгляд перевозчика, причинили грузу утрату или повреждения во время погрузки, укладки или выгрузки. Естественно, что договор перевозки и отметки в накладной должны указывать на то, что эти операции перевозчиком не производились и не должны были производиться.

4. Утрата или повреждение груза неразрывно связаны с особыми естественными свойствами перевозимого груза **(подпункт "d" пункта 4 статьи 17)**. Речь идет о таких особых естественных свойствах, как коррозия, самопроизвольное гниение, усушка, усадка, воздействие паразитов и грызунов и т.п. Так называемый порок, присущий грузу, имеет отношение только к тем грузам, которые по своим физическим, химическим, биологическим и иным свойствам подвержены указанным изменениям в условиях, при которых осуществлялась перевозка. Если перевозчик докажет причинно-следственную связь между утратой или повреждениями груза и его особыми естественными свойствами, то будет освобожден от ответственности. Однако ссылаться на утрату и повреждения груза по указанным обстоятельствам перевозчик не может, если перевозка производилась в специализированном подвижном составе, который был специально выбран для защиты груза от воздействия тепла, холода, влаги и пр. **(пункт 4 статьи 18)**. Однако перевозчик может доказать, что выбор, содержание и использование оборудования в специализированном подвижном составе были надлежащими, а также то, что он действовал с учетом обстоятельств согласно указаниям и предписаниям отправителя. Это может помочь перевозчику в освобождении его от ответственности.

5. Утрата или повреждение груза неразрывно связаны с недостаточностью маркировки или нумерации грузовых мест **(подпункт "e" пункта 4 статьи 17)**. На основании **пункта 1 статьи 8** проверять маркировку и нумерацию мест в момент приема груза к перевозке вменяется в обязанность перевозчика. Поэтому сослаться на недостаточность маркировки и нумерации мест перевозчик может только в том случае, когда, не имея возможности проверить это, перевозчик внес в накладную обоснованные оговорки, которые должны быть приняты отправителем **(пункт 2 статьи 8)**.

6. Утрата или повреждение груза неразрывно связаны с перевозкой живых животных **(подпункт "f" пункта 4 статьи 17)**. Однако перевозчик не может сослаться на это обстоятельство, если только не докажет, что предпринял все возможные меры и что он действовал согласно данным им отправителем предписаниям и инструкциям **(пункт 5 статьи 18)**.

Если перевозчик не несет ответственности по одному или нескольким из вышеперечисленных обстоятельств, то он тем не менее остается ответственным за ущерб, причиненный правомочному по договору лицу, по иным обстоятельствам, приведшим к повреждению, порче, полной или частичной утрате груза **(пункт 5 статьи 17)**. Бремя доказывания отсутствия вины по обстоятельствам, приведенным выше, лежит также на перевозчике **(пункт 2 статьи 18)**. Отправитель или получатель, заявляющий требования к перевозчику, может, однако, доказывать иное: что ущерб не явился следствием упомянутых рисков.

Так как состояние транспортного средства и его техническая эксплуатация являются прерогативой перевозчика, он несет ответственность за причиненный этим ущерб **(пункт 3 статьи 17)**. Аренда транспортного средства у другого лица не освобождает перевозчика от ответственности, если ущерб был нанесен вследствие дефектов транспортного средства.

Если перевозчик должен возместить ущерб, вызванный полной или частичной утратой груза, то размер такой ответственности определяется по правилам **статей 23, 24, 26** Конвенции. Размер ущерба определяется стоимостью груза в месте и во время приема его к перевозке **(пункт 1 статьи 23)** <1>. Как, по каким принципам и правилам определяется стоимость груза в пункте отправления, указано в **пункте 2 статьи 23**.

<1> Международное транспортное право использует два способа фиксирования стоимости товара для целей определения возмещения за полную или частичную утрату груза: на дату и время приема перевозчиком груза к перевозке и на дату и время выдачи груза в пункте назначения. В CMR Конвенции используется первый принцип фиксирования стоимости товара для указанных целей. Отправители и главным образом получатели должны понимать, что цена товара в пункте отправления практически всегда ниже цены товара в пункте назначения.

Размер возмещения, который должен выплатить перевозчик за полную или частичную утрату груза, определяется Конвенцией иначе, чем применительно к внутренним перевозкам в соответствии с ГК РФ **(пункт 2 статьи 796)**, где указано, что "стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары". Аналогичная норма содержится в **пункте 8 статьи 34** Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (УАТ РФ). Это означает, что стоимость утраченного груза или его части по законодательству России определяется по контрактной цене товара.

Конвенция никак конкретно не квалифицирует ту стоимость, которая подлежит возмещению перевозчиком в качестве ущерба. Из содержания **пункта 2 статьи 23** Конвенции можно понять, что перевозчик должен возместить рыночную стоимость утраченного груза или его части, хотя именно такого определения указанный пункт не содержит. Стоимость груза определяется либо на основании биржевой котировки, либо на основании текущей рыночной цены, либо, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

Когда речь идет о биржевых котировках, то определение стоимости по этому принципу приемлемо только для тех товаров, которые котируются и продаются на товарных и сырьевых биржах. Понятие текущей рыночной цены более расплывчато. Например, для готовой продукции в качестве текущей рыночной цены можно принять каталожную цену производителя. Если для конкретного груза сложно найти его текущую рыночную цену, а сам товар не является биржевым, то цена определяется на основе обычной стоимости аналогичного товара того же рода и качества. Для определения цены товара (груза), как правило, прибегают к услугам независимой товарной экспертизы национальных торгово-промышленных палат.

Стоимость товара, определяемую в соответствии с положениями п. п. 1 и 2 данной статьи, принято называть не только рыночной, но и действительной, или фактической.

Как и в других конвенциях международного транспортного права, ответственность перевозчика за полную или частичную утрату груза ограничена. Согласно **пункту 3 статьи 23** ответственность перевозчика ограничена 25 франками за каждый килограмм недостающего веса брутто <1>. Однако в соответствии со **статьей 2** Протокола к Конвенции от 5 июля 1978 г. <2> предел ответственности перевозчика выражен в других единицах.

<1> Под франком подразумевается золотой франк весом 10/31 грамма золота 0,900-й пробы.

<2> Основной целью и содержанием Протокола к Конвенции от 5 июля 1978 г. являлось внесение изменений в **пункт 3 статьи 23** Конвенции. Кроме того, **статья 23** была дополнена пунктами 7 - 9. Их содержание дает определение расчетной единицы, указывает на пересчет расчетной единицы в национальные валюты, определяет возможность использования расчетной единицы для государств, не являющихся членами Международного валютного фонда. Иных изменений по существу содержания Конвенции Протокол от 5 июля 1978 г. в текст единого документа не внес.

Размер возмещения по грузу не может превышать 8,33 расчетных единиц за 1 кг недостающего веса брутто. Здесь, как и в других конвенциях, под расчетной единицей понимается единица специальных прав заимствования (Special Drawing Rights - SDR), соответствующая определению Международного валютного фонда. При отсутствии умысла в действиях перевозчика или его грубой небрежности размер возмещаемого им ущерба ограничен указанной в данном пункте величиной. Таким образом, можно утверждать, что автомобильный перевозчик несет материальную ответственность за полную или частичную утрату груза в размере его действительной (фактической) стоимости. Однако размер возмещения не может превышать предела его ответственности, исчисляемой по массе фактически утраченного груза.

Перевозчик не может ссылаться на применение предела ответственности, если ущерб был причинен его умышленными неправомерными действиями или таким ненадлежащим исполнением договора, которое согласно закону, применяемому судом, рассматривающим дело, приравнивается к умышленным

неправомерным действиям **(пункт 1 статьи 29)**. Если умышленные действия перевозчика будут доказаны, ответственность перевозчика за ущерб вследствие полной или частичной утраты груза будет определяться в размере фактической стоимости груза, исчисляемой по правилам **пунктов 1 и 2 статьи 23**.

Кроме возмещения ущерба по стоимости груза (с учетом предела ответственности перевозчика или без применения такового), перевозчик обязан возместить правомочному предъявителю требований провозные платежи, таможенные пошлины и сборы, а также иные расходы, связанные с перевозкой груза **(пункт 4 статьи 23)**. По структуре возмещаемых перевозчиком сумм полный размер ущерба может быть определен как возмещение стоимости груза (товара) по цене CPT (по Инкотермс 2000). В случае частичной утраты груза размер возмещения пропорционален доле причиненного ущерба в стоимостном выражении.

Пункт 4 статьи 23 указывает на то, что иной ущерб не возмещается. Оговорка "иной ущерб не возмещается" означает, что перевозчик не несет материальной ответственности за косвенные убытки отправителя или получателя, а именно при падении цен на перевозимые товары, перебоях или прекращении производства при нарушении сроков доставки, неисполнении получателем груза (покупателем товара) своих обязательств перед третьими лицами и пр.

Норму, установленную **пунктом 4 статьи 23**, следует рассматривать вместе с правилами **пункта 1 статьи 28**. Для иных требований сторон договора перевозки к перевозчику, в том числе и внедоговорных требований, для которых согласно применяемому национальному праву Конвенция имеет силу, в полной мере применяются вышеуказанные положения Конвенции. В этих случаях перевозчик имеет право сослаться на положения Конвенции, устанавливающие его ответственность, включая ограничения ответственности <1>. Поэтому и в этих случаях ответственность перевозчика будет определяться согласно положениям Конвенции.

<1> При отсутствии умышленных действий перевозчика или приравненных к таковым.

Правила **статьи 23** в отношении возмещения перевозчиком ущерба и определения его размера за полную или частичную утрату груза в стоимостном выражении следует считать диспозитивными **(пункт 6 статьи 23)**. Предел ответственности перевозчика будет действовать только в том случае, если при заключении договора перевозки отправитель и перевозчик не договорились снять этот предел и заменить его иной, большей суммой, которая станет новым пределом ответственности перевозчика применительно к данному договору и конкретно перевозимому в его рамках грузу <1> **(статья 24)**. Содержание указанной статьи не позволяет судить о максимальной величине нового предела ответственности, назначенного сторонами договора. В частности, непонятно, может ли быть новый предел ответственности перевозчика выше фактической (действительной) стоимости груза. Естественно, если стороны согласились на более высокий предел ответственности перевозчика, соответствующие риски перевозчика оцениваются надбавками к ранее согласованным сторонами провозным платежам, что и установлено правилами рассматриваемой статьи. Размер объявленной стоимости груза должен быть указан в накладной в соответствии с **подпунктом "d" пункта 2 статьи 6**.

<1> В транспортном праве такие действия сторон обычно называют объявлением ценности груза.

Объявление отправителем стоимости груза обычно происходит, когда он, с одной стороны, знаком с положениями Конвенции о пределе ответственности перевозчика, а с другой стороны, передаваемый к перевозке груз подпадает в случае утраты под указанный предел. Наконец, объявление стоимости может отчасти заменять процедуру страхования груза от стандартных рисков во время его транспортировки.

Ответственность перевозчика за причиненный ущерб может быть также повышена специальным соглашением сторон в рамках договора перевозки. Соглашение может установить специальный интерес отправителя в доставке груза без его утрат или повреждений **(пункт 1 статьи 26)**. Такое соглашение может быть заключено независимо от наличия или отсутствия соглашения сторон об установлении более высокого предела ответственности по правилам **статьи 24** Конвенции. Обычно в заключении такого соглашения, которое фиксируется в накладной **(подпункт "d" пункта 2 статьи 6)**, заинтересованы отправитель или чаще всего получатель, когда полная или частичная утрата груза или его повреждение приводят к ущербу значительно более высокому, чем стоимость самого груза (товара) <1>. Естественно, что повышение размера ответственности перевозчика возмездно, и отправитель, а именно он заявлен в качестве заявителя такого требования о заключении специального соглашения, должен уплатить перевозчику согласованные надбавки к ранее установленным договором провозным платежам.

<1> Например, утрата одного грузового места при комплектной поставке сложного оборудования может привести к убыткам, связанным с невозможностью использования всего оборудования в целом.

Обычно специальный интерес в доставке груза целым и невредимым выражается конкретной суммой в той или иной валюте. В Конвенции ничего не сказано о том, должен ли перевозчик требовать обоснованность заявленной отправителем суммы интереса. Поэтому эта сумма может быть любой, если с ней согласится перевозчик и если отправитель заплатит оговоренные надбавки к провозным платежам.

В случае возникновения ущерба, предусмотренного соглашением, предъявитель требований может независимо от возмещений, размер которых определяется по правилам **статей 23 и 24**, потребовать возмещения дополнительного доказанного ущерба. Это означает, что отправитель или получатель могут потребовать возмещение за утрату груза либо с учетом предела ответственности **(статья 23),** либо по объявленной стоимости **(статья 24)**. Выплата возмещения на основании одной из указанных статей не лишает правомочное лицо возможности требования возмещения ущерба на основании соглашения, предусмотренного **статьей 26**. Конвенция указывает, что возмещается доказанный ущерб правомочного лица. Общая сумма доказанного ущерба <1> включает в себя размер возмещения по стоимости груза <2>. Однако так как специальный интерес в сохранной доставке груза был зафиксирован в соглашении и указан в накладной, суммарный размер выплат по доказанному ущербу не может превышать объявленную в соглашении сумму <3>.

<1> Предъявитель требований обязан доказать сумму ущерба.

<2> Из этого можно сделать вывод, что дополнительная надбавка к провозным платежам по соглашению о специальном интересе является стоимостной оценкой рисков возможных последующих дополнительных выплат перевозчика, если груз не будет доставлен в целости и сохранности.

<3> В этом случае общее возмещение по ущербу включает в себя стоимость утраченного груза. Поэтому отдельно объявлять отправителю стоимость груза и платить за это перевозчику дополнительное вознаграждение не имеет смысла.

Заявитель требований (отправитель или получатель) не вправе рассчитывать на получение возмещения в больших, чем указано в **статье 23,** размерах, если при заключении договора и оформлении накладной не совершил действия, предусмотренные **статьями 24 и 26**, а также **подпунктом "d" пункта 2 статьи 6** Конвенции.

В отношении возмещения ущерба вследствие повреждения груза в Конвенции содержится **статья 25**. Стоимость поврежденного груза расценивается как стоимость, равная обесцениванию груза **(пункт 1 статьи 25)**. Именно эта стоимость должна быть возмещена правомочному лицу, если вина перевозчика будет доказана. Размер возмещения определяется по правилам **пунктов 1, 2 и 4 статьи 23**. В случае повреждения всего груза размер возмещения не может превышать сумму возмещения как за утрату всего груза **(подпункт "a" пункта 2 статьи 25)**. Если повреждена лишь часть груза, размер возмещения не может превышать сумму, которая была бы выплачена за утрату этой части груза **(подпункт "b" пункта 2 статьи 25)**. **Статья 26** может быть применена и в отношении повреждения груза. Это означает, что отправитель при условии уплаты согласованной надбавки к провозным платежам может договориться с перевозчиком о сумме специального интереса в доставке груза без повреждения.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки определена **пунктом 5 статьи 23**. Она возникает, когда в процессе исполнения договора имеет место просрочка в доставке груза **(статья 19)**. Это является свидетельством того, что для каждого договора перевозки срок доставки существует как объективная правовая категория. Он может быть согласован сторонами и указан в накладной **(подпункт "f" пункта 2 статьи 6)**. В этом случае срок доставки обычно указывается в виде конкретной даты сдачи груза в оговоренном пункте назначения.

В противном случае груз должен быть доставлен в разумный срок. Отсутствие договоренности между сторонами по этому вопросу тем не менее позволяет определить для каждого конкретного рейса предельный срок доставки груза. Если срок доставки в накладной не указан, то для того, чтобы определить, доставил перевозчик груз вовремя или нет, необходимо установить, какое время следует признать разумным для выполнения конкретной перевозки по конкретному маршруту при конкретных обстоятельствах. Для этого учитываются кратчайшее расстояние перевозки <1>, норматив суточного пробега, наличие очередей на пограничных переходах, ремонт и временное закрытие определенных участков дорог, время ожидания для включения транспортного средства в конвой, влияние атмосферных явлений на состояние дорожного покрытия и т.п. <2>.

<1> В рамках открытых различными странами автомобильных дорог и автомагистралей, по которым осуществляется международное автомобильное движение.

<2> **Статья 19** указывает на то, что на срок доставки груза может оказывать влияние продолжительность комплектования грузов. Имеется в виду перевозка сборных грузов, когда в одном транспортном средстве перевозятся грузы по нескольким накладным (договорам перевозки). Перевозка сборных грузов по регулярным маршрутам осуществляется, как правило, публичными перевозчиками.

Если перевозчик, с учетом предположений самых неблагоприятных условий, не превысит максимальных временных параметров по каждой фазе прохождения маршрута, то его действия будут признаны надлежащими. Добросовестным перевозчиком в данном контексте следует считать такого, который сможет доказать, что он приложил все усилия к минимизации срока доставки, полностью следуя указаниям и инструкциям отправителя или получателя, соблюдая международные и национальные законы, процедуры, правила и проявляя заботливость о грузе в интересах правомочного по договору лица.

В случае просрочки в доставке груза ответственность перевозчика ограничена размером провозных платежей, которые являются вознаграждением перевозчика за исполнение договора **(пункт 5 статьи 23)**. Следовательно, ответственность перевозчика за нарушение срока доставки груза можно квалифицировать в виде исключительной неустойки.

Однако указанная норма не является императивной. Иной ущерб может быть возмещен перевозчиком, если согласно договору перевозки отправитель установил специальный интерес в доставке груза в согласованный срок, уплатив перевозчику при этом согласованную надбавку к провозным платежам **(пункт 1 статьи 26)**. В этом случае такой специальный интерес должен быть указан в накладной в соответствии с правилами **подпункта "d" пункта 2 статьи 6** Конвенции.

Определение срока доставки груза имеет значение не только для установления ответственности перевозчика за просрочку в доставке. Просрочка в доставке груза может перейти в юридическую утрату груза. Бесспорным доказательством утраты груза является недоставка его в пункт назначения в течение 30 дней по истечении согласованного в договоре срока доставки или в течение 60 дней со дня принятия перевозчиком груза к перевозке, если срок доставки установлен не был. По истечении указанных сроков правомочное по договору лицо имеет право считать груз полностью утраченным и потребовать выплату возмещения как за полную его утрату **(пункт 1 статьи 20)**. Размер возмещения за груз, считающийся утраченным, определяется по правилам **статей 23, 24 и 26** Конвенции.

Юридическая утрата груза не означает его физической утраты. После получения возмещения за недоставленный груз лицо, обладающее правом распоряжаться грузом, может дать перевозчику распоряжение в письменной форме (заявление) известить его о найденном грузе. Такое распоряжение распространяется на один год со дня получения правомочным лицом возмещения за утраченный груз. Перевозчик должен письменно подтвердить такое заявление **(пункт 2 статьи 20)**. Если груз был найден перевозчиком и правомочное лицо согласилось его принять, то после возврата полученных ранее от перевозчика сумм возмещения это лицо вправе требовать возмещения от перевозчика по другим основаниям, предусмотренным Конвенцией: за частичную утрату груза, его порчу или повреждение, за просрочку в доставке **(пункт 3 статьи 20)**.

Если никаких заявлений об уведомлении о найденном грузе от отправителя или получателя не поступало или груз был найден по прошествии года со дня выплаты возмещения, перевозчик вступает в права распоряжения найденным грузом в соответствии с законом местонахождения груза **(пункт 4 статьи 20)**.

Конвенция определяет размер процентов, которые заявитель требования к перевозчику может потребовать вместе с возмещением за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза **(пункт 1 статьи 27)**. Императивная норма указывает на то, что заявитель может требовать 5% годовых, исчисляемых от размера возмещения. Эти проценты исчисляются со дня направления письменной претензии перевозчику или со дня предъявления иска, если претензия перевозчику не предъявлялась.

Общее правило в отношении ответственности перевозчика за действия лиц, привлеченных им для исполнения договора перевозки, присутствует и в CMR Конвенции. Если в договоре перевозки не оговорено иное, перевозчик вправе в целях надлежащего его исполнения привлекать любых третьих лиц. Перевозчик отвечает в полной мере за действия и упущения своих агентов, а также служащих как за свои собственные, если только не докажет, что такие виновные лица и/или служащие действовали за пределами возложенных на них обязанностей или вне области, определенной договором перевозки **(статья 3)**.

Перевозчик не вправе ссылаться на положения Конвенции, которые исключают или ограничивают его

ответственность, если ущерб был причинен умышленными неправомерными действиями агентов или служащих перевозчика во время исполнения этими лицами возложенных на них перевозчиком обязанностей в рамках договора перевозки **(пункт 2 статьи 29)**. К неправомерным действиям относится также ненадлежащее исполнение обязательств, которое согласно закону страны, применяемому судом, рассматривающим дело, приравнивается к умышленным неправомерным действиям **(пункт 1 статьи 29)**.

С другой стороны, ответственность агентов перевозчика и его служащих определяется так же и ограничена так же, как и ответственность самого перевозчика. Если требование из внедоговорной ответственности за утрату груза предъявляется к одному из лиц, за действия которых отвечает перевозчик, то размер ответственности этого лица определяется так же, как определяется размер ответственности для самого перевозчика, включая определенное Конвенцией ограничение ответственности перевозчика **(пункт 2 статьи 28)**.

Две статьи в главе IV CMR Конвенции устанавливают ответственность перевозчика по особым обстоятельствам.

Статья 21 определяет некоторые особенности ответственности перевозчика при перевозке грузов наложенным платежом <1>. Наложенный платеж предусматривает взыскивание стоимости перевозимого груза с получателя и возврат этих сумм отправителю. Если перевозчик не взыскивает наложенный платеж с получателя, то отвечает в размере невзысканных сумм перед отправителем, не теряя при этом прав последующих требований к получателю.

<1> Российское транспортное право не предусматривает перевозку грузов наложенным платежом.

Статья 22 касается особенностей перевозки и ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов. На отправителе лежит обязанность точно указать в накладной характер опасностей, а также меры предосторожности при обращении с опасными грузами **(пункт 1 статьи 22)**. Опасные грузы, сведения о которых не были внесены отправителем в накладную, могут быть в любой момент перевозчиком выгружены, обезврежены или уничтожены. При этом перевозчик не должен платить никакого возмещения **(пункт 2 статьи 22)**. Наоборот, ответственность за расходы и убытки, вызванные перевозкой и необходимыми действиями с опасными грузами, несет перед перевозчиком отправитель.

Правилами **статьи 41** - единственной статьи главы VII "Недействительность соглашений, противоречащих Конвенции" еще раз указано на императивность положений Конвенции. Всякое соглашение сторон договора, по которому прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции, признается недействительным **(пункт 1 статьи 41)**. В **пункте 2 статьи 41** конкретизируется, что, в частности, недействительной будет любая статья договора перевозки, которая предусматривает, что перевозчик будет выгодоприобретателем по договору страхования груза.

Здесь констатируется концептуальный принцип любого нормативного акта транспортного права: право собственности на товар никогда не переходит на перевозчика в рамках договорных отношений по перевозке груза. При этом перевозчик обладает правами и обязанностями по договору, может требовать получения вознаграждения за оказанные в рамках договора услуги, несет ответственность, имеет право распоряжаться невостребованным грузом и пр. Перевозчик может исполнять услуги по транспортному страхованию груза в рамках данных ему отправителем инструкций согласно **подпункту "e" пункта 2 статьи 6**. Но перевозчик не может стать выгодоприобретателем по договору транспортного страхования груза.

И наконец, **пунктом 2 статьи 41** подтверждается императивная презумпция вины перевозчика. Никакое соглашение в договоре не может переносить бремя доказывания с перевозчика на иную сторону договора перевозки.

6. Претензии и иски.

Данная глава V CMR Конвенции состоит из четырех статей (статьи 30 - 33).

Претензиям посвящена **статья 30** Конвенции. В ней речь идет только о претензиях отправителя или получателя к перевозчику. Претензионный характер требований перевозчика к отправителю или получателю Конвенции не установлен.

Основанием предъявления претензий к перевозчику является невыполнением или ненадлежащее выполнение им обязательств по договору, которые фиксируются в месте исполнения обязательств - в пункте назначения. **Статья 30** определяет условия подачи претензий только в случаях, когда груз прибыл в оговоренный пункт назначения и был выдан получателю.

По общему правилу претензионность по договору перевозки не является императивной, за исключением требований по возмещению ущерба вследствие нарушения сроков доставки груза. Это, в частности, следует из содержания **пункта 1 статьи 27**. Предъявление претензии перевозчику не является

для отправителя или получателя обязательным. Если претензия к перевозчику не предъявлена, то лицо, понесшее убытки, не теряет в связи с этим право на иск. Неподача претензии к перевозчику означает, что правомочное лицо в судебном или арбитражном разбирательстве должно будет доказывать вину перевозчика, так как претензий к перевозчику у правомочного лица до этого не было.

Если получатель принял груз от перевозчика и в его присутствии не сделал мотивированных оговорок в накладной относительно состояния груза в момент его приема, до доказательства действует презумпция того, что груз был сдан перевозчиком и принят получателем в том количестве и состоянии, как он описан в накладной **(пункт 1 статьи 30)**. Оговорки в накладной отражают, как правило, видимые (заметные) утраты и повреждения груза <1>. Указанное означает, что в отношении явных утрат и повреждений груза претензией получателя являются отметки во втором и третьем экземплярах накладной. Эти отметки должны указывать на несоответствие сдаваемого перевозчиком груза сведениям в накладной <2>.

<1> Груз принимается получателем от перевозчика так же, как сдается отправителем перевозчику, - по внешнему виду (по наружному осмотру).

<2> Часто перевозчик противится письменному удостоверению и подтверждению факта несохранной перевозки. В этих случаях получателю не следует принимать груз, а необходимо удостоверить его состояние и размер ущерба с помощью независимой экспертизы, например с помощью акта экспертизы Торгово-промышленной палаты.

В отношении неявных утрат и повреждений, которые было невозможно определить по наружному осмотру в момент приема груза, срок предъявления претензии к перевозчику равен семи дням, не считая воскресных и иных официальных нерабочих дней страны выдачи груза. Претензии о незаметных снаружи утратах и повреждениях должны быть сделаны в письменном виде **(пункт 1 статьи 30)**. Иных условий предъявления претензий к перевозчику по состоянию груза Конвенция не предусматривает **(пункт 2 статьи 30)**.

В случае просрочки в доставке груза письменная претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя. Только в этом случае правомочное по договору лицо может рассчитывать на получение возмещения **(пункт 3 статьи 30)**.

Статья 30 Конвенции не определяет сроков предъявления претензий в случае, когда правомочное лицо вправе считать груз утраченным вследствие его полной утраты или недоставки в установленные **статьей 20** сроки. Очевидно, что по этим основаниям требования к перевозчику могут быть предъявлены в течение срока исковой давности и они являются факультативными.

Из вышеуказанного следует, что претензионные процедуры по ущербу, полной или частичной утрате груза, а также по его повреждению или порче являются факультативными, так как не лишают правомочное лицо права обратиться с иском в суд. Но в отношении получения возмещения при просрочке в доставке груза претензия к перевозчику является обязательной, если правомочное лицо рассчитывает получить от перевозчика возмещение.

При исчислении сроков предъявления досудебных требований к перевозчику, указанных в **статье 30,** день выдачи груза получателю в срок не засчитывается **(пункт 4 статьи 30)**. Это положение не распространяется на случай, когда повреждения или утрата являются очевидными, заявить о которых получатель обязан в момент приема груза от перевозчика.

Статья 31 определяет перечень мест, в суды которых может обратиться с требованием истец. Это могут быть компетентные суды стран - участниц Конвенции, о которых договорились стороны договора. С иском можно обратиться также в суд страны, на территории которой:

- ответчик имеет обычное место жительство; или
- расположено основное коммерческое предприятие или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки; или
- находится место принятия груза к перевозке; или
- находится место, предназначенное для сдачи груза получателю.

Обращение в иные суды не допускается **(пункт 1 статьи 31)**. Однако в любом случае суд, в который обратился истец, должен либо находиться в стране-участнице, либо быть компетентным рассматривать спор на основе положений Конвенции.

Новый (повторный) иск по тому же основанию не допускается, если в отношении спора компетентным судом уже было вынесено решение или иск находится на рассмотрении в компетентном суде. Исключение составляют случаи, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск **(пункт 2 статьи 31)**. Когда решение по спору,

вынесенное судом одной из стран - участниц Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, это решение подлежит исполнению в любой другой из участвующих в Конвенции стран **(пункт 3 статьи 31)**. Это касается решений, вынесенных в присутствии сторон, заочных решений и решений в рамках примирительного судопроизводства **(пункт 4 статьи 31)**.

Исковой давностью признается срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено. Конвенцией установлен срок исковой давности один год для требований, вытекающих из договора перевозки **(пункт 1 статьи 32)**. Срок исковой давности может быть увеличен судом, в котором рассматривается иск, если в соответствии с законом страны суда действия какой-либо стороны признаны умышленными или приравнены к таковым. По этим основаниям срок исковой давности устанавливается в три года. Конвенцией определены моменты начала течения срока исковой давности:

- в случае частичной утраты груза, его повреждения (порчи) или просрочки в доставке - со дня сдачи груза перевозчиком получателю;

- в случае утраты всего груза - с 30-го дня по истечении согласованного срока доставки или 60-го дня со дня приема груза к перевозке, если срок доставки сторонами согласован не был;

- во всех остальных случаях - по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День начала срока подачи иска в срок исковой давности не включается.

Срок исковой давности приостанавливается, если перевозчику были предъявлены претензии **(пункт 2 статьи 32)**. Эта норма позитивно свидетельствует в пользу предъявителей требований. Срок исковой давности снова продолжает течь со дня отклонения перевозчиком претензии <1>. Если претензия отклонена частично, то срок исковой давности продолжает течь в отношении тех требований, которые остаются в споре. В случае предъявления повторных претензий срок исковой давности не приостанавливается. Продление и прерывание срока исковой давности регулируется законом суда, рассматривающего дело **(пункт 3 статьи 32)**.

<1> В этом случае перевозчик должен вернуть предъявителю требования все приложенные к претензии документы. Бремя доказывания предъявления претензии, ответа на нее, а также возврата посланных документов лежит на стороне, которая ссылается на эти факты.

Конвенция предусматривает возможность арбитражного рассмотрения дел **(статья 33)**. Для этого договор перевозки должен содержать статью об арбитражном разбирательстве в конкретном арбитражном суде. При этом указанный арбитраж при рассмотрении споров должен применять положения Конвенции. Статья (оговорка) о применении арбитражного разбирательства может, например, выглядеть следующим образом: "Все споры, разногласия или требования, возникающие из настоящего договора или в связи с ним, в том числе касающиеся его исполнения, нарушения, прекращения или недействительности, подлежат разрешению в Международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате Российской Федерации в соответствии с его Регламентом".

Обращение в государственные суды общей юрисдикции может не решить всех проблем истца. Получение положительного решения такого суда не гарантирует, что оно будет исполнено на территории страны, не участвующей в Конвенции.

Большинство стран мира, в том числе и Россия, являются участницами Нью-йоркской конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г. Однако положения этого международного договора применяются только в тех случаях, когда решение принято не общегосударственным судом, а одним из официальных международных коммерческих арбитражей стран - участниц Нью-йоркской конвенции. Таким органом на территории России является, например, Международный коммерческий арбитражный суд при ТПП РФ (МКАС). Компетенция МКАС включает любые международные споры, в том числе связанные с отношениями по перевозке, экспедированию, агентированию и страхованию грузов.

7. Перевозка последовательными перевозчиками.

CMR Конвенция содержит специфическую главу, устанавливающую правила и ответственность за исполнение договорных обязательств по перевозке грузов, когда перевозку последовательно исполняют несколько перевозчиков. Глава VI содержит семь статей (статьи 34 - 40).

Перевозка грузов несколькими последовательными перевозчиками является в международной практике нечастым явлением. Однако иногда национальное законодательство не позволяет пускать иностранных автомобильных перевозчиков в глубь территории страны дальше определенной пограничной зоны <1>. Порой требуется привлечение иных перевозчиков из-за поломки или неисправности

транспортных средств, иногда существуют рамочные соглашения между перевозчиками о территориально-географическом разделе сфер деятельности и др. <2>. Бывают случаи, когда договор перевозки заключает один перевозчик, а исполняет - другой. Но не на правах субперевозчика (фактического перевозчика), а как сторона договора. Все это предопределило необходимость регламентации и регулирования отношений, когда несколько перевозчиков последовательно исполняют единый договор.

<1> Такая практика законодательно существует, например, в Китае.

<2> Например, перевозка сменными тягачами.

Каждый перевозчик, исполняющий перевозку на определенном участке маршрута, несет ответственность за всю перевозку. Причем каждый последующий перевозчик в силу принятия им груза и накладной становится стороной договора на указанных в накладной условиях **(статья 34)**. Условия взаимодействия перевозчиков определяются правилами **статьи 35**. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную расписку, после чего вписывает свое имя и адрес во второй экземпляр накладной (экземпляр получателя). Последующий перевозчик имеет право сделать в накладной и в выданной расписке оговорки согласно **пункту 2 статьи 8**. Например, последующий перевозчик может указать, что не имеет возможности проверить состояние и количество принятого груза и его соответствие сведениям, указанным в накладной **(пункт 1 статьи 35)**. Такие оговорки будут обоснованными, если перевозка осуществляется по процедуре МДП.

Доказательная сила накладной определяет взаимоотношения между перевозчиками так же, как между сторонами договора перевозки, т.е. согласно **статье 9** Конвенции. Если накладная не содержит мотивированных оговорок последующего перевозчика, то действует презумпция того, что им был принят груз в том состоянии и количестве, как он указан в накладной **(пункт 2 статьи 35)**.

Иск правомочного лица в связи с повреждением или утратой груза, а также просрочкой в доставке может быть предъявлен к первому перевозчику, к последнему перевозчику и к перевозчику, на участке которого произошло событие, ставшее основанием для требования. При этом иск может быть предъявлен одновременно к нескольким перевозчикам **(статья 36)**.

В отношении распределения материальной ответственности нескольких перевозчиков Конвенцией определены правила в **статьях 37 и 38**. На основании **статьи 40** эти правила являются диспозитивными, так как последовательные перевозчики могут договориться об ином. Основным правилом указанных статей является то, что выплативший возмещение ущерба перевозчик имеет право требовать в порядке регресса от других перевозчиков выплаты ему возмещения исходя из степени и размера вины каждого из перевозчиков, участвовавших в перевозке. Положения **статьи 39** устанавливают правила предъявления перевозчиками регрессных исков к другим последовательным перевозчикам.

8. Заключительные положения.

Заключительные положения Конвенции изложены в главе VIII (ст. ст. 42 - 51). Здесь определены положения о подписании и ратификации Конвенции **(статья 42)**, о вступлении ее в силу и вступлении в силу для каждой присоединившейся страны **(статья 43)**, о денонсации Конвенции **(статьи 44, 45)** и некоторые иные положения. **Пункт 1 статьи 48** устанавливает, что никакие оговорки к Конвенции со стороны присоединяющихся к ней стран не допускаются, кроме оговорки о разрешении споров по вопросам толкования и применения соглашения **(статья 47)** <1>.

<> Такую оговорку, в частности, в момент присоединения к Конвенции сделал СССР. Поэтому она действует в отношении России.

Протокол о подписании Конвенции содержит, в частности, указание на то, что Договаривающиеся стороны обязуются провести переговоры о заключении Конвенции, регулирующей смешанную перевозку грузов. Конвенция ООН о Международной смешанной перевозке груза была принята и открыта для подписания или присоединения всеми заинтересованными государствами на Конференции ООН в Женеве 24 мая 1980 г. (условное обозначение документа ООН - TD/MT/CONF/17). Конвенция не вступила в законную силу до сих пор и, по мнению большинства авторитетных экспертов, не вступит в силу никогда.

9. Формула международного соглашения (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки груза).

Общие положения

Цель: унификация условий, регулирующих договор международной автомобильной (дорожной) перевозки грузов, и, в частности, условий, касающихся документов, применяемых для перевозки, и ответственности перевозчика.

Понятийный аппарат для целей применения Конвенции не определен. Определено лишь понятие "транспортное средство". Определены виды перевозок, к которым Конвенция не применяется.

Конвенция носит открытый характер. Для того чтобы договор международной автомобильной перевозки регулировался ее нормами, достаточно, чтобы либо пункт отправления, либо предназначенное место для сдачи груза находились в двух государствах, из которых хотя бы одно является участником Конвенции.

Договор перевозки и транспортный документ

Договор международной автомобильной (дорожной) перевозки груза: определение договора отсутствует. По тексту документа употребляется термин "договор перевозки". Договор перевозки может быть как реальным, так и консенсуальным.

Существенные условия договора перевозки груза: обязательство перевозчика перевезти груз за плату в установленный или разумный срок в пункт назначения и выдать груз получателю.

Структура и содержание договора перевозки груза: не определены.

Термин **"договор международной автомобильной перевозки груза"** употребляется только один раз - в преамбуле к Конвенции. По тексту документа используется термин "договор перевозки". Международный характер договора перевозки определен исходя из области применения Конвенции.

Определение транспортного документа: накладная. Накладная является документом, которым подтверждается договор перевозки. Накладная составляется в трех экземплярах: для отправителя (первый экземпляр), для получателя (второй экземпляр) и для перевозчика (третий экземпляр). Форма накладной Конвенцией не установлена.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для внесения в накладную, определен Конвенцией. Установлен перечень данных и сведений, которые в случае необходимости стороны договора могут внести в накладную. Нормативно определено, что накладную должен составлять отправитель. Все сведения, вносимые в накладную иным лицом, включая перевозчика, считаются внесенными от имени отправителя.

Все экземпляры накладной должны быть подписаны отправителем и перевозчиком. Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и иных формальностей, а также сообщить все необходимые сведения.

Прием накладной и груза удостоверяется перевозчиком соответствующей отметкой (подписью) в накладной.

Стороны договора перевозки груза: определены. Изначально это отправитель и перевозчик. Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. Получатель может стать стороной договора либо по специальному указанию в накладной, либо по принятию груза от перевозчика. Получатель может отказаться от приема груза от перевозчика. Получатель имеет право предъявлять претензии (требования) и иски к перевозчику, если становится правомочным по договору лицом.

Возмездность по договору перевозки груза Конвенцией установлена.

Обязанности сторон договора перевозки

Обязанности перевозчика: в момент приема груза к перевозке проверять правильность сведений в накладной относительно числа грузовых мест, маркировки и нумерации мест, а также проверять внешнее состояние груза и его упаковки; исполнять выполнимые требования правомочного по договору лица (отправителя или перевозчика) в части изменения договора перевозки; требовать от правомочного лица инструкций в случае возникновения препятствий по реализации договора перевозки; выдавать грузы получателю по его требованию в пункте назначения.

Обязанности отправителя: оплачивать провозные платежи и иные расходы за перевозку груза, предусмотренные договором; надлежащим образом оформлять накладную; передавать перевозчику полные и достоверные сведения о грузе, в том числе сведения относительно количества груза и его маркировки; нести ответственность за сведения, внесенные в накладную; обеспечивать груз надлежащей тарой или упаковкой; передавать перевозчику все необходимые товаросопроводительные документы.

Обязанности получателя: в случае приема груза от перевозчика оплачивать провозные платежи и

иные расходы за перевозку груза, не оплаченные отправителем.

Права сторон договора перевозки груза

Права перевозчика: требовать оплаты своих услуг по договору; проверять сведения, указанные отправителем в накладной; проверять состояние груза, его свойства, массу и количество мест; требовать возмещения расходов, связанных с проверкой груза и выполнением инструкций правомочного лица; осуществлять залоговое право на груз; реализовывать невостребованный груз.

Права отправителя: распоряжаться грузом до момента передачи накладной получателю; требовать от перевозчика проверки массы или количества груза; изменять условия договора перевозки; объявлять стоимость груза и заинтересованность в его доставке в срок; объявлять специальный интерес в доставке на случай утраты или повреждения груза; предъявлять претензии и иски перевозчику в качестве правомочного по договору лица.

Права получателя: быть правомочным по договору лицом, изменять в качестве такового лица условия договора перевозки; требовать выдачи доставленного ему груза; предъявлять претензии и иски перевозчику в качестве правомочного по договору лица.

Ответственность сторон договора перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен - с момента приема груза к перевозке в пункте отправления до момента его выдачи получателю в пункте назначения.

Общая ответственность перевозчика: определяется ущербом, причиненным в результате утраты или повреждения груза, а также просрочкой в доставке. Конвенцией определен перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности (каталог исключений). Конвенция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности перевозчика): установлены - в размере рыночной цены товара на дату и место приема груза к перевозке.

Возврат перевозчиком провозных платежей, таможенных пошлин и иных расходов, связанных с перевозкой утраченного груза: установлен.

Срок доставки груза: может быть установлен сторонами договора. Если срок доставки груза в договоре не установлен, груз должен быть доставлен в разумный срок.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (просрочку в доставке) груза: определена в размере, не превышающем провозных платежей.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным: определен - через 30 дней по истечении срока доставки или через 60 дней со дня приема груза к перевозке, если срок доставки установлен не был.

Предел ответственности перевозчика: установлен - 8,33 SDR за каждый килограмм недостающего веса груза брутто.

Ответственность отправителя: определяется расходами и убытками перевозчика вследствие неправильного оформления накладной посредством внесения в нее неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия прилагаемых к накладной необходимых товаросопроводительных и иных документов; отправитель ответственен за ущерб, причиненный транспортным средствам перевозчика и владельцам иных грузов; отправитель ответственен за расходы и убытки перевозчика, вызванные изменением отправителем договора перевозки.

Ответственность получателя: после требований выдачи ему груза отвечает за уплату провозных платежей и возмещение иных расходов перевозчика.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: установлена.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен. В отношении утрат и повреждений груза претензионный характер требований носит факультативный характер, так как непредъявление претензии не лишает правомочного лица права на иск. В отношении возмещения ущерба

вследствие просрочки в доставке груза претензионность императивна. Предъявитель требования может рассчитывать на выплату возмещения от перевозчика, если в установленный срок предъявил претензию к перевозчику.

Основания предъявления претензий к перевозчику: определены - для явной утраты и повреждений груза, для неявной утраты и повреждений груза, а также в случае просрочки в доставке.

Сроки предъявления претензий к перевозчику: определены - в течение срока исковой давности. Срок рассмотрения претензий перевозчиком не установлен. Во время срока рассмотрения перевозчиком претензии приостанавливается течение срока исковой давности.

Претензионный характер требований перевозчика к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - один год. В случае умышленных действий перевозчика или приравненным к таковым - три года. Срок исковой давности является совмещенным (совпадает) со сроком претензионной давности.

Возможность продления срока исковой давности: установлена.

Места и порядок судебного разбирательства: определены.

Возможность арбитражного разбирательства: определена.

4.2. Положения Устава автомобильного транспорта в отношении договора перевозки груза и ответственности сторон договора

1. Значение документа для регулирования отношений по международной перевозке груза.

Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации <1> (далее - Устав), представляющий собой специальную норму автотранспортного акта, может являться тем документом, который будет содержать нормы применимого права в отношении договора международной автомобильной перевозки груза <2>. Это возможно, если стороны договора международной перевозки груза выберут применимым российское законодательство или оно будет таковым на основании коллизионных норм закона страны суда, рассматривающего спор, основанный или вытекающий из договора.

<1> Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта" // Собрание законодательства РФ. 2007. N 46. Ст. 5555. Вступил в законную силу 13 мая 2008 г. К отношениям по договорам перевозки, возникшим до вступления Устава в законную силу, Закон применяется в части прав и обязанностей по договору, которые возникнут после дня вступления Устава в силу **(часть 2 статьи 43)**.

<2> Устав регулирует также отношения, связанные с перевозкой пассажиров и багажа.

На основании **части 1 статьи 1** Устав регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом, и определяет общие условия перевозок грузов, а также общие условия предоставления услуг сторонам договора перевозки на объектах транспортных инфраструктур **(часть 2 статьи 1)**. При этом **часть 3 статьи 1** Устава в явной форме указывает на то, что перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации. Таким образом, если российское право будет применимым, Устав может регулировать только те правоотношения по договору международной автомобильной перевозки груза, которые не урегулированы Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки груза (CMR Конвенцией). Подзаконным по отношению к Уставу нормативным актом **(статья 3)** являются Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, которые должны утверждаться Правительством Российской Федерации <1>.

<1> К моменту окончания данной работы указанные Правила еще не были изданы.

2. Общие положения.

Устав состоит из восьми глав, которые суммарно насчитывают 44 статьи. К регламентированию условий по регулированию договорных отношений по перевозке груза имеют непосредственное отношение гл. 1 "Общие положения" (ст. ст. 1 - 5), гл. 2 "Перевозки грузов" (ст. ст. 8 - 18), гл. 6 "Ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей" (ст. ст.

34 - 37) и гл. 7 "Акты, претензии, иски" <1>.

<1> Другие главы Устава, кроме гл. 8, определяют отношения по перевозке пассажиров и багажа. Глава 8 содержит заключительные положения Федерального закона.

В главе 1 Устава общие положения ее статей устанавливают предмет регулирования и основополагающие для закона категории.

В **статье 2** определены основные понятия Устава. Груз определен в качестве материального объекта <1>, принятого для перевозки. Договор перевозки в понятийном аппарате Устава не определен, но косвенно установлены стороны такого договора. О грузоотправителе сказано, что по договору перевозки он выступает от своего имени или от имени владельца груза. В определении не сказано, что грузоотправитель является стороной договора перевозки, но сказано, что он указывается в транспортной накладной. Как сторона договора в явном виде указан лишь перевозчик, который по договору принял на себя обязанность перевести вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать груз управомоченному на его получение лицу, т.е. грузополучателю. Такое определение грузополучателя традиционно для большинства норм транспортного права. Установлено, что перевозочным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза, является транспортная накладная <2>.

<1> Ни одна конвенция международного транспортного права не связывает груз с материальностью объекта.

<2> Непонятно, почему такая накладная тавтологично поименована в Уставе "транспортной", а не названа "автотранспортной накладной" или просто "накладной".

К договору перевозки имеет также отношение определение контейнера как транспортного оборудования. Определений транспортных средств (автомобиля, прицепа, полуприцепа, тягача и др.) и требований к ним Устав не содержит.

Устав определяет перевозку грузов в международном сообщении как перевозку за пределы территории Российской Федерации, на территорию Российской Федерации или транзитом через территорию страны **(часть 5 статьи 4)**. Кроме международного сообщения определены также перевозки в городском, пригородном и междугородном сообщении **(часть 1 статьи 4)**.

3. Договор перевозки груза, его заключение и исполнение.

Глава 2 Устава содержит в основном нормы и правила в отношении заключения договора перевозки груза и его содержания, а также условия изменения договора перевозки груза и его исполнения.

Заключение договора перевозки груза подтверждается накладной **(часть 1 статьи 8)**. Как квалифицировать договор перевозки, из текста Устава определить невозможно. Очевидно, что договор перевозки может быть консенсуальным. Это следует из содержания **части 5 статьи 8**, которое указывает и на возможность заключения договора по форме акцепта оферты (посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа), и в рамках бланкетного договора (при принятии заявки грузоотправителя). Возможность заключения реального договора перевозки груза Уставом также не отрицается. Поэтому при заключении договора перевозки следует опираться на возможные формы договора, предусмотренные российским законодательством (**статья 434** ГК РФ).

Устав в явной форме не указывает на возмездный характер договора. Только **часть 9 статьи 34** указывает на провозную плату, полученную перевозчиком за перевозку груза, в контексте возврата этой провозной платы грузоотправителю или грузополучателю вместе с возмещением ущерба за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза. Но перевозка груза обязательно за вознаграждение Уставом не определена.

Указание на то, что перевозчик оказывает услуги за плату, Устав в явном виде не содержит. Срочный характер договора вытекает, однако, из содержания некоторых норм и правил Устава, о которых будет сказано ниже.

Форма накладной и порядок ее заполнения устанавливаются правилами перевозок грузов **(часть 2 статьи 8)**. Накладная составляется грузоотправителем. Как и в рамках CMR Конвенции, грузоотправитель обязан приложить к накладной документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами, установленными в Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами **(часть 4 статьи 8)**.

Предоставление перевозчиком транспортного средства - необходимое условие для исполнения договора перевозки груза на любом виде транспорта. Это очевидное условие, определенное **частью 1**

статьи 9 Устава, отсутствует в нормах международного транспортного права. А вот обязательство предоставить в сроки, установленные договором, контейнеры, пригодные для перевозки груза, необычно для договорных отношений по перевозке груза. Контейнер - не транспортное средство, а один из видов транспортного оборудования. Присутствие в Уставе регламентирующих норм в отношении перевозок грузов в контейнерах необычно для транспортного права, потому что предоставление контейнера для перевозки больше относится к специфике договорных отношений по аренде транспортного оборудования.

Процедура предъявления и приема груза к перевозке начинается с подачи перевозчиком транспортного средства и предъявления водителем как служащим перевозчика путевого листа грузоотправителю **(часть 1 статьи 10)** <1>. С другой стороны, грузоотправитель обязан предъявить к перевозке груз, подготовив его таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждения транспортного средства **(часть 2 статьи 10)**. При перевозке груза в таре или упаковке грузоотправитель обязан маркировать каждое грузовое место (**часть 3 статьи 10)**.

<1> Путевой лист не имеет непосредственного отношения к договору перевозки, но служит для учета и контроля работы транспортного средства и водителя. Перевозки без оформления путевых листов запрещаются **(часть 2 статьи 6)**. Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в сфере транспорта **(часть 1 статьи 6)**, т.е. Минтрансом России.

Устав определяет ряд признаков, когда перевозчик может считать груз де-юре как непредъявленный к перевозке и взыскать с грузоотправителя штраф **(части 4, 5 статьи 10)**. Груз считается непредъявленным к перевозке, если:

- он предъявлен к перевозке с опозданием <1>;

<1> Что такое опоздание, как оно исчисляется, какое опоздание является существенным, а какое нет, Устав не определяет.

- предъявленный к перевозке груз грузоотправитель требует направить в иной пункт назначения;
- предъявлен к перевозке груз иной, чем указано в договоре;
- налицо несоответствие состояния предъявленного груза требованиям, установленным правилам перевозок грузов.

Размер штрафа за непредъявленный грузоотправителем к перевозке груз определяется по правилам **части 1 статьи 35**.

Если же перевозчик подает транспортное средство с опозданием или подает непригодное для перевозки соответствующего груза транспортное средство, грузоотправитель вправе отказаться от исполнения договора перевозки и взыскать с перевозчика штраф за невывоз груза **(часть 2 статьи 9)**. Размер штрафа за указанные нарушения договора, именуемые невывозом перевозчиком груза, определяется по правилам **части 1 статьи 34**.

И в случае подачи перевозчиком непригодных для перевозки конкретных грузов транспортных средств, а также опоздания их предоставления, и в случае непредъявления грузоотправителем грузов другая сторона договора перевозки, кроме взыскания штрафа, имеет право потребовать возмещения понесенных убытков в порядке, установленном законодательством. т.е. в обоих случаях речь идет о штрафной неустойке, когда потерпевшая сторона имеет право и на получение неустойки, и на возмещение убытков.

Условием договора перевозки может стать объявление грузоотправителем ценности груза. Такое право предоставлено ему правилами **пункта 6 статьи 10**. Как и в каком размере грузоотправитель может объявить ценность груза, Устав не определяет <1>. Прием к перевозке груза с объявленной ценностью устанавливается Правилами перевозок грузов **(часть 6 статьи 10)**.

<1> Здесь принципиальным является вопрос: имеет ли право грузоотправитель объявить ценность груза выше его фактической стоимости и может ли перевозчик вмешиваться в контроль над этим процессом?

Частью договора перевозки являются сроки погрузки и выгрузки грузов в транспортное средство **(статья 11)**. Если сроки погрузки и выгрузки не установлены сторонами договора, то следует руководствоваться сроками, указанными в Правилах перевозок грузов **(часть 1 статьи 11)**. Срок погрузки

начинает исчисляться с момента подачи транспортного средства. Для этого водитель должен предъявить грузоотправителю путевой лист и документ, удостоверяющий личность. Время подачи транспортного средства под выгрузку определяется временем предъявления водителем накладной грузополучателю **(часть 2 статьи 11)** <1>.

<1> Подача перевозчиком контейнеров в пункты погрузки и выгрузки определяется правилами **частей 3 и 4 статьи 11**.

На грузоотправителе и грузополучателе лежит обязанность отмечать в путевом листе и в накладной время подачи транспортных средств в пункты погрузки и выгрузки **(часть 5 статьи 11)**. Здесь обращает на себя внимание императивная обязанность грузополучателя отмечать время прибытия транспортного средства в пункт назначения. Это при том, что грузополучатель, наделенный лишь правами на получение груза от перевозчика **(пункт 5 статьи 2)**, не является стороной договора перевозки груза. Данное положение не вытекает из правил **пункта 1 статьи 785** ГК РФ и противоречит **пункту 1 статьи 13** CMR Конвенции. Российский законодатель настаивает на том, что грузополучатель обязан зафиксировать прибытие в его адрес транспортного средства с адресованным ему грузом.

В отношении погрузки и выгрузки установлено диспозитивное правило, в соответствии с которым при отсутствии в договоре перевозки иных положений погрузка груза в транспортное средство должна производиться грузоотправителем, а выгрузка - грузополучателем **(часть 8 статьи 11)**. Причем перечень и порядок осуществления работ по погрузке и выгрузке устанавливаются Правилами перевозок грузов **(часть 10 статьи 11)**.

Для всех грузов в накладной должна быть указана их масса **(часть 1 статьи 12),** а для тарных и штучных грузов - масса груза и количество мест **(часть 2 статьи 12)**. Масса груза определяется при взаимном участии грузоотправителя и перевозчика: перевозчиком в присутствии грузоотправителя, если пунктом отправления является терминал перевозчика, и грузоотправителем в присутствии перевозчика - в остальных случаях **(часть 4 статьи 12)**. Исключение составляют случаи, когда груз перевозится в опломбированном грузоотправителем транспортном средстве. В этих случаях масса груза определяется грузоотправителем **(часть 5 статьи 12)**. Запись в накладной о массе груза и его количестве должна производиться грузоотправителем, если в договоре перевозки не указано иное **(часть 3 статьи 12)**.

Обязательному опломбированию должны подлежать крытые транспортные средства, предназначенные одному грузополучателю **(часть 1 статьи 13)**. Пломбирование является функцией грузоотправителя, если в договоре перевозки не указано иное **(часть 2 статьи 13)**.

Устав обязывает перевозчика доставлять грузы в сроки, установленные договором перевозки **(часть 1 статьи 14)**. Если такие сроки установлены не были, то перевозчику следует руководствоваться сроками доставки, указанными в Правилах перевозок грузов **(часть 2 статьи 14)**. Устав определяет предельные сроки доставки, при наступлении которых грузоотправитель и грузополучатель <1> вправе считать груз утраченным (юридическая утрата груза) и потребовать от перевозчика возмещения ущерба как за полностью утраченный груз. Для перевозок в городском и пригородном сообщении - 10 дней со дня приема груза к перевозке, для междугородного сообщения - 30 дней со дня истечения срока доставки.

<1> Устав определяет, что и грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным и могут требовать возмещения от перевозчика. Таким образом, и тот и другой могут предъявлять требования к перевозчику по этому основанию.

Таким образом, Устав устанавливает сроки исполнения перевозчиком обязательств по договору перевозки груза. Следовательно, договор перевозки следует считать срочным.

У перевозчика есть обязательства доставить груз не только в срок, но и по указанному в накладной адресу. После этого перевозчик обязан выдать груз грузополучателю. Наименование и адрес грузополучателя определяются соответствующими записями, сделанными грузоотправителем в накладной. **Часть 1 статьи 15** в явном виде указывает на обязанность грузополучателя принять доставленный ему груз, несмотря на то что он не является стороной договора перевозки груза. У грузополучателя есть только одна установленная Уставом возможность не принимать груз от перевозчика: вследствие повреждения или порчи груза его невозможно использовать по прямому назначению **(часть 2 статьи 15)**. В этом случае грузополучатель имеет право, однако, на возмещение ущерба по правилам, предусмотренным Уставом **(часть 7 статьи 34)**.

Указанная правовая конструкция полностью противоречит принципам построения CMR Конвенции в

отношении определения правового положения грузополучателя. Договор перевозки, заключенный по Уставу, обязывает третье лицо, не вступавшее в договорные отношения с перевозчиком, не только принять груз от перевозчика, но и нести ответственность по этому договору. По CMR Конвенции грузополучатель обладает правом вступать или не вступать в договор перевозки.

Устав, однако, рассматривает возможность непринятия груза грузополучателем **(часть 3 статьи 15)**. В этом случае перевозчик вправе доставить груз по новому адресу, указанному грузоотправителем, или при невозможности такой доставки вернуть груз последнему, требуя от грузоотправителя возместить все понесенные в результате этого расходы **(часть 5 статьи 15)**.

Выдача перевозчиком груза грузополучателю в пункте назначения производится по массе груза или по массе груза и количеству мест. Порядок проверки массы груза и количества мест в пункте назначения должен соответствовать порядку проверки массы груза и количества мест в пункте отправления **(часть 7 статьи 15)**.

Если груз перевозился в исправном транспортном средстве или контейнере за исправными пломбами грузоотправителя, то выдача груза производится без проверки массы и количества мест **(часть 8 статьи 15)** <1>. Не проверяется масса тарных и штучных грузов, если груз был доставлен без повреждения тары и упаковки грузовых мест **(часть 10 статьи 15)**.

<1> В таких случаях обычно говорят об "ответственности перевозчика за сохранность пломбы".

Устав определяет случаи выдачи груза перевозчиком с обязательной проверкой массы, состояния груза и количества мест. Они поименованы в **части 9 статьи 15**.

Не считается недостачей груза разница между массой навалочных, насыпных или наливных грузов в пунктах отправления и назначения, не превышающая значений естественной убыли конкретных грузов, установленных нормативными правовыми актами **(часть 11 статьи 15)**. Порядок определения размеров естественной убыли грузов определяется Правилами перевозок грузов **(часть 12 статьи 15)**.

Проверка массы и состояния груза, а также количества грузовых мест в пункте назначения производится при участии перевозчика и грузополучателя. В случае обнаружения недостачи, порчи или повреждения груза они обязаны определить размер фактических повреждений и утрат **(часть 14 статьи 15)**. Для этого грузоотправитель или перевозчик вправе воспользоваться экспертизой путем приглашения экспертов в соответствующей области. Любая такая экспертиза должна проводиться в присутствии заинтересованных сторон - перевозчика и грузополучателя. Результаты экспертизы, проведенной одной стороной без уведомления другой стороны, являются недействительными. В случае уклонения одной стороны от вызова экспертов или уклонения от участия в экспертизе другая сторона вправе провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее об экспертизе в письменной форме. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются лицом, заказавшим экспертизу. Эти расходы в последующем должны быть отнесены на лицо, виновное в недостаче, порче или в повреждении груза **(часть 15 статьи 15)**.

4. Ответственность сторон по договору перевозки груза.

Глава 6 Устава полностью посвящена вопросам ответственности сторон договора перевозки и договора фрахтования. Ответственность, предусмотренная Уставом, не может быть устранена или уменьшена любым соглашением сторон договора перевозки (статья 37). Таким образом, установленные в Уставе пределы ответственности являются если не императивными, то минимальными, если стороны не договорились о более высоких пределах ответственности. Но любые соглашения сторон, ограничивающие или устраняющие размеры ответственности, считаются недействительными.

Ответственность автомобильного перевозчика императивна и строится по презумпции его вины **(часть 5 статьи 34)**. Доказательство обратного лежит на перевозчике. Перевозчик несет ответственность за сохранность вверенного ему груза, пока не докажет, что утрата, недостача, повреждение или порча груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить. Перевозчик будет освобожден от ответственности за сохранность груза, если докажет причинно-следственную связь между происшедшим событием и форс-мажором или виной иного лица. **Статья 36** Устава подробно расписывает обстоятельства в виде причин, не зависящих от перевозчика, вследствие которых он не смог надлежащим образом исполнить принятые на себя по договору обязательства. В отношении вины иного лица (отправителя или получателя) Устав не содержит присутствующий в других нормативных актах транспортного права "каталог исключений", в котором обычно перечисляются конкретные обстоятельства, доказательство которых освобождает перевозчика от ответственности.

Период ответственности автомобильного перевозчика по грузу определен **частью 5 статьи 34** с

момента принятия им груза к перевозке до момента выдачи груза грузополучателю или управомоченному лицу <1>.

<1> Именно так - "грузополучателю или управомоченному лицу" - указано в Уставе. Хотя именно грузополучатель согласно **пункту 5 статьи 2** является управомоченным лицом.

Размер возмещаемого ущерба определяется правилами **части 7 статьи 34**. Перевозчик должен возместить стоимость утраченного или недостающего груза или его части либо сумму, на которую понизилась стоимость груза в результате повреждения или порчи груза, происшедших по вине перевозчика. Если груз перевозился с объявленной ранее в договоре перевозки стоимостью, то по вышеуказанным основаниям стоимость груза в целях возмещения ущерба заменяется объявленной стоимостью.

Порядок определения стоимости груза, указанный в **части 8 статьи 34,** соответствует порядку определения стоимости, приведенному в **пункте 2 статьи 796** ГК РФ. Стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в счете продавца, т.е. по контрактной цене товара <1>. Наряду с возмещением ущерба по приведенному выше правилу перевозчик должен возместить грузоотправителю или грузополучателю провозную плату, которая относится к утраченному грузу или его части или к поврежденному грузу **(часть 9 статьи 34)** <2>. При условии, конечно, что провозная плата не входит в стоимость груза. Иной ущерб в случае повреждений, порчи или утраты груза перевозчиком не возмещается.

<1> Здесь мы видим несоответствие между правилами Устава и соответствующими правилами CMR Конвенции **(статья 23),** в которой размер возмещения по грузу определяется рыночной ценой товара на дату и место приема груза к перевозке.

<2> Данная норма соответствует положениям пункта 4 статьи 23 CMR Конвенции.

В отношении нарушения перевозчиком срока доставки груза его ответственность определяется диспозитивной нормой **(часть 11 статьи 34)**. Если в договоре перевозки не установлено иное, за каждые сутки просрочки перевозчик обязан уплатить штраф в размере 9% от размера провозной платы <1>, но не больше всей провозной платы. Просрочка в доставке груза начинает исчисляться с 24 часов тех суток, когда должен быть доставлен груз, если в договоре перевозки не установлено иное. Штраф за просрочку в доставке груза следует рассматривать как исключительную неустойку, размер которой не может превышать вознаграждение перевозчику по договору. Иной ущерб в случае нарушения перевозчиком срока доставки не возмещается.

<1> Непонятно, чем руководствовался законодатель в определении ставки ежесуточного размера штрафа.

В отношении ответственности перевозчика Устав содержит ряд норм, которые отсутствуют в CMR Конвенции. Они касаются размеров ответственности перевозчика за невывоз груза **(часть 1 статьи 34)** и за несвоевременное предоставление транспортного средства **(часть 3 статьи 34)**.

Указанные виды ответственности перевозчика имеют большее отношение не к договору перевозки, а к договору об организации перевозок - согласно тому, как договор об организации перевозок определен в **статье 798** ГК РФ. По такому договору перевозчик обязуется в срок предоставлять транспортные средства для перевозки и в полном объеме вывозить заявленные грузоотправителем грузы. О возможности заключения такого договора указывает также содержание **части 5 статьи 8** Устава. На такой вид договоров распространяется общая часть обязательственного права, изложенная в разд. III ГК РФ. В частности, согласно положениям гл. 25 ГК РФ нарушение обязательства обязывает возмещать причиненные этим убытки по правилам **статьи 15** ГК РФ.

В отношении невывоза груза по вине перевозчика Устав содержит диспозитивную норму, позволяющую сторонам договора определить размер штрафа за нарушение этого обязательства. Однако если стороны не договорятся об этом условии, размер штрафа будет составлять 20% от установленной договором провозной платы. Грузоотправитель может также потребовать возмещения причиненных ему убытков **(часть 1 статьи 34)** <1>.

<1> Размер штрафа за невывоз груза по вине перевозчика оставляет открытым два вопроса. Почему размеры штрафа (неустойки) исчисляются от размера провозных платежей, которые, как правило, определяются на основании расстояния перевозки? И откуда законодатель взял ставку штрафа (неустойки)

именно в 20% и что она определяет в экономическом смысле?

Определена ответственность перевозчика за несвоевременное предоставление грузоотправителю транспортного средства, т.е. за подачу транспортного средства в срок более поздний, чем это было определено в договоре **(часть 3 статьи 34)**. Здесь также прописано диспозитивное правило в отношении взыскания с перевозчика штрафа. Если договором не установлено иное, то каждый час просрочки подачи транспортного средства обойдется перевозчику штрафом в размере 1% от провозной платы (для городского и пригородного сообщения) и 5% от среднесуточной провозной платы - для междугородного сообщения. Здесь также за грузоотправителем сохраняется право потребовать возмещения понесенных им в результате таких нарушений убытков **(часть 4 статьи 34)**. Чисто гипотетически размер штрафа за несвоевременное предоставление транспортного средства может превышать провозные платежи по договору перевозки. Уставом, однако, не определено, что несвоевременное предоставление транспортного средства следует считать невывозом перевозчиком груза.

Аналогичная правовая конструкция определена для ответственности грузоотправителя по условию, как было указано выше, которое указано как условие договора перевозки, но, скорее всего, должно быть квалифицировано как условие договора об организации перевозок, инкорпорированное в договор перевозки груза. Это ответственность за непредъявление груза к перевозке **(часть 1 статьи 35)**.

Размер штрафа за непредъявленный к перевозке груз - 20% от установленной договором перевозки провозной платы. Причем данная норма является диспозитивной, так как стороны договора могут установить иной размер штрафа. Кроме выплаты штрафа, перевозчик может потребовать возмещения понесенных убытков.

Таким образом, правовая конструкция, определяющая ответственность по основаниям, изложенным в ч. ч. 1, 3 и 4 ст. 34 и ч. 1 ст. 35, построена по принципу штрафной неустойки, который предполагает и взыскание штрафа, и возмещение убытков.

Причинение перевозчику вреда, вызванного неуказанием грузоотправителем в накладной необходимых при перевозке мер предосторожности или искажением сведений о свойствах груза, Устав расценивает как убытки перевозчика, непосредственно связанные с исполнением им договора перевозки. Здесь размер штрафа определен императивно - 20% от провозных платежей. Кроме того, перевозчик может потребовать возмещения ущерба, причиненного такими нарушениями со стороны грузоотправителя **(часть 3 статьи 35)** <1>.

<1> По CMR Конвенции **(пункт 1 статьи 7)** отправитель также несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие неправильности или неточности сведений, внесенных отправителем в накладную. Однако штраф при этом уплачиваться отправителем не должен.

Точно в таких же размерах, как за просрочку в предоставлении перевозчиком транспортных средств **(часть 3 статьи 34)**, грузоотправитель должен уплатить штраф за задержку поданных перевозчиком транспортных средств сверх сроков, определенных в договоре соответственно на погрузку и выгрузку. Штраф за сверхнормативный простой под указанными операциями равен 1% от провозной платы для городского и пригородного сообщения и 5% от среднесуточной провозной платы - для междугородного сообщения. При сверхнормативном простое специализированных транспортных средств, перечень которых устанавливается Правилами перевозок грузов, размеры штрафов удваиваются, если договором перевозки не предусматривается иное **(часть 5 статьи 35)**. За такие нарушения условий договора перевозки, однако, взыскание перевозчиком понесенных им убытков Уставом не предусмотрено.

Интересное правило предусмотрено в **части 6 статьи 35**. Если грузоотправитель отметил в путевом листе водителя время подачи автотранспортного средства, но потом не предъявил груз к перевозке, то он будет нести ответственность и за непредъявление груза, и за сверхнормативный простой под погрузкой.

Как уже было указано выше, к необъяснимым особенностям Устава следует отнести размеры обозначенных в нем штрафов. Хотя по размерам штрафов за соизмеримые по сути нарушения сторон ответственность сторон договора выражается примерно паритетно, идея абсолютных значений штрафов понятна только законодателю.

5. Претензии и иски.

В главе 7 Устава содержатся положения об актово-претензионной и исковой работе в отношении предъявления требований, вытекающих их договора перевозки.

Основаниями для предъявления требований, основанных или вытекающих из договора перевозки груза, является возникновение ответственности сторон и субъектов договора. Такие обстоятельства

должны быть удостоверены актами или отметками в накладных (транспортных накладных), путевых листах и иных документах, применение которых предусмотрено Уставом **(часть 1 статьи 38)**. Обычно в акте, составленном по требованию одной из сторон, фиксируются нарушения исполнения другой стороной условий договора перевозки, включая факты повреждения, порчи, полной или частичной утраты груза, а также нарушения срока доставки. Порядок составления актов и проставления отметок предусмотрен Правилами перевозок грузов **(часть 2 статьи 38)**.

Российское транспортное право претензионно. Общие положения и правила в отношении предъявления претензий по договору перевозки изложены в **статье 797** ГК РФ. Пункт 1 указанной статьи предусматривает обязательные претензионные процедуры досудебного решения споров в отношении требований грузоотправителей и грузополучателей к перевозчикам. Императивность претензионных процедур подтверждена также в **части 2 статьи 39** Устава: до предъявления иска к перевозчику предъявление претензии перевозчику обязательно. В противном случае будет потеряно право на иск. Правом на предъявление претензий к перевозчику обладают грузоотправители, грузополучатели, а также страховщики в порядке регресса, реализующие свое право на суброгацию после выплаты страхового возмещения в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиками своих обязанностей по договору перевозки груза **(часть 3 статьи 39)**. Из содержания статьи непонятно, обладают ли указанные выше заявители равными правами на предъявление претензий и как будут решаться коллизии по претензиям, поданным разными лицами по одному и тому же основанию. Устав не содержит положений относительно предъявления претензий перевозчиков к грузоотправителям и грузополучателям.

Порядок оформления претензий устанавливается Правилами перевозок грузов **(часть 5 статьи 39)**. Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности **(часть 6 статьи 39)**. Поэтому есть все основания утверждать, что претензионный срок входит в срок исковой давности.

Срок рассмотрения перевозчиками претензий, включающий в себя уведомление заявителей о результатах рассмотрения, - 30 дней со дня получения соответствующей претензии **(часть 1 статьи 40)**. Если претензия удовлетворяется перевозчиком частично, то он должен указать на основание принятого решения в соответствии с действующим законодательством и вернуть заявителю представленные вместе с претензией документы **(часть 2 статьи 40)**.

Иски к перевозчикам могут быть предъявлены только после предъявления претензий установленными Уставом лицами и только в тех случаях, когда перевозчики полностью или частично отказывают в их удовлетворении. К неудовлетворению (непризнанию) претензии приравнивается неполучение заявителем ответа на претензию в течение 30 дней со дня получения перевозчиком соответствующей претензии **(статья 41)**. Устав не содержит положений о том, приостанавливает ли срок рассмотрения перевозчиком претензии срок течения исковой давности.

Для всех требований сторон, вытекающих из договора перевозки, Уставом установлен единый срок исковой давности - один год **(статья 42)**. Срок исковой давности исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска. В отношении возмещения ущерба, связанного с полной утратой груза, срок исковой давности исчисляется с даты признания груза утраченным в соответствии с правилами **части 3 статьи 14** Устава. В случае частичной утраты, повреждения или порчи груза, а также просрочки в доставке - со дня выдачи груза.

6. Правила перевозок грузов.

Анализ положений Устава определил роль, которую играют Правила перевозок грузов в регламентировании договорных отношений по перевозке грузов. Как следует из содержания текста документа, Устав насчитывает 18 отсылок к Правилам перевозок грузов. Они устанавливают:

1) форму и порядок заполнения накладной (транспортной накладной);

2) обязательные реквизиты заказа и заявки на заключение договора перевозки, а также порядок их оформления;

3) правила маркировки грузов, перевозимых в таре или упаковке;

4) требования к предъявляемому для перевозки грузу;

5) прием для перевозки груза с объявленной ценностью;

6) сроки погрузки и выгрузки грузов;

7) форма и порядок заполнения сопроводительной ведомости (для перевозки контейнеров);

8) перечень и порядок осуществления работ по погрузке и выгрузке грузов и контейнеров;

9) порядок определения массы грузов;

10) порядок пломбирования транспортных средств;

11) сроки доставки грузов;

12) порядок переадресовки грузов;

13) температурный режим при перевозке скоропортящихся грузов;

14) порядок определения естественной убыли грузов;

15) перечень грузов, после перевозки которых транспортные средства должны быть промыты и продезинфицированы;

16) перечень специализированных транспортных средств;

17) порядок составления актов и проставления отметок в документы;

18) порядок оформления претензий.

Перечисленные нормы и правила являются императивными, за исключением тех, которые указаны в п. п. 6 и 11. Перечисленные в этих пунктах сроки на выполнение погрузочно-разгрузочных работ и сроки доставки грузов действуют в тех случаях, когда в договорах перевозки стороны не определили иные сроки.

7. Договор фрахтования.

Устав представляет еще один вид договора, который до этого ни разу не встречался в отечественных нормативных актах автотранспортного права, а также не упоминается в CMR Конвенции. Речь идет о договоре фрахтовании. В **статье 2** Устава посредством определения понятий "фрахтователь" и "фрахтовщик" в оборот российского автотранспортного права вводится договор фрахтования. Согласно этому договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких автотранспортных средств на один или нескольких рейсов для перевозки грузов, а фрахтователь обязуется уплатить стоимость пользования предоставленного фрахтователем транспортного средства (транспортных средств).

Договор фрахтования не следует квалифицировать в качестве одного из видов договора перевозки. **Часть 1 статьи 18** указывает, что перевозка определенных грузов может осуществляться транспортными средствами на основе договора фрахтования. Такой договор может заключаться при перевозке груза "с сопровождением представителя грузовладельца или при перевозке грузов, в отношении которых не ведется учет движения товарно-материальных ценностей". Данный договор обладает признаками договора аренды транспортного средства с экипажем, в соответствии с которым арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации (**статья 632** ГК РФ). То, что автотранспортное средство предоставляется с экипажем, следует из содержания **части 6 статьи 18** Устава, где указано, что время подачи транспортного средства по договору фрахтования исчисляется с момента предъявления водителем фрахтователю путевого листа и документа, удостоверяющего личность. Различие между договором аренды транспортного средства с экипажем по ст. 632 ГК РФ и договором фрахтования по Уставу состоит в том, что поименованный в ГК РФ договор является договором аренды на время, а по Уставу - на один или несколько рейсов.

Идея договора фрахтования автотранспортного средства явно заимствована из морского права, в частности из КТМ РФ 1999 г. Однако договор фрахтования морского судна на один или несколько рейсов - чартер (рейсовый чартер) является разновидностью договора морской перевозки груза (**статья 115** КТМ РФ), но не договором аренды судна. Договоры же фрахтования судна - с экипажем (тайм-чартер) и без экипажа (бербоут-чартер) - квалифицированы в гл. X и XI КТМ РФ как договоры аренды, но не как договоры перевозки.

В Уставе мы видим специфический вид договора аренды транспортного средства для целей перевозки грузов в одном или нескольких транспортных средствах. Указанная в **части 2 статьи 18** Устава плата по договору фрахтования взимается как плата за пользование транспортным средством, а не как провозная плата по договору перевозки. То, что договор фрахтования не является договором перевозки груза, следует из содержания норм, определяющих ответственность фрахтователя. Фрахтовщик не несет ответственности за сохранность перевозимого в транспортном средстве груза и соблюдение сроков доставки груза, а несет лишь ответственность за непредоставление транспортного средства **(часть 2 статьи 34)**.

Остается непонятной поименованная в **статье 18** сфера применения договора фрахтования. Перевозка груза в сопровождении представителя грузовладельца определена как одно из возможных условий договора перевозки груза практически во всех нормативных актах международного и национального транспортного права. Но по Уставу перевозка грузов в сопровождении (с проводником) является одним из двух точно указанных в законе квалификационных признаков договора фрахтования. Вызывает вопросы и вторая сфера применения договора фрахтования транспортного средства - для целей перевозки грузов, в отношении которых не ведется учет движения товарно-материальных ценностей. Видимо, неведение учета движения этих ценностей имеет отношение к фрахтовщику, для которого не имеет значения, какие товарно-материальные ценности перемещаются в арендуемых фрахтователем

транспортных средствах. Тогда непонятно, зачем договор фрахтования обязательно должен включать в себя наименование груза **(часть 2 статьи 18)**.

Статья 18 указывает на содержание обязательных и иных позиций и условий договора фрахтования. Такой договор может быть заключен также в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства **(часть 4 статьи 18)**.

Приложение к главе 4

Примечание к документу

Конвенция вступила в силу 02.07.1961.

СССР присоединился к Конвенции 02.09.1983 с заявлением и оговоркой (Указ Президиума ВС СССР от 01.08.1983 г. N 9763-X). Конвенция вступила в силу для СССР на основании п. 2 ст. 43.

Текст документа

(перевод с французского)

КОНВЕНЦИЯ
О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ)

(Женева, 19 мая 1956 года)

<*> Не приводится.

Глава 5. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

5.1. Документы Варшавской системы

Международное воздушное право прошло самый короткий путь в истории транспортного права. Имеется в виду тот промежуток времени, который отделил выработку и вступление в силу международных частноправовых норм в области авиационного транспорта от зарождения гражданской авиации как магистрального вида грузовых и пассажирских сообщений. Если, к примеру, для морского транспорта этот промежуток измерялся десятками столетий, то для воздушного транспорта всего десятками лет: регулярная гражданская авиация начала функционировать только перед Первой мировой войной.

Основы международного частного воздушного права были заложены в 1929 г., когда в Варшаве было подписано первое соглашение в этой сфере. Оно дало толчок началу Варшавской системы. Сегодня "документы Варшавской системы" - а именно так в юридической и иной специальной транспортной литературе называют комплекс нормативных актов в сфере договорных отношений воздушного транспорта - насчитывают восемь документов - конвенций и изменяющих и дополняющих их протоколов. Это Варшавская конвенция 1929 г., Гаагский протокол 1955 г., Гвадалахарский протокол 1961 г., Гватемальский протокол 1971 г. и четыре Монреальских протокола 1975 г. (Протоколы N 1 - 4). Они не все вступили в законную силу, но создали развивающийся во времени унифицированный правовой комплекс, определяющий и регулирующий общие правила и условия, относящиеся к договору перевозки. Первый документ был выработан и согласован в 1929 г., последний - в 1975 г.

Документы Варшавской системы не следует рассматривать в качестве единого нормативного акта. Одни государства участвуют только в Варшавской конвенции 1929 г., другие - в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом 1955 г., третьи присоединились к конвенции, измененной другими протоколами, и т.п. Большее количество государств, признающих и применяющих Варшавскую систему, участвуют либо в Варшавской конвенции и Гаагском протоколе, либо в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом и Гвадалахарской конвенцией 1961 г. <1>. Наибольшее число государств - 136 - являются участниками Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом 1955 г. **Следует, правда, отметить, что 86 из них одновременно присоединились к Монреальской конвенции 1999 г., и при международных перевозках между собой обязаны применять положения именно этой Конвенции.**

<1> В некоторых источниках Гвадалахарская конвенция обозначена в качестве протокола.

Таким образом, существует многообразие правового поля и нормативных актов международного воздушного права и государств - участников отдельных нормативных актов Варшавской системы. Измененная тем или иным протоколом Варшавская конвенция является самостоятельным нормативным актом. Их объединяет только одно: в основе любого документа системы лежит Варшавская конвенция.

5.2. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.) <1> и Варшавская конвенция, измененная Гаагским протоколом 1955 г.

<1> Рассматривается и анализируется официальный русский текст документа. Источник: http:// sklad-zakonov.narod.ru/ asmap/ convUPVP.htm.

1. О Конвенции.

Конвенция, насчитывающая 41 статью, состоит из преамбулы и пяти глав, причем вторая глава состоит из трех разделов.

Преамбула к Варшавской конвенции (далее - Конвенция) определяет состав государств или их уполномоченных органов, подписавших 12 октября 1929 г. в г. Варшава (Польша) совместно согласованный документ. Ими были <1> Германский Рейхспрезидент; Федеральный Президент Австрийской Республики; е. в. <2> Король Бельгийцев; Президент Соединенных Штатов Бразилии; е. в. Король Болгар; Президент Национального Правительства Китая; е. в. Король Дании и Исландии; е. в. Король Египта; е. в. Король Испании; Глава Государства Эстонской Республики; Президент Финляндской Республики; Президент Французской Республики; е. в. Король Великобритании, Ирландии и британских территорий за морями <3>; Король Индии; Президент Эллинской Республики; е. в. Регент Венгерского Королевства; е. в. Король Италии; е. в. Император Японии; Президент Латвийской Республики; е. к. в. <4> Великая Герцогиня Люксембургская; Президент Соединенных Штатов Мексики; е. в. Король Норвегии; е. в. Королева Нидерландов; Президент Польской Республики; е. в. Король Румынии; е. в. Король Швеции; Швейцарский Федеральный Совет; Президент Чехословацкой Республики; Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик; Президент Соединенных Штатов Венесуэлы и е. в. Король Югославии. Всего полномочные представители 31 государства поставили свои подписи под текстом Конвенции.

<1> Перечень и последовательность приводятся в соответствии с оригинальным текстом документа.

<2> Его (Ее) Величество.

<3> По этому основанию Конвенция была также подписана Южно-Африканским Союзом и Австралией.

<4> Ее Королевское Величество.

Варшавская конвенция вступила в силу 13 февраля 1933 г. на 90-й день после ратификации соглашения пятью государствами, подписавшими Конвенцию. Конвенция подлежит обязательной ратификации государствами, к ней присоединяющимися **(статья 37)**. Конвенция составлена в одном экземпляре на французском языке **(статья 36)**. Ратификационные грамоты депонируются в архивах МИД Польши. Конвенция ратифицирована ЦИК Союза ССР 7 июля 1934 г. Ратификационная грамота депонирована в Варшаве 20 августа 1934 г. <1>.

<1> Варшавская конвенция впервые была опубликована в Сборнике законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (1934. Отд. П. N 20. Ст. 176).

Каждое государство может денонсировать Конвенцию, сообщив об этом Правительству Польской Республики. Денонсирование Конвенции для государства, официально уведомившего об этом, наступает через шесть месяцев после указанного сообщения **(статья 39)** <1>.

<1> Данное положение актуально в связи с появлением на частноправовом поле международного

воздушного права Монреальской конвенции 1999 г.

Особенностью Варшавской конвенции является то, что она в одном соглашении регулирует и договор международной перевозки груза, и договор международной перевозки пассажира и багажа <1>. В этом смысле Конвенция является уникальной в системе международного частного транспортного права. В Варшавской конвенции 12 статей посвящены только перевозкам грузов, три статьи - только перевозкам пассажиров. Остальные статьи Конвенции относятся и к грузовым, и к пассажирским перевозкам либо носят общий характер.

<1> В этом можно убедиться, ознакомившись, в частности, с условиями стандартной части билета, выдаваемого пассажирам российскими авиакомпаниями. Такой билет, являющийся документом, удостоверяющим наличие договора международной перевозки пассажира, содержит упоминание, что перевозка подчиняется нормам и правилам Варшавской конвенции или Варшавской конвенции с изменяющим ее Гаагским протоколом 1955 г.

Примечательно, что по всем остальным видам транспорта международные правовые системы обособлены: одни конвенции посвящены отношениям по международной перевозке багажа, другие - по перевозке груза.

На 1 января 2008 г. государствами, участвующими только в Варшавской конвенции (с учетом Гаагского протокола 1955 г.), являются: Афганистан, Алжир, Ангола, Аргентина, Австралия, Азербайджан, Багамские Острова, Бахрейн, Бангладеш, Беларусь, Камбоджа, Чили, Конго, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, КНДР, Фиджи, Габон, Гана, Гренада, Гватемала, Гвинея, Индия, Ирак, Иран, Израиль, Казахстан, Кыргызстан, Лаос, Лесото, Ливия, Лихтенштейн, Маврикий, Марокко, Науру, Непал, Нигер, Папуа - Новая Гвинея, Филиппины, Российская Федерация, Руанда, Самоа, Сенегал, Сербия, Черногория, Сейшельские Острова, Соломоновы Острова, Шри-Ланка, Судан, Суринам, Свазиленд, Того, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Украина, Узбекистан, Венесуэла, Вьетнам, Йемен, Замбия, Зимбабве <1>.

<1> Список государств - участников Конвенции взят на сайте Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Адрес: http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf.

Современные тенденции развития международного воздушного права говорят о том, что число государств - участников Варшавской конвенции (с дополняющими ее протоколами) будет неизбежно и неуклонно уменьшаться. Это связано с современной унификацией воздушного права, а именно с вступлением в силу Монреальской конвенции 1999 г. <1>.

<1> На самом деле список участников Варшавской конвенции и Гаагского протокола намного больше - 137 государств. Однако 74 из них уже присоединились к Монреальской конвенции 1999 г.

2. Сфера применения Конвенции.

Глава I **(статьи 1 и 2)**, называющаяся "Определения", на самом деле посвящена сфере применения Конвенции.

В **пункте 1 статьи 1** указывается на некоторые признаки договора перевозки. Такой договор должен реализовывать воздушную перевозку посредством воздушного судна и быть возмездным. Хотя во втором предложении указанной статьи значится, что Конвенция может быть применена и к бесплатным перевозкам. Сам термин "договор перевозки" в тексте пока не употребляется, а определения даются применительно к международной перевозке как услуге, осуществляемой с помощью воздушного судна. В **пункте 2 статьи 1** дается определение международной перевозки, подпадающей под юрисдикцию Конвенции.

Сфера применения Конвенции указана в **пункте 2 статьи 1**. Содержание указанного пункта позволяет отнести Конвенцию к закрытым международным соглашениям в области транспорта. Место отправления и место назначения должны находиться в двух странах, из которых обе участвуют в Конвенции. Причем наличие остановки в пути (перерыва в перевозке) или перегрузки не является обстоятельством, влияющим на сферу применения соглашения. Под юрисдикцию Конвенции подпадают также воздушные перевозки, если пункты отправления и назначения расположены на территории одной страны-участницы, но остановка согласно договору перевозки была предусмотрена на территории другой страны, независимо от того, расположен ли этот остановочный пункт на территории страны-участницы.

Такое принципиальное построение международного договора в форме "закрытой" конвенции отвечает интересам отправителей и получателей стран-участниц. Так как национальная принадлежность перевозчика для квалификации договора перевозки не имеет значения, то любой отправитель и любой получатель знают, что отношения по договору международной перевозки груза будут регулироваться только положениями Конвенции <1>.

<1> Аналогичное правило содержится в п. 2 ст. 1 Монреальской конвенции 1999 г.

Международный характер договора перевозки определяется пересечением государственной границы страны - участницы Конвенции. Вернее, не самим фактом пересечения границы, а тем, что согласно договору государственная граница должна быть пересечена транспортным средством. Перевозки между двумя пунктами одной страны не являются в смысле рассматриваемой Конвенции международными и не подпадают под ее юрисдикцию.

Различия между редакциями **статьи 1** Варшавской конвенции и Варшавской конвенции с учетом Гаагского протокола отражают различия в политическом устройстве карты мира 1929 и 1955 гг. В документе редакции 1929 г., когда существовали колониальные системы, единой территорией - участницей Конвенции (в контексте соглашения) считались метрополии вместе с зависимыми странами и территориями. В документе 1955 г. <1> любое пересечение государственной границы относит перевозку к категории международной, если такая перевозка отвечает требованиям **пункта 2 статьи 1**.

<1> **Статья 1** Гаагского протокола 1955 г.

Обе рассматриваемые редакции фиксируют понятия "образующая перевозка" и "последовательные воздушные перевозчики". Перевозка считается образующей, если она подлежит выполнению несколькими последовательными перевозчиками и если такая перевозка рассматривалась сторонами договора перевозки как одна единая операция, независимо от того, была ли она оформлена в виде одного или нескольких договоров перевозки. В этом случае перевозка не теряет своего международного характера, даже если один или несколько договоров в рамках образующей перевозки будут выполнены между пунктами отправления и назначения одного и того же государства - участника Конвенции **(пункт 3 статьи 1)**.

Статья 2 Конвенции (в обеих редакциях) указывает на то, что данный международный нормативный акт не применяется при перевозках почты <1>, но применяется, если перевозки любых товаров (грузов), кроме почтовых отправлений, осуществляются государственными или иными публично-правовыми лицами.

<1> Статья 2 Гаагского протокола внесла лишь редакционные поправки в текст **пункта 2 статьи 2** Варшавской конвенции.

3. Перевозочные документы.

Перевозочным документам посвящена глава II Конвенции и в той, и в другой редакции. Эта глава состоит из трех разделов, последний из которых относится к документам для грузовых перевозок (ст. ст. 5 - 16). Опосредованно, через перевозочные документы, данная часть нормативного акта говорит также о договоре международной перевозки.

Формально Конвенция не уделяет внимания описанию и регламентации договора перевозки. Нет также определения договора перевозки, не указаны его стороны и субъекты. Однако из содержания рассматриваемой главы следует, что сторонами договора являются отправитель и перевозчик, а априорным субъектом договора перевозки является получатель. Точно установить вид и квалификацию договора перевозки из содержания Конвенции не представляется возможным.

Статья 11 указывает на функции, которые выполняет воздушно-перевозочный документ. До доказательства обратного такой документ выполняет две стандартные функции, которые присущи аналогичным товаросопроводительным документам (накладным) на других видах транспорта, - является подтверждением договора перевозки и принятия груза перевозчиком. Кроме того, накладная удостоверяет условия договора перевозки, в ней указанные (**пункт 1 статьи 11**).

Конвенция не употребляет термин "накладная", а указывает на то, что международная перевозка товаров <1> оформляется "воздушно-перевозочным документом". Воздушно-перевозочный документ подтверждает наличие договора перевозки, а отсутствие такого документа или его утрата не влияют на существование и действенность такого договора **(пункт 2 статьи 5)**. Перевозочный документ составляется

на каждую партию груза, для перевозки которого составляется договор перевозки <2>. Однако перевозчик может потребовать составления стольких накладных, сколько мест содержится в предъявляемой к перевозке партии **(статья 7)**.

<1> Именно так - "товаром" - именуется по тексту Конвенции общепринятый термин "груз".

<2> Это и иные положения относительно оформления воздушно-перевозочных документов могут не выполняться в случаях перевозок, осуществляемых при исключительных обстоятельствах **(статья 34)**.

Обязанность составить перевозочный документ лежит на отправителе **(пункт 1 статьи 6)**. Даже если перевозочный документ составляется перевозчиком или иным лицом (например, экспедитором отправителя, агентом перевозчика, аэропортовыми службами и пр.), до доказательства обратного считается, что такой документ составлен от имени и за счет отправителя **(пункт 5 статьи 6)**.

Документ составляется отправителем в трех подлинных оригиналах и вручается перевозчику вместе с товаром (грузом). Таким образом, договор перевозки может быть и консенсуальным (передача груза и перевозочного документа в рамках ранее согласованных сторонами договоренностей) и реальным (договор перевозки заключается в момент передачи груза отправителем перевозчику). На практике количество экземпляров воздушной накладной иное, хотя функции первых трех экземпляров авианакладной сохраняются. Подробнее количество экземпляров авианакладной и функции ее отдельных листов будут рассмотрены в § 5.5.

Первый экземпляр воздушно-перевозочного документа предназначен для перевозчика. Он подписывается отправителем. Второй экземпляр документа адресован получателю. Он подписывается отправителем и перевозчиком <1>. Третий экземпляр, подписанный перевозчиком, возвращается отправителю **(пункт 2 статьи 6)**. Он фактически является распиской перевозчика в приеме груза и служит отсчетом периода ответственности перевозчика. Конвенцией установлено, что перевозчик имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему перевозочного документа, а отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия такого документа **(пункт 1 статьи 5)**.

<1> Подпись перевозчика в накладной может быть заменена штемпелем, а подпись отправителя заменена штемпелем и выполнена печатным образом **(пункт 4 статьи 6)**.

Перевозчик должен поставить свою подпись в накладной (в воздушно-перевозочном документе). Однако если согласно **пункту 3 статьи 6** изначального текста Конвенции перевозчик должен поставить свою подпись в накладной в момент принятия груза, то по измененной Протоколом редакции этого же пункта подпись перевозчика в накладной должна стоять до погрузки товара на борт судна.

Последнее уточнение в редакции Протокола 1955 г. имеет принципиальное значение для определения функций и обязанностей перевозчика по договору перевозки груза. Период ответственности перевозчика согласно доказательной силе накладной начинается с момента приема груза перевозчиком. А этот период начинается до погрузки товара на борт воздушного судна. Поэтому погрузка товара, как и его выгрузка, является функцией перевозчика. Международные воздушные авиаперевозки являются единственным видом транспорта, где перевозчик императивно принимает и сдает груз "на земле". Это отражает специфику технической эксплуатации авиаперевозок, так как перевозчик отвечает за размещение и крепление груза на борту судна. Малейшее изменение установленного размещения груза на судне, а также ненадлежащее крепление его могут привести к гибели воздушного судна. За техническую безопасность полетов отвечает перевозчик, что и нашло свое отражение в указанной поправке в Гаагском протоколе к **пункту 3 статьи 6** Конвенции. Даже если погрузку осуществляет не перевозчик, ответственность за надлежащее исполнение этой операции и ее последствия несет именно он.

В оригинальном тексте Варшавской конвенции 1929 г. содержатся подробные указания на обязательные атрибуты авианакладной. В **статье 8** приводится перечень обязательных сведений. Они касаются даты и места составления документа; мест отправления и назначения груза; предусмотренных остановок, наименований отправителя и получателя; названия и сведений о грузе, а также сведений о его внешнем состоянии и количестве; стоимости перевозки и ее сроков. В документе должно быть также указано количество оформленных экземпляров документа и указание, что перевозка подпадает под правила об ответственности, установленные Конвенцией.

Гаагский протокол 1955 г. формально упразднил прежний текст **статьи 8,** но заменил его на новую редакцию. Обязательными оставлены только три реквизита воздушно-перевозочного документа, хотя установленная Международной ассоциацией воздушного транспорта <1> (IATA, ИАТА) форма

авиатранспортной накладной содержит значительно большее количество граф (боксов), подлежащих оформлению. Но согласно **статье 8,** измененной Гаагским протоколом Конвенции, в накладной должны быть указаны только места отправления и назначения груза; хотя бы одно место остановки за пределами страны, если пункты отправления и назначения находятся на ее территории; уведомление перевозчиком отправителя о том, что если перевозка осуществляется за пределы страны отправления <2>, то к ней могут применяться положения Конвенции, включая положения об ограничении ответственности перевозчиков.

<1> International Air Transport Association (IATA).

<2> Или предусмотренная договором остановка не находится в стране отправления.

Фактически международный нормативный акт дал возможность общественным организациям, объединяющим большинство членов международного авиатранспортного сообщества, устанавливать свои правила и обычаи оформления договоров перевозки, не загоняя их нормативно в жесткие рамки, хотя сегодня использование накладных ИАТА также является обязательным, но на ином регулирующем уровне. Дело в том, что к моменту принятия Гаагского протокола накладная ИАТА уже была разработана и нормативно внедрена в практику международных грузовых авиаперевозок. Поэтому необходимость строго регламентировать форму и содержание авианакладной отпала.

Обязательные реквизиты в накладной в редакции измененной Гаагским протоколом Варшавской конвенции устанавливают юрисдикцию Конвенции по отношению к договору перевозки груза по одному из трех возможных признаков. Во-первых, места отправления и назначения могут сразу отнести договор перевозки груза к юрисдикции Конвенции, если эти места отправления и назначения находятся на территории двух государств - участников соглашения. Во-вторых, наличие остановки в воздушном движении на территории другой страны при том, что пункты отправления и назначения находятся на территории одной страны, но страны - участницы Конвенции также квалифицируют договор международной перевозки груза как договор, подпадающий под сферу действия Конвенции. Третья обязательная оговорка в накладной показывает, что перевозка осуществляется за пределы границ страны отправления. К такой перевозке изначально не будет применяться национальное право, а может применяться международное право, установленное Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом. Это повлечет за собой и нормы, ограничивающие ответственность перевозчика, установленные указанными документами.

Последняя обязательная оговорка в воздушно-перевозочном документе имеет еще одно важное правовое значение. Как уже было указано выше, **пункт 2 статьи 1** относит Варшавскую конвенцию к закрытым в юридическом смысле транспортным системам: согласно договору перевозки пункты отправления и назначения обязательно должны находиться в странах-участницах. Новая редакция **статьи 8** помогает в некотором смысле решить проблему такой "закрытости" путем уведомления перевозчиком отправителя, что к воздушной перевозке за пределы страны-участницы могут быть применены нормы Варшавской конвенции в соответствии с поправками Гаагского протокола. Подобная оговорка стала особенно актуальной в последние годы, когда вступила в силу другая конвенция международного воздушного права - Монреальская конвенция 1999 г. Положение "могут применяться положения Варшавской конвенции" может быть доказательством в суде, когда по договору перевозки пункт отправления находится в стране - участнице Варшавской системы, а пункт назначения - в стране - участнице Монреальской конвенции.

Обязательные положения воздушно-транспортного документа, конечно, не ограничены **статьей 8** по возможности внесения в накладную иных данных и сведений. О содержании авианакладной можно узнать из содержания **пункта 2 статьи 11** <1>. И хотя приведенный там перечень данных и сведений не является исчерпывающим и вообще упоминается в данной статье совершенно по другому поводу, представление об обязательных реквизитах воздушно-перевозочного документа можно составить. В **пункте 2 статьи 11** говорится о весе, размере, упаковке и количестве товара, о числе мест в партии груза, перевозимой по одной накладной.

<1> Данная статья не была изменена Гаагским протоколом.

Содержание **пункта 2 статьи 11** связано с доказательной силой накладной. До доказательства обратного сведения в воздушно-перевозочном документе удостоверяют вес, размеры, упаковку и количество мест товара. Сведения в накладной о количестве груза, его объеме и состоянии груза (по его внешнему осмотру) являются доказательством приема такого груза перевозчиком в присутствии отправителя.

Если перевозчик погрузил груз на борт судна без составления воздушно-перевозочного документа или если этот документ был составлен ненадлежащим образом, а перевозчик принял груз, то это может негативно сказаться лишь на размерах ответственности перевозчика **(статья 9)**. В этих случаях договор перевозки все равно будет иметь силу, но перевозчик не будет иметь возможности применять по отношению к себе установленные Конвенцией пределы ответственности перевозчика.

Отправитель несет ответственность за полноту и правильность указанных им сведений в накладной, касающихся груза **(пункт 1 статьи 10)**. Ответственность определяется размером ущерба, понесенного перевозчиком или любым другим лицом вследствие неполноты или неправильности сведений о грузе, указанных им в воздушно-перевозочном документе **(пункт 2 статьи 10)**. Указанные правила Варшавской конвенции и Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом <1>, ничем не отличаются от аналогичных правил, установленных иными нормативными актами международного частного транспортного права для других видов транспорта.

<1> Они практически идентичны в обеих редакциях Варшавской конвенции.

Также вполне традиционными для транспортного права являются положения **статьи 16** Конвенции, которые обязывают отправителя приложить к перевозочному документы все необходимые документы для выполнения таможенных, полицейских и иных формальностей. При этом перевозчик не обязан проверять точность этих документов и предоставляемых отправителем сведений **(пункт 2 статьи 16)**, а отправитель несет ответственность за убытки перевозчика, вызванные отсутствием, недостаточностью или неточностью прилагаемых к накладной документов и предоставляемых сведений.

Отправитель изначально является правомочным по договору лицом. Он имеет право распоряжаться грузом **(пункт 1 статьи 12)**. Отправитель, при условии выполнения им всех обязательств по договору, обладает правом:

- требовать возврата товара из аэропорта отправления или назначения <1>;

<1> Термины "аэропорт отправления" и "аэропорт назначения" впервые появились в Конвенции только в **статье 12**. До этого в тексте документов говорилось о "местах отправления и назначения".

- останавливать товар в пути следования;
- давать указания перевозчику о выдаче товара в месте назначения или в пути следования другому, нежели получатель, лицу.

Указания перевозчику должны быть выполнимы, а сами изменения договора перевозки не должны наносить ущерб ни перевозчику, ни другим отправителям товаров. При этом отправитель обязан возместить перевозчику все расходы, вызванные выполнением данных им перевозчику указаний и инструкций. Если перевозчик не может исполнить данные ему указания, он должен немедленно уведомить об этом отправителя **(пункт 2 статьи 12)**.

Очень важная норма содержится в **пункте 4 статьи 12**. Она гласит о том, что право отправителя прекращается в момент, когда возникает право получателя. Право получателя начинается, а право отправителя заканчивается в момент, когда товар прибыл в место назначения **(пункт 1 статьи 13)**. О прибытии товара, если в договоре не указано иное, перевозчик обязан немедленно уведомить получателя **(пункт 2 статьи 13)**.

Получатель имеет право требовать от перевозчика передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи ему груза против уплаты всех причитающихся перевозчику платежей и исполнения всех условий договора перевозки (**пункт 1 статьи 13)**. К получателю переходят также права требований, которые вытекают из договора перевозки, регулируемого настоящей Конвенцией, в случае полной утраты груза **(пункт 3 статьи 13)**. Утрата груза может быть либо признана перевозчиком, либо считается таковой, если груз не прибыл в место назначения в течение семи дней, считая со дня, когда он должен был прибыть <1>. Получается, что если получатель воспользуется своим правом получить груз от перевозчика, к нему переходят от отправителя права требований и право распоряжаться грузом.

<1> В Конвенции в качестве "дней" имеются в виду не рабочие дни, а дни в их непрерывной последовательности **(статья 35)**.

Но получить груз от перевозчика является правом, а не обязанностью получателя. Получатель имеет право отказаться от вручения ему перевозочного документа и приема груза без объяснения на то причин.

Если получатель отказался от предоставленных ему прав или документ или товар не могут быть вручены перевозчиком получателю, отправитель снова приобретает свои права распоряжаться грузом **(пункт 4 статьи 12)** <1>.

<1> Права отправителя и получателя, а также прекращение прав одного и приобретение прав другого одинаково указаны в обоих рассматриваемых вариантах Варшавской конвенции.

И отправитель, и получатель могут реализовывать свои права, предоставленные им нормами Конвенции, при условии выполнениями ими всех условий и обязательств по договору перевозки **(статья 14)**. Эти права стороны осуществляют от своего имени, независимо от того, действуют ли они в своих или в чьих-либо еще интересах. Реализация таких прав отправителя и получателя не связана с какими-либо их взаимоотношениями или с их отношениями с третьими лицами **(пункт 1 статьи 15)**.

Права отправителя и получателя, определенные положениями Конвенции, носят диспозитивный характер. Если в договоре перевозки установлен иной переход прав распоряжения грузом между отправителем и получателем, то он должен быть зафиксирован в воздушно- перевозочном документе (**пункт 2 статьи 15).** Например, в договоре и в накладной может быть указано, что правомочным по договору лицом является только получатель и только он может реализовывать все права распоряжения грузом.

В обеих редакциях Конвенции нет конкретной статьи, определяющей, что договором перевозки должен быть или может быть установлен срок доставки груза. Однако из содержания отдельных статей это следует. **Пункт 3 статьи 13** указывает на то, что, если товар не прибыл по истечении семидневного срока **со дня, когда товар должен прибыть,** получатель имеет права требований к перевозчику. **Статьи 19 и 22** указывают на ответственность перевозчика **за задержку в доставке груза**. В **пункте 2 статьи 26** <1> определены предельные сроки предъявления требований (претензий) к перевозчику, если имело **место опоздание в доставке груза**. При определении сроков исковой давности **(пункт 1 статьи 29),** в частности, указано, что иск должен быть предъявлен "в течение двух лет **со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть"**.

<1> В тексте Конвенции, измененной Гаагским протоколом.

Все это позволяет утверждать, что одним из условий договора перевозки является срок доставки груза. Ничто не запрещает сторонам установить его в договоре и указать в воздушно-перевозочном документе. Если срок конкретно определен не был, действует, очевидно, принцип разумности в определении такого срока для конкретных условий перевозки при соблюдении принципа добросовестных действий перевозчика.

4. Ответственность перевозчика.

Ответственность перевозчика установлена в главе III Конвенции. Однако не все статьи данной главы посвящены вопросам ответственности. Здесь же содержатся положения относительно претензий и исков.

По общему правилу перевозчик отвечает за вред, причиненный утратой или повреждением груза, если вред грузу был причинен во время воздушной перевозки **(пункт 1 статьи 18)**. Воздушный перевозчик несет также ответственность за вред, причиненный опозданием в перевозке грузов **(статья 19)**.

Период ответственности перевозчика по грузу установлен правилами **пункта 2 статьи 18**. Это период времени, когда груз находится "под охраной перевозчика". Что следует понимать под термином "охрана", в Конвенции не уточняется. Правда, указывается, что под охраной перевозчика груз может находиться где угодно: на аэродроме, на борту воздушного судна, в каком-либо ином месте.

Для понимания указанного термина следует вернуться к положениям **пункта 3 статьи 6** Конвенции, уточненной Гаагским протоколом, в котором говорится о моменте, когда воздушный перевозчик принимает груз в свое ведение и удостоверяет это своей подписью до погрузки товара на борт воздушного судна. Период ответственности перевозчика начинается с момента приема груза от отправителя и заканчивается моментом выдачи груза получателю.

Период ответственности воздушного перевозчика не включает в себя никакой перевозки другими видами транспорта **(пункт 3 статьи 18)**. Однако если во исполнение договорных отношений по воздушной перевозке груз доставляется (полностью или частично) другим видом транспорта <1>, то ответственность воздушного перевозчика на этих участках маршрута определяется по нормам и правилам Конвенции.

<1> Достаточно распространенным явлением в современной практике является доставка небольших

партий грузов из крупных аэропортов автомобильным транспортом, когда бывает экономически нецелесообразным делать лишнюю посадку воздушного судна в небольшом аэропорту. В этом случае автомобильный развоз считается также частью международной воздушной перевозки груза и ответственность воздушного перевозчика подчиняется правилам Конвенции.

Ответственность построена по принципу вины перевозчика. Если вины перевозчика в произошедшем нет, перевозчик предпринял все меры, чтобы избежать вреда, если вреда было невозможно избежать, - перевозчик ответственности не несет **(статья 20)**. Однако бремя доказывания отсутствия вины лежит на самом перевозчике. Поэтому Варшавская конвенция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

В первоначальной редакции Варшавской конвенции **статья 20** содержала **пункт 2**. В нем говорилось о том, что основаниями для освобождения воздушного перевозчика от ответственности могут являться ошибки в пилотаже и вождении воздушного судна, а также навигационные ошибки. В редакции Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, данный пункт из **статьи 20** был исключен.

Воздушный перевозчик может доказать, что не он является виновником в причинении вреда, а виновником является само лицо, понесшее ущерб **(статья 21)**. Чаще всего перевозчик пытается доказать, что ущерб, причиненный грузу, был вызван действиями или упущениями отправителя или получателя или был вызван при их содействии. В этих случаях суд может устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Конвенция не устанавливает размеры ответственности перевозчика в случае повреждения, порчи, полной или частичной утраты груза, а также не определяет методы установления ущерба по указанным основаниям. Однако указывает, что перевозчик несет ответственность за доставку товара в срок надлежащего количества и качества. При таком построении норм и правил Конвенции становится очевидным, что для определения размеров ущерба по указанным основаниям следует обращаться к нормам применимого национального права по каждому конкретному договору международной воздушной перевозки груза. Об этом всегда следует помнить при заключении договора.

В нашей стране нормативным актом, регулирующим, в частности, отношения по договору перевозки груза, является Воздушный кодекс Российской Федерации (ВК РФ) <1>**. Основания ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение или порчу груза установлены статьей 118 ВК РФ, а размеры ответственности - статьей 119. При определении размеров ответственности перевозчика ВК РФ настаивает на том, что стоимость поврежденного или утраченного груза определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии - исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче (пункт 2 статьи 119 ВК РФ)** <2>**. Как и в ГК РФ (статья 796), размер возмещения по грузу исчисляется по контрактной цене товара.**

<1> Федеральный закон от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ. Вступил в силу с 1 апреля 1997 г.

<2> Установленный **пунктом 1 статьи 119** ВК РФ (в ред. Федерального закона от 4 декабря 2007 г. N 331-ФЗ) предел ответственности перевозчика равен 600 рублям за 1 кг веса брутто поврежденного или утраченного груза.

Не регламентируя размеры ответственности перевозчика, Конвенция, однако, установила пределы ответственности перевозчика **(статья 22)**. Редакция этой статьи претерпела значительные изменения на основании Гаагского протокола.

Предел ответственности перевозчика в случае повреждения, порчи, полной или частичной утраты груза, а также при нарушении перевозчиком срока доставки ограничен 250 франками <1> за каждый килограмм веса брутто. В контексте обеих редакций Конвенции франк понимается как валютная единица, состоящая из 65,6 мг золота 0,900-й пробы. Согласно **пункту 5 статьи 22** суммы, указанные во франках, должны переводиться в национальную валюту в округленных цифрах.

<1> Имеются в виду так называемые золотые франки Пуанкаре.

В настоящее время золотовалютный стандарт, широко распространенный в середине XX в., в современных системах международных расчетов не применяется. На смену золотому стандарту пришла система международных расчетов, основанная на мультивалютной единице специальных прав заимствования (СПЗ/SDR <1>). 250 франков, указанных в Конвенции, составляют 16,67 СПЗ/SDR <2>.

Исходя из этого ответственность воздушного перевозчика при перевозках грузов ограничена сегодня указанной суммой <3>.

<1> Special Drawing Rights (англ.).

<2> На момент написания настоящей работы (июль 2008 г.) 1 СПЗ/SDR примерно равен 1 евро.

<3> Ответственность перевозчика при перевозке пассажиров ограничена суммой в 120 тыс. фр. (8000 СПЗ/SDR) в отношении каждого пассажира по Варшавской конвенции 1929 г. и суммой в 250 тыс. фр. (16666,67 СПЗ/SDR) по Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом **(пункт 1 статьи 22** и той, и другой редакций Конвенции). Ответственность перевозчика по зарегистрированному багажу такая же, как по грузу **(пункт 2 статьи 22)**. Ответственность воздушного перевозчика по ручной клади ограничена суммой в 5 тыс. фр. (333,33 СПЗ/SDR) для каждого пассажира независимо от веса перевозимой с собой ручной клади **(пункт 3 статьи 22)**.

Указанные пределы ответственности перевозчика не являются императивными. Если в момент передачи груза отправитель сделает перевозчику особые заявления о заинтересованности в доставке <1>, подкрепленные соответствующими отметками в перевозочном документе, сторонами договора могут быть установлены более высокие пределы ответственности перевозчика за каждый килограмм веса. Установление новых пределов ответственности является возмездным **(пункт 2 статьи 22)**. За указанную операцию перевозчик взимает сбор, размер которого определяется либо соглашением сторон, либо нормативно.

<1> Ничто не препятствует установлению более высоких пределов ответственности перевозчика в договоре перевозки груза, заключенному до момента передачи груза отправителем перевозчику.

Понятие "заинтересованность в доставке" присутствует в обеих редакциях Конвенции. Его смысл, однако, не конкретизируется. Конвенция указывает, что в этом случае перевозчик обязан выплатить возмещение, не превышающее объявленной в перевозочном документе суммы, но не выше "суммы, превышающей действительную заинтересованность отправителя в доставке к месту назначения". Доказывать сумму, в которой выражается действительная заинтересованность отправителя в доставке, является обязанностью перевозчика.

Здесь важно понять, о какой заинтересованности отправителя идет речь. По общему правилу построения ответственности перевозчика за убытки, причиненные вследствие повреждения, порчи или утраты груза, перевозчик несет ответственность в размере действительной (реальной) стоимости груза или его части, но не несет ответственности за косвенные убытки правомочного по договору лица (недополученная прибыль, упущенная выгода, прямые убытки и пр.), связанные с предпринимательской деятельностью отправителя или получателя. Иной ущерб выше действительной стоимости груза не возмещается. Другое дело, что в других конвенциях международного транспортного права <1> предусмотрена возможность объявлять перевозчику специальный интерес в доставке груза при условии уплаты согласованного вознаграждения. Но в предусмотренных там случаях перевозчик не должен ничего доказывать. Отправитель при заключении договора перевозки при объявлении суммы интереса готов заплатить за это, а перевозчик вправе согласиться с таким увеличением своей ответственности и в этом случае оговорить размер дополнительного вознаграждения. Стороны договора перевозки определяют размеры и пределы ответственности заранее с понятными и реализуемыми алгоритмами определения ущерба. Для документов Варшавской системы это не так <2>.

<1> Например, в Конвенции о договоре международной перевозке груза (CMR) - статья 26.

<2> Забегая вперед, можно сказать о том, что подобные коллизии были перенесены в Монреальскую конвенцию 1999 г. **(пункт 3 статьи 22)**.

Если перевозчик должен доказать действительную, а не декларированную заинтересованность отправителя в доставке груза, а именно она определит сумму выплат, то перевозчик может сделать это только одним способом - посредством определения действительной стоимости самого груза. Иных возможностей и способов доказывания у перевозчика нет - он не может вторгаться в коммерческую деятельность отправителя или получателя и требовать от них каких-либо доказательств по финансовой деятельности их предприятий.

Из указанного можно сделать вывод, что какова бы ни была указанная отправителем

заинтересованность в доставке, перевозчик не выплачивает суммы возмещения по грузу выше его действительной стоимости, как при полной его утрате **(подпункт "a" пункта 2 статьи 22)**. Это отчасти следует из анализа содержания **подпункта "b" пункта 2 статьи 22** <1>.

<1> В редакции Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом.

Данный подпункт посвящен определению размера возмещения по грузу в случае его частичной утраты или повреждения. При выплатах возмещения по данному основанию следует учитывать вес поврежденного или утраченного груза, входящего в партию груза, перевозимого по одному документу. Пределы ответственности перевозчика, определенные Конвенцией, будут относиться только к той части груза, которая повреждена или утрачена. В той же части **статьи 22** содержится правило, по которому предел ответственности должен относиться ко всей партии груза, перевозимой по одному перевозочному документу, если стоимость поврежденного или утраченного груза сказывается на стоимости всего товара в целом <1>.

<1> Например, при комплектных поставках товара утрата одного грузового места, содержащего блок управления всей системы, делает невозможным использование всего оборудования по его прямому назначению. Поэтому в этом случае предел ответственности перевозчика должен относиться ко всей партии товара, вернее к его стоимости.

Пунктом 4 статьи 22 <1> установлено, что ничто не препятствует суду присудить выплату перевозчиком всех или части судебных издержек сверх сумм, составляющих предел ответственности перевозчика по искам отправителя или получателя по возмещению понесенного ими ущерба. Это правило не имеет силы, если перевозчик согласился выплатить предъявителю претензионного требования суммы возмещения либо в течение шести месяцев со дня причинения вреда, либо до начала судебного разбирательства, если эта дата является более поздней. Указанная норма свидетельствует также о декларировании в Конвенции претензионных процедур досудебного решения споров по требованиям к перевозчикам.

<1> В редакции Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом.

В Конвенции ничего не говорится о том, должен ли перевозчик помимо стоимости поврежденного или утраченного груза возмещать провозные платежи, таможенные сборы и пошлины и иные расходы, связанные с перевозкой утраченного или поврежденного груза, если такие платежи и расходы не были включены в стоимость товара. Поэтому данный вопрос должен решаться на основе норм применимого права <>. При этом общие размеры выплат не могут превышать пределы ответственности перевозчика, установленные Конвенцией или определенные договором на основании **пункта 2 статьи 22**.

<1> ВК РФ также не содержит никаких положений о возврате ранее уплаченных перевозчику провозных платежей. Ничто, однако, не мешает сторонам предусмотреть это положение в договоре перевозки.

Нет в Конвенции и положений о размерах и правилах исчисления возмещения причиненного перевозчиком ущерба вследствие опоздания в доставке груза. Декларирование такой ответственности перевозчика по **статье 19** не подтверждено конкретными нормами и правилами в отношении размеров возмещения вреда. Поэтому размеры ответственности перевозчика по этому основанию следует искать в нормах применимого национального права. Очевидно, что по общему правилу размер возмещения по этому основанию не может превышать пределов ответственности перевозчика.

Ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза установлена российским законодательством в статье 120 ВК РФ. Императивно установлен размер штрафа, который перевозчик должен выплатить предъявителю требования. Это 0,25 МРОТ <1> за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы. Уплата штрафа исключает возможность иных требований к перевозчику по данному основанию. Поэтому такой штраф следует рассматривать как исключительную неустойку.

<1> Минимальный размер оплаты труда.

Любые суммы выплат перевозчиком в качестве возмещения ущерба (полная или частичная утрата груза, повреждение или порча груза, расходы, связанные с перевозкой утраченного или поврежденного груза, выплаты вследствие нарушения срока доставки груза и пр.) не могут превышать пределы ответственности, установленные Конвенцией, или более высокие пределы ответственности, определенные договором, не считая указанных выше судебных издержек **(пункт 2 статьи 25 A)** <1>. Если перевозчик привлекал для выполнения своих обязанностей по договору иных лиц, то общая ответственность всех этих лиц ограничена пределами, установленными Конвенцией.

<1> В редакции Конвенции, измененной Гаагским протоколом.

Статья 23 Конвенции (в обеих редакциях) указывает на императивность правовой категории "предел ответственности перевозчика", каким бы образом такая ответственность ни определялась <1>. Любая оговорка в договоре перевозки, ведущая к освобождению перевозчика от ответственности или устанавливающая пределы ответственности перевозчика ниже, чем они установлены в Конвенции, признается недействительной (**пункт 1 статьи 23)**. Это, однако, не приводит к недействительности иных условий договора.

<1> Имеется в виду не императивность значений пределов ответственности перевозчика, а то, что определенные значения пределов ответственности перевозчика существуют для каждого договора перевозки.

Варшавская конвенция 1929 г. не содержит каталога исключений из ответственности перевозчика, т.е. поименованного перечня оснований, сославшись на один или несколько из которых перевозчик может быть освобожден от ответственности. В редакции Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, присутствует одно основание, освобождающее воздушного перевозчика от ответственности **(пункт 2 статьи 23)**: особые естественные свойства груза (порок, присущий грузу), вследствие которых произошли повреждения или утрата.

Пределы ответственности, установленные Конвенцией, не будут применяться, если будет доказано, что причиненный перевозчиком вред был причинен вследствие его умышленных действий или упущений, совершенных с намерением причинения вреда или осознанием этого **(статья 25)**. То же самое относится к действиям лиц, которые были привлечены перевозчиком для исполнения условий договора **(пункт 3 статьи 25 A)**. Перевозчик отвечает за действия таких лиц как за свои собственные, если эти лица действовали в рамках возложенных на них перевозчиком обязанностей.

Конвенция (в обеих редакциях) не содержит специальной главы, посвященной претензиям и искам. Основные положения о претензиях, которые в русском переводе Конвенции значатся как "возражения", указаны в **статье 26** и частично в **пункте 3 статьи 13**. Правом на претензию обладает лицо, имеющее право на получение груза **(пункт 2 статьи 26)**. Этим лицом, как правило, является получатель. Однако им может быть и отправитель, когда, например, воспользовавшись своим правом распоряжаться грузом, он дал указание перевозчику вернуть груз себе и получить его обратно в аэропорту отправления.

В случае обнаружения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить претензию (возражение) перевозчику. Получение груза без предъявления претензий создает до доказательства обратного презумпцию, что перевозчиком были сданы, а получателем были получены грузы в надлежащем состоянии. т.е. в таком состоянии, как они указаны в воздушно-перевозочном документе **(пункт 1 статьи 26)**.

Претензия правомочным по договору лицом должна быть направлена перевозчику незамедлительно, но не позднее установленных Конвенцией сроков **(пункт 2 статьи 26)**. В случае повреждения (порчи) груза претензия должна быть сделана немедленно по обнаружении, но не позднее семи дней со дня получения груза. Данная формулировка позволяет утверждать, что в отношении явных утрат и повреждений груза претензия перевозчику должна быть сделана немедленно в момент получения груза. Если повреждения и утрата носят неявный характер, то максимальный срок предъявления претензии - семь последовательных дней со дня получения груза <1>. В случае опоздания (нарушения срока доставки) претензия должна быть предъявлена не позднее чем через 21 день со дня передачи товара получателю <2>. По всем указанным основаниям претензии (возражения) должен подавать получатель, так как после приема груза от перевозчика именно он становится правомочным по договору лицом и как сторона договора перевозки обладает правами требований к перевозчику.

<1> Для предъявления претензии по этому основанию в отношении багажа срок предъявления претензии равен трем дням **(пункт 2 статьи 26)**.

<2> Этот срок - 21 день - установлен Гаагским протоколом. В оригинальном тексте Варшавской конвенции срок предъявления претензии при нарушении срока доставки равен 14 дням.

В отношении полной или юридической утраты груза Конвенция содержит норму, изложенную в **пункте 3 статьи 13**. Утрата груза может быть признана перевозчиком или груз будет считаться де-юре полностью утраченным, если он не прибыл по истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть. В этих случаях получателю разрешается осуществлять свои права, вытекающие из договора перевозки груза. Если груз утрачен, то формально получатель не вступил в договор перевозки и, следовательно, правомочным по договору лицом остается отправитель. Тем не менее Конвенция оставляет получателю право требований возмещения по грузу от перевозчика. Так как предъявление претензии до предъявления иска по Варшавской конвенции обязательно, указанный в **пункте 3 статьи 13** семидневный срок следует считать сроком предъявления претензии перевозчику по этому основанию. Такую претензию могут предъявить как отправитель, так и получатель.

Любая претензия должна быть зафиксирована либо в воздушно-перевозочном документе путем внесения соответствующих оговорок, либо путем отправленного письменного заявления в указанные выше сроки **(пункт 3 статьи 26)**.

Претензионность по всем редакциям документов Варшавской системы является императивной. Если в установленные Конвенцией сроки претензия не была предъявлена перевозчику, то никакие иски против перевозчика впредь приниматься не будут **(пункт 4 статьи 26)**. Непредъявление претензии перевозчику лишает правомочное по договору лицо права на иск.

Срок исковой давности равен двум годам с момента прибытия в пункт назначения или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть **(пункт 1 статьи 29)**. Формулировка указанной статьи относится к различным событиям. Когда указывается момент прибытия в пункт назначения, то речь идет о товаре, который в конкретный день был выдан перевозчиком получателю. Если груз в пределах срока доставки не был выдан получателю, то считается, что он утрачен - фактически или юридически. Поэтому начало течения срока исковой давности привязывается не к моменту выдачи груза, которой не было, а к дате, когда воздушное судно с грузом должно было прибыть в аэропорт назначения. Порядок течения срока исковой давности, в том числе его прерывания и восстановления, определяется законом суда, где был вчинен иск (**пункт 2 статьи 29)**.

Иск должен быть возбужден обязательно в стране - участнице Конвенции <1>. Истец (отправитель или получатель) может вчинить иск перевозчику в суде в одном из следующих мест (**пункт 1 статьи 28)**:

<1> Следует напомнить, Варшавская конвенция 1929 г. и Варшавская конвенция, измененная Гаагским протоколом 1955 г., имеют различных стран-участниц.

- по месту жительства перевозчика;
- по местонахождению головного предприятия перевозчика;
- по местонахождению предприятия, посредством которого был заключен договор перевозки;
- по месту назначения груза.

В **статье 30** говорится о солидарной ответственности перевозчиков <1>, которые последовательно исполняют международную перевозку как одну единую операцию, определенную **пунктом 3 статьи 1** Конвенции. Каждый последующий перевозчик, принимающий от предыдущего перевозчика груз, подпадает под действие норм и правил, установленных Конвенцией, и становится стороной договора международной перевозки груза для той части маршрута, которую данный перевозчик осуществляет (**пункт 1 статьи 30)**. В отношении перевозок, осуществляемых несколькими последовательными перевозчиками, отправитель может возбудить иск против первого перевозчика, получатель - против последнего перевозчика и тот и другой - против перевозчика, на участке которого произошли повреждение, порча, полная или частичная утрата груза или нарушение срока доставки **(пункт 3 статьи 30)**. Любые исковые требования должны быть совершены при обязательном соблюдении претензионных процедур, установленных Конвенцией.

<1> Данная статья Конвенции не была изменена Гаагским протоколом.

Глава IV Конвенции, состоящая всего из одной статьи, посвящена постановлениям, касающимся

комбинированных перевозок. Речь идет о такой комбинированной перевозке груза, когда не был оформлен один единый договор перевозки для доставки груза при участии различных видов транспорта, а сама перевозка не регулируется международным нормативным актом, предусмотренным для регулирования комбинированных перевозок. Для такой комбинированной перевозки положения Конвенции применяются только для воздушной перевозки, которая при этом должна удовлетворять требованиям, установленным сферой применения Конвенции **(пункт 1 статьи 31)**. В воздушно-перевозочный документ могут включаться условия, относящиеся к перевозке другими видами транспорта **(пункт 2 статьи 31)**. При этом постановления Конвенции будут применяться только в отношении международной перевозки воздушным путем.

Общие и заключительные постановления Конвенции изложены в главе V (ст. ст. 32 - 41). **Статья 32** утверждает императивный характер норм и правил Конвенции. Любое отступление от правил Конвенции или особые соглашения сторон, предусмотренные в договоре перевозки, которые меняют положения Конвенции по любому основанию, являются недействительными. Указанная статья, однако, допускает, что стороны могут предусмотреть в договоре перевозки условие о третейском разбирательстве, если такое разбирательство будет происходить в местах, отвечающих условиям Конвенции в отношении иных судов, т.е. по правилам **статьи 28**.

Статья 33 декларирует свободу договора международной воздушной перевозки. Ничто не может заставить перевозчика отказаться от заключения договора, а также устанавливать договором перевозки любые согласованные сторонами условия, которые не противоречат нормам и правилам Конвенции.

Остальные статьи указывают на оригинальный язык (французский) и место депозитария Конвенции (МИД Польши) - **статья 36**. Кроме того, определена процедура присоединения и ратификации Конвенции, а также вступления ее в силу **(статья 37)**. Указаны процедура и сроки денонсации Конвенции **(статья 39)**.

Последняя статья Конвенции **(статья 41)** говорит о том, что каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может взять на себя инициативу по созыву международной конференции для внесения изменений и дополнений в текст документа с целью улучшения его положений. Такие конференции были созваны. Их результатом стали протоколы к Варшавской конвенции, содержание которых рассмотрено в § 5.3 настоящей главы.

5. Формула международного соглашения (Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок - Варшавская конвенция, измененная и дополненная Гаагским протоколом).

Общие положения

Цель: унификация условий, регулирующих договор международной воздушной перевозки грузов, пассажиров, багажа, и, в частности, условий, касающихся документов, применяемых для перевозки, и ответственности перевозчика.

Понятийный аппарат для целей применения Конвенции практически не определен. Определен термин "международная перевозка". Определены виды перевозок, к которым Конвенция не применяется (перевозка почты).

Конвенция носит закрытый характер. Для того чтобы договор международной воздушной перевозки регулировался ее нормами, необходимо, чтобы пункты отправления и назначения находились на территории государств - участников Конвенции либо на территории одного государства - участника Конвенции, если договором перевозки предусмотрена остановка на территории другого государства, независимо от того, является оно участником Конвенции или нет.

Конвенция определяет перевозчика как сторону договора перевозки, а также последовательного перевозчика - как сторону договора перевозки на определенном участке маршрута доставки груза.

Договор перевозки и транспортный документ

Договор международной воздушной перевозки груза. Определение договора отсутствует. По тексту документа употребляется термин "договор перевозки". Договор перевозки может быть как реальным, так и консенсуальным.

Существенные условия договора перевозки груза: обязательство перевозчика перевезти груз за плату в установленный или разумный срок в пункт назначения и выдать груз получателю. Конвенция оперирует не термином "груз", а термином "товар", хотя по смыслу они идентичны.

Структура и содержание договора перевозки груза: не определены.

Термин **"договор международной воздушной перевозки груза"** в Конвенции не употребляется. По тексту Конвенции используется термин "договор перевозки". Международный характер договора перевозки определен исходя из области применения Конвенции.

Определение транспортного документа: воздушно-перевозочный документ. Он является документом, которым подтверждается (удостоверяется) договор перевозки груза. Воздушно-перевозочный документ составляется в трех подлинных экземплярах: для перевозчика (первый экземпляр), для получателя (второй экземпляр) и для отправителя (третий экземпляр). Форма воздушно-перевозочного документа Конвенцией не установлена. Термин "накладная" или "транспортная накладная" в Конвенции не употребляется, хотя по смыслу и функциям воздушно-перевозочный документ является накладной.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для внесения в воздушно-перевозочный документ, Конвенцией не определен. Из содержания перевозочного документа должно следовать, что перевозка подпадает под юрисдикцию Конвенции. Документ должен содержать сведения о грузе, его весе и размерах, упаковке, а также о его состоянии. Иных положений по содержанию воздушно-перевозочного документа нет. Нормативно определено, что воздушно-перевозочный документ должен составлять отправитель. Все сведения, вносимые в документ иным лицом, включая перевозчика, считаются внесенными от имени отправителя.

Все экземпляры воздушно-перевозочного документа должны быть подписаны отправителем и перевозчиком. Отправитель обязан приложить сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и иных формальностей, а также сообщить все необходимые сведения.

Прием воздушно-перевозочного документа и груза удостоверяется перевозчиком подписью в документе.

Стороны договора перевозки груза: определены. Изначально это отправитель и перевозчик. Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. Получатель может стать стороной договора по принятию доставленного ему груза от перевозчика. Получатель может отказаться от приема груза от перевозчика. Получатель имеет право предъявлять претензии (возражения) и иски к перевозчику, когда принимает груз от перевозчика, а также в случае полной утраты груза.

Возмездность по договору перевозки груза Конвенцией установлена. При этом допускается возможность бесплатных перевозок грузов.

Обязанности сторон договора перевозки

Обязанности перевозчика: ставить свою подпись в воздушно-перевозочном документе до погрузки товара на борт воздушного судна; выполнять исполнимые требования отправителя в части изменения договора перевозки; уведомлять отправителя о невозможности выполнения его распоряжений; извещать получателя о прибытии груза; выдавать воздушно-перевозочный документ и груз получателю в пункте назначения.

Обязанности отправителя: надлежащим образом оформлять воздушно-перевозочный документ; передавать перевозчику полные и достоверные сведения о грузе; передавать перевозчику все необходимые товаросопроводительные документы.

Обязанности получателя: в случае приема груза уплатить перевозчику провозные и иные платежи по договору перевозки.

Права сторон договора перевозки груза

Права перевозчика: требовать от правомочного по договору лица (отправителя и/или получателя) оплаты своих услуг по договору; проверять сведения, указанные отправителем в воздушно-перевозочном документе; проверять состояние груза, его свойства, массу и количество мест; требовать возмещения расходов, связанных с выполнением инструкций отправителя.

Права отправителя: распоряжаться грузом до момента передачи воздушно-перевозочного документа и груза получателю; изменять условия договора перевозки; объявлять перевозчику заинтересованность в доставке груза; предъявлять претензии (возражения) и иски перевозчику в качестве правомочного по договору лица.

Права получателя: требовать выдачи воздушно-перевозочного документа и доставленного ему груза; предъявлять претензии (возражения) и иски перевозчику в качестве правомочного по договору лица, а также в случае фактической или юридической утраты груза.

Ответственность сторон договора перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен - с момента приема груза к перевозке (до погрузки на борт воздушного судна) в пункте отправления до момента его выдачи получателю в пункте назначения.

Общая ответственность перевозчика: определяется вредом, причиненным в результате утраты или повреждения груза, а также просрочкой в доставке. Конвенцией не определен перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности, т.е. каталог исключений из ответственности перевозчика не определен. Указаны лишь два конкретных обстоятельства, по которым перевозчик может быть освобожден от ответственности: вина лица, которому был причинен вред, и особые естественные свойства груза (порок, присущий грузу). Конвенция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза: декларирована, но не установлена.

Порядок и правила определения стоимости поврежденного или утраченного груза: не установлены.

Возврат перевозчиком провозных платежей, таможенных пошлин и иных расходов, связанных с перевозкой утраченного груза: не установлен.

Срок доставки груза: из содержания Конвенции следует, что срок доставки является существенным условием договора. Принципов и правил исчисления срока доставки Конвенция не содержит. Конвенция, однако, содержит понятие срока, после наступления которого груз считается утраченным.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (просрочку в доставке) груза: декларирована, но не определена.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным: определен - через семь дней по истечении срока доставки или через семь дней после дня, когда он должен был прибыть в пункт назначения.

Предел ответственности перевозчика: установлен - 250 франков или 16,67 SDR за каждый килограмм веса груза брутто. Любой вред, а также суммарный вред, причиненный перевозчиком, не может превышать указанной величины. Предел ответственности перевозчика может быть увеличен по заявлению отправителя при условии уплаты соответствующего сбора. Но в любом случае перевозчик не возмещает вред выше стоимости полностью утраченного груза.

Ответственность отправителя: определяется расходами и убытками перевозчика вследствие неправильного оформления воздушно-перевозочного документа посредством внесения в него неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия прилагаемых к воздушно-перевозочному документу необходимых товаросопроводительных и иных документов.

Ответственность получателя: после требований выдачи ему документа и груза отвечает за уплату провозных платежей и возмещение иных расходов перевозчика по договору.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: установлена.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен. Претензионный характер требований носит императивный характер, так как непредъявление претензии (возражения) лишает правомочное лицо права на иск.

Основания предъявления претензий к перевозчику: определены - причинение вреда.

Сроки предъявления претензий к перевозчику:: определены.

Претензионный характер требований перевозчика к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен - два года.

Возможность продления срока исковой давности: не установлена.

Места и порядок судебного разбирательства: определены.

Возможность арбитражного разбирательства: не определена.

5.3. Протоколы к Варшавской конвенции

5.3.1. Гаагский протокол 1955 г.

Первые изменения в Варшавскую конвенцию 1929 г. были внесены в 1955 г. Трансформация политического обустройства мира, произошедшая после Второй мировой войны, и развитие гражданской авиации как публичного вида транспорта и сферы международного воздушного бизнеса потребовали внесения изменений в основной документ Варшавской системы.

Как указано в преамбуле к Гаагскому протоколу 1955 г. - Протоколу о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г., правительства государств, подписавшие Протокол <1>, посчитали внести в Конвенцию некоторые изменения. Протокол был подписан в Гааге 28 сентября 1955 г. на французском, английском и испанском языках, причем все три текста являются аутентичными. В случае разногласий текст на французском языке является основным. Депозитарием Протокола является Правительство Польской Народной Республики, куда государствами, ратифицировавшими Протокол, должны быть сданы ратификационные грамоты.

<1> Протокол был подписан полномочными представителями правительств следующих государств: Бельгии, Бразилии, Венгрии, Венесуэлы, Германии, Греции, Египта, Израиля, Италии, Лаоса, Лихтенштейна, Люксембурга, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Румынии, Сальвадора, СССР, США, Филиппин, Франции, Чехословакии, Швейцарии, Швеции, Эйре.

Для отношений между государствами, официально ставшими участниками Протокола, Варшавская конвенция 1929 г. и Гаагский протокол 1955 г. истолковываются как единый документ, который называется "Варшавская конвенция с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 году" **(статья XIX** Протокола). Большинство участников Варшавской конвенции присоединились в свое время и к Гаагскому протоколу, образовав таким образом измененную Варшавскую систему. СССР ратифицировал Протокол 20 апреля 1957 г. <1>. Список стран - участниц Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, был приведен в § 5.2 настоящей работы.

<1> Ведомости Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик. 1957. N 8 (875). Ст. 217.

Протокол состоит из трех глав и насчитывает 27 статей. Глава II, состоящая из одной статьи **(статья XVIII)**, указывает на пределы применения Конвенции, измененные Протоколом. Под юрисдикцию новой редакции Конвенции подпадают перевозки, когда пункты отправления и назначения находятся на территории двух различных государств - участников Протокола или на территории одного государства - участника Протокола, если договором перевозки предусмотрена остановка на территории какого-либо иного государства.

Глава I Протокола, насчитывающая 17 статей, посвящена внесению поправок в Конвенцию 1929 г. Некоторые поправки носят редакционный характер, некоторые отражают новое политическое устройство карты мира на дату внесения изменений. Остановимся только на тех изменениях и дополнениях, которые Протоколом принципиально поменяли сущность и содержание Конвенции.

Первоначальная редакция **пункта 3 статьи 6** Конвенции указывала на то, что, принимая товар от отправителя, перевозчик должен поставить свою подпись в воздушно-перевозочном документе. Здесь не было конкретизировано, где перевозчик принимает товар. Новая редакция **пункта 3 статьи 6** указывает на то, что перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна. т.е. перевозчик должен принять товар (груз) "на земле".

Статья 8 Конвенции в редакции 1929 г. содержала обязательные реквизиты воздушно-перевозочного документа. В этот перечень входили сведения об отправителе и получателе, о грузе и его характеристиках, о стоимости перевозки и сроках доставки и др. Новая **статья 8**, приведенная в Протоколе, говорит о том, что воздушно-перевозочный документ должен указывать на места отправления и назначения и должен содержать оговорку, что перевозка подчиняется положениям Конвенции.

Статья 15 добавлена в протоколе **пунктом 3**. Исходя из его содержания следует, что воздушно-перевозочный документ может быть не только товаросопроводительным, но и товарораспорядительным. т.е. может передаваться иному лицу по передаточной надписи (индоссо).

Из **статьи 20** исключен **пункт 2**, который исключал ответственность перевозчика, если тот мог доказать, что причиненный вред стал следствием навигационной ошибки или ошибки в пилотаже.

Изменения содержатся в новой редакции **статьи 22**. Данная статья устанавливает пределы

ответственности перевозчика. Определено, как следует трактовать правило о пределе ответственности перевозчика в случае частичной утраты или повреждения груза, если частичная утрата или повреждение груза сказывается на стоимости другой части груза или всего груза в целом **(подпункт "b" пункта 2 статьи 22)**. В данную статью добавлен новый пункт - он стал по счету четвертым в редакции Протокола. Здесь говорится о том, что суд может присудить перевозчику суммы больше установленных Конвенцией пределов ответственности перевозчика - на величину судебных издержек.

В **статью 23** добавлен **пункт 2**, по которому перевозчик может быть освобожден от ответственности за повреждение или утрату вследствие порока, присущего грузу (особые естественные свойства груза). Гаагским протоколом добавлена **статья 25a**. **Пунктом 1 статьи 25a** пределы ответственности, установленные Конвенцией, распространены не только на перевозчика, но и на лиц, которых он нанял или привлек для исполнения договора. **Пункт 2 статьи 25a** указывает на то, что общая сумма взысканий по ущербу и с перевозчика, и с привлеченных им лиц не может превышать пределов ответственности, установленных Конвенцией.

В **статью 26** Конвенции были внесены изменения: **пункт 2 статьи 26** определил новые сроки предъявления возражений (претензий) перевозчику. Сроки предъявления претензий были увеличены. В случае причинения вреда грузу максимальный срок предъявления претензии увеличен с трех до семи дней со дня обнаружения вреда. При этом правило о немедленном уведомлении перевозчика об обнаружении вреда остается в силе. В случае опоздания (нарушения срока доставки груза) возражения должны быть сделаны перевозчику не в течение 14, а в течение 21 дня с момента выдачи груза получателю.

Заключительные статьи Гаагского протокола, изложенные в главе III, посвящены вопросам его ратификации <1>, вступления в силу, денонсации. Никакие оговорки к Протоколу не допускаются **(статья XXVI)**.

<1> Государство, ратифицировавшее Протокол, считается присоединившимся к единой "Варшавской конвенции с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 году".

В настоящее время государства - участники Варшавской системы в большинстве своем участвуют именно в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом.

5.3.2. Гвадалахарская конвенция 1961 г.

Данный международный договор, входящий в Варшавскую систему международного воздушного транспорта, формально имеет самостоятельное правовое значение. Остальные документы системы оформлены в виде протоколов, изменяющих и дополняющих Варшавскую конвенцию.

Международный договор имеет название "Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору" <1>. Конвенция была подписана в г. Гвадалахаре (Мексика) 18 сентября 1961 г. в трех аутентичных текстах на французском, английском и испанском языках. Гвадалахарская конвенция была подписана СССР 18 сентября 1961 г., ратифицирована (со специальным заявлением) Президиумом Верховного Совета СССР 15 августа 1983 г. <2>. Конвенция вступила в силу для СССР 21 декабря 1983 г. <3>.

<1> Документ ИКАО N 8181.

<2> Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. N 34. Ст. 521. Текст Конвенции опубликован в: Сборник международных договоров СССР. М., 1985. Вып. XXXIX. С. 256.

<3> Ратификационная грамота СССР сдана на хранение Правительству Мексики 22 сентября 1983 г.

Целью принятия Гвадалахарской конвенции стало отсутствие в обеих редакциях Варшавской конвенции положений и правил, касающихся международных перевозок, осуществляемых фактическими перевозчиками, т.е. перевозчиками, не являющимися стороной договора перевозки. Это указано в преамбуле к Конвенции.

Гвадалахарская конвенция состоит из 18 статей, 10 из которых носят содержательный характер применительно к предмету, установленному в преамбуле.

Значение и сфера применения Гвадалахарской конвенции определяются содержанием **статьи I**. Формально эта статья содержит понятийный аппарат, применяемый далее по тексту документа. **Статья I** указывает на то, что Гвадалахарская конвенция применяется к отношениям по международным

перевозкам, подчиняющимся либо Варшавской конвенции, либо Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом <1>. Везде по тексту Гвадалахарской конвенции указано, что договоры перевозки, в которых участвуют фактические перевозчики, относятся к договорам, подпадающим под юрисдикцию любого из двух вариантов конвенций Варшавской системы.

<1> Имеются в виду и перевозки грузов, и перевозки пассажиров и багажа.

Получается, что, с одной стороны, Гвадалахарская конвенция является самостоятельным международным договором, предусматривающим обязательную ратификацию **(статья XII)**. При этом ратификация этой Конвенции, в отличие от ратификации Гаагского протокола, не делает страну - участницу Гвадалахарской конвенции участницей Варшавской конвенции. Тексты Варшавской конвенции и Гвадалахарской конвенции не подлежат объединению, а Гвадалахарская конвенция не является составной частью Варшавской конвенции.

С другой стороны, любая страна - участница Гвадалахарской конвенции может применять ее правила лишь к договору перевозки, регулируемому только Варшавской конвенцией. Любая страна может присоединиться к Гвадалахарской конвенции. Но для страны, не участвующей в Варшавской конвенции или Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, это не имеет смысла. Поэтому участие в Гвадалахарской конвенции целесообразно только для стран Варшавской системы. Гвадалахарская конвенция применяется только вместе с одним из вариантов Варшавской конвенции.

Именно это причисляет Гвадалахарскую конвенцию к документам Варшавской системы. В профессиональной литературе Конвенцию приводят, как правило, в списке протоколов Варшавской системы.

Кроме определения "Варшавская конвенция" понятийный аппарат Гвадалахарской конвенции дает различия между терминами "перевозчик по договору" и "фактический перевозчик". Перевозчик по договору - это сторона договора перевозки груза, вступившая в договор перевозки с отправителем. Фактический перевозчик не является стороной договора. Но он уполномочен перевозчиком по договору осуществить либо всю перевозку, либо ее часть. Текст документа не объясняет, на каких основаниях фактический перевозчик будет осуществлять перевозку, но подразумевается, что это будет происходить на каком-либо законном основании. **Статья X** Гвадалахарской конвенции указывает на то, что никакие положения Конвенции не затрагивают отношений между перевозчиками.

Фактический перевозчик не является, как это указано в Варшавской конвенции <1>, последовательным перевозчиком. Последовательный перевозчик принимает на себя солидарную ответственность в реализации договора, заключенного перевозчиком (первым перевозчиком), и поэтому является стороной договора. Фактический перевозчик не является стороной договора перевозки груза, но участвует в его осуществлении. Гвадалахарская конвенция определяет место фактического перевозчика в системе договорных отношений по перевозке, устанавливает его права и обязанности, а также ответственность, включая правила установления и ограничения такой ответственности.

<1> Здесь и далее по тексту параграфа Варшавская конвенция будет пониматься как та ее редакция (с учетом Гаагского протокола или без), которая применяется к конкретному договору перевозки.

Статья II Гвадалахарской конвенции устанавливает правовое положение фактического перевозчика. И договорный перевозчик (перевозчик по договору) и фактический перевозчик подпадают под действие правил Варшавской конвенции. Договорный перевозчик отвечает за исполнение всей перевозки в целом, а фактический перевозчик - за исполнение той перевозки, которую он осуществляет.

Фактический перевозчик отвечает за действия или бездействие агентов, своих служащих и привлеченных лиц как за свои собственные **(пункт 1 статьи III)**.

Ответственность фактического перевозчика совместно с ответственностью его агентов и привлеченных лиц не может превышать пределов ответственности, установленных Варшавской конвенцией. Любой агент или привлеченное фактическим или договорным перевозчиком лицо могут ссылаться на пределы ответственности, установленные Варшавской конвенцией и Гвадалахарской конвенцией, при условии, что эти лица действовали в рамках возложенных на них фактическим или договорным перевозчиком обязанностей и полномочий **(статья V)**. Общая сумма возмещения, которая может быть консолидированно взыскана с договорного перевозчика, фактического перевозчика, а также их агентов и привлеченных лиц, не может быть выше установленного **статьей 22** Варшавской конвенции предела ответственности **(статья VI)**. Исключение составляют случаи <1>, когда в действиях одного или

нескольких вышеупомянутых лиц был доказан умысел или приравненные к нему действия или бездействие.

<1> На основании **статьи 25** Варшавской конвенции (в обеих редакциях).

С другой стороны, если перевозчик по договору принимает на себя более высокие пределы ответственности, это не относится к ответственности фактического перевозчика, если только последний не согласился с этим **(пункт 2 статьи III)**.

Статья IV Гвадалахарской конвенции гласит, что претензии, предъявленные отправителем или получателем фактическому перевозчику, имеют такую же силу, как если бы были предъявлены перевозчику по договору. В отношении указаний и распоряжений правомочного по договору лица это правило не действует. Дать указания по поводу изменения договора перевозки правомочное лицо может только договорному перевозчику.

Статьи VII и **VIII** определяют правила предъявления исков. Правомочное лицо может на свой выбор предъявить иск фактическому перевозчику или договорному перевозчику или и тому и другому. Перевозчик, которому предъявлен иск, может привлечь к делу другого перевозчика на основании процедуры суда, рассматривающего дело. Иск может быть вчинен либо в одном из мест, указанных в **статье 28** Варшавской конвенции, либо по месту жительства фактического перевозчика, либо по месту нахождения его головного предприятия.

Гвадалахарская конвенция **(пункт 1 статьи IX)** указывает на императивность правил в отношении ответственности фактического и договорного перевозчиков. Любая оговорка в договоре перевозки, уменьшающая ответственность перевозчика или освобождающая его от ответственности, является недействительной. Как и в **пункте 2 статьи 23** Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, в **пункте 2 статьи IX** указано об исключении из этого правила. Ответственность фактического перевозчика может быть уменьшена или исключена вследствие причинения вреда из-за особых естественных свойств груза или недоброкачественности перевозимых товаров.

Остальные статьи Гвадалахарской конвенции (ст. ст. XI - XVIII) посвящены процедурным вопросам в отношении подписания Конвенции, ее ратификации, вступления в силу, денонсации и пр. **Статья XVII** указывает на то, что никакие оговорки к Конвенции не допускаются.

5.3.3. Гватемальский протокол 1971 г.

Гватемальский протокол, являющийся частью Варшавской системы, не имеет непосредственного отношения к рассматриваемым в данной работе вопросам - регулирования условий договора международной воздушной перевозки груза, но имеет значение для международной перевозки пассажиров.

Главное концептуальное положение Гватемальского протокола заключается в том, что он вводит априорную, императивную и не зависящую от вины перевозчика ответственность за причинение вреда здоровью пассажира. Исключение составляют только ненадлежащее здоровье самого пассажира и вред, вызванный его собственной виной. Предел ответственности перевозчика увеличен Гватемальским протоколом по сравнению с Гаагским протоколом до 1500000 франков Пуанкаре (100000 SDR).

Ответственность за несохранность багажа также возлагается на перевозчика независимо от его вины. Исключение из ответственности - свойства и состояние багажа и вина пассажира, которому принадлежит багаж.

Гватемальский протокол подписан 8 марта 1971 г., но в силу пока не вступил.

5.3.4. Монреальский протокол N 1

"Дополнительный протокол N 1 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года" <1> является частью документов Варшавской системы и именуется Монреальским протоколом N 1. Протокол был подписан 25 сентября 1975 г. в г. Монреаль (Канада) в четырех аутентичных текстах на русском, английском, испанском и французском языках. Монреальский протокол N 1 вступил в силу в 1996 г.

<1> Документ ИКАО N 9145.

Основная цель Монреальского протокола N 1 состоит в изменении значений пределов ответственности перевозчика и единиц, в которых эти пределы выражаются. По сути речь идет об

изменении **статьей II** Протокола только одной статьи Варшавской конвенции - **статьи 22**. Следует отметить, что Монреальский протокол N 1 относится только к Варшавской конвенции 1929 г., т.е. изменения вносятся в первоначальный текст документа.

Указанная статья Протокола N 1 заменяет **статью 22** Варшавской конвенции новым текстом. В отношении перевозок грузов предел ответственности перевозчика указан в размере 17 единиц специальных прав заимствования (СПЗ/SDR) за килограмм <1>. Это больше, чем предел ответственности перевозчика, установленный Варшавской конвенцией 1929 г. (250 франков Пуанкаре или 16,67 СПЗ/SDR за килограмм).

<1> Указанное значение предела ответственности перевозчика по грузу (17 SDR за килограмм) установлено теперь как предел ответственности перевозчика по Монреальской конвенции 1999 г. **(пункт 3 статьи 22)**.

Иных принципиальных изменений, относящихся к международной перевозке груза, Монреальский протокол N 1 не содержит.

Участниками Монреальского протокола N 1 являются всего лишь около 50 государств. Предел ответственности перевозчика по грузу, указанный в Протоколе, используется, как правило, факультативно, так как он превышает предел ответственности, который указан в Варшавской конвенции.

5.3.5. Монреальский протокол N 2

Официальное название Протокола N 2, подписанного также в Монреале также 25 сентября 1975 г., - "Дополнительный протокол N 2 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года" <1>.

<1> Документ ИКАО N 9146.

Протокол N 2 изменяет ту же **статью 22** Варшавской конвенции, но уже измененной Гаагским протоколом. По своей структуре **статья 22**, изложенная в Протоколе N 2, полностью повторяет структуру **статьи 22** в указанной редакции Варшавской конвенции. Изменены только значения пределов ответственности перевозчика при перевозке пассажиров, грузов и багажа. Предел ответственности за жизнь пассажира указан в размере 16600 SDR, за каждый килограмм груза - 17 SDR, за каждый килограмм ручной клади пассажира - 332 SDR.

Следует заметить, что значения нового предела ответственности воздушного перевозчика по грузу, указанного в Монреальском протоколе N 2, полностью совпадают с пределом ответственности, приведенным в Монреальском протоколе N 1.

Монреальский протокол N 2, как и Монреальский протокол N 1, вступил в силу в 1996 г.

5.3.6. Монреальский протокол N 3

Монреальский протокол N 3 - "Дополнительный протокол N 3 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года и в Гватемале 8 марта 1971 года" <1> - подписан, как и два предыдущих Протокола, в Монреале 25 сентября 1975 г.

<1> Документ ИКАО N 9147.

Протокол N 3 вносит изменения в еще один вариант Варшавской конвенции, которая, естественно, является самостоятельным международным договором <1>.

<1> Ни на момент подписания Протокола N 3, ни сегодня такой вариант Варшавской конвенции в силу не вступил, так как не вступил в силу Гватемальский протокол 1971 г.

Принципиальные изменения, вносимые Протоколом N 3, также касаются пределов ответственности

воздушного перевозчика. В отношении ответственности перевозчика по грузу предел ответственности такой же, как и в Протоколах N 1 и N 2, - 17 SDR за килограмм веса.

Монреальский протокол N 3 в силу пока не вступил.

5.3.7. Монреальский протокол N 4

Монреальский протокол N 4 <1>, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 г. <2>, внес значительные изменения в Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом, и стал концептуальным прообразом нового международного договора в сфере частного воздушного права - Монреальской конвенции 1999 г. Первая глава Монреальского протокола N 4 содержит поправки к Конвенции.

<1> Монреальский протокол N 4 имеет такое же официальное название, как и Монреальский протокол N 2.

<2> Документ ИКАО N 9148.

Статья III Монреальского протокола N 4 исключила из Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, раздел III "Воздушно-перевозочный документ" и заменила его на раздел III "Документация, относящаяся к грузу". В новой редакции по данному разделу изложены ст. ст. 5 - 16.

Теперь документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза, по всему тексту Конвенции обозначен как авиагрузовая накладная. Допускается, что может быть оформлена электронная накладная <1>. С согласия отправителя могут использоваться средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. В этом случае не оформляется авиагрузовая накладная, а перевозчик выдает отправителю квитанцию на груз, которая позволяет опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в электронной записи **(статья 5** <2>).

<1> Так документ назван автором.

<2> Здесь и далее по тексту подпараграфа 5.3.7 настоящей работы приводятся номера статей в редакции Конвенции, измененной Монреальским протоколом N 4.

Из **статьи 6** исчезла оговорка, что перевозчик должен поставить свою подпись в накладной до погрузки товара на борт воздушного судна. В **статье 8,** посвященной содержанию авианакладной, регламентируются три обязательные позиции: пункты отправления и назначения; остановка на территории другого государства, если перевозка осуществляется между двумя пунктами стран - участниц Конвенции; указание веса груза, перевозимого по этой накладной.

Статья 10 добавлена **пунктом 3**, в котором указано, что перевозчик несет ответственность за вред, причиненный отправителю вследствие внесения в авианакладную неправильных, неточных или недостоверных сведений.

Авианакладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора перевозки, принятия груза и условий перевозки **(пункт 1 статьи 11)**. Данный пункт, по сути, повторяет положения аналогичной статьи Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом.

Сведения о грузе, внесенные в транспортный документ, являются свидетельством сообщенных данных. Данные о количестве, объеме или состоянии груза не могут служить доказательством против перевозчика, если он не произвел проверку этих данных в присутствии отправителя **(пункт 2 статьи 11)**. Данный пункт является новым по отношению к заменяемому документу.

В **пункте 3 статьи 15** Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, содержится положение, что перевозочный документ может быть передаваемым, т.е. обладать товарораспорядительными функциями. В тексте **статьи 15**, изменяемой Монреальским протоколом N 4, такое положение не содержится.

Принципиальное изменение претерпела **статья 18**. Императивно утверждается, что перевозчик несет ответственность за вред вследствие утраты или повреждения груза, если они произошли во время воздушной перевозки. Здесь же приводится "каталог исключений" из ответственности перевозчика. Воздушный перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждения груза, если они произошли исключительно вследствие наступления одного или нескольких перечисленных обстоятельств. Это дефект, присущий грузу; неправильная упаковка груза отправителем и два обстоятельства, которые можно отнести к форс-мажору: война или вооруженный конфликт, а также акты органов государственной власти,

влияющие на ввоз, вывоз или транзит товаров. Бремя доказывания наступления указанных событий лежит на перевозчике, поэтому презумпция вины перевозчика сохраняется.

Большие изменения касаются **статьи 22**. Определение пределов ответственности по грузу вынесено в отдельный подпункт <1>. Обозначенный предел ответственности перевозчика равен 17 SDR за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель в момент передачи груза перевозчику сделал заявление о своей заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор.

<1> В Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, правила определения ответственности перевозчика и по грузу и по багажу одинаковы. Поэтому они были изложены в одном месте - в **подпункте "а" пункта 2 статьи 22**.

Измененная **статья 24** определяет, что любой иск перевозчику об ответственности может быть предъявлен ему только в соответствии с условиями и пределами, определенными Конвенцией и договором перевозки согласно положениям Конвенции. Указанные пределы являются максимальными и не могут быть превышены независимо от каких бы то ни было обстоятельств. Иск может быть подан на основании Конвенции, договора или правонарушения, но в соответствии с правилами, установленными Конвенцией. Круг лиц, имеющих право на иск, не устанавливается.

Пределы ответственности не будут применяться к перевозчику, если будет доказано, что вред был причинен в результате его умышленных действий или упущений, а также действий или упущений его служащих или представителей **(статья 25 А)**.

Изменения остальных статей на основании Монреальского протокола N 4 носят в основном редакционный или уточняющий характер.

Монреальский протокол N 4 вступил в силу 14 июня 1998 г.

В перечень документов, составляющих Варшавскую систему, входят также не рассмотренные в настоящей работе временное Монреальское соглашение 1966 г. и Мальтийское соглашение 1974 г. <1> Такое построение системы делает ее громоздкой, так как каждый новый протокол или соглашение увеличивает количество правовых режимов. Каждый изменяющий Варшавскую конвенцию документ содержит статью, в который говорится, что ратификация соответствующего международного договора (протокола, соглашения) приводит к тому, что этот документ будет рассматриваться и толковаться как единый документ вместе с теми документами, которые данный протокол или соглашение изменяет. Если бы все документы Варшавской системы вступили в силу, то мы сейчас имели бы как минимум 10 международных конвенций для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок на базе Варшавской конвенции 1929 г. И у каждой такой конвенции были бы свои страны-участницы, как это на сегодняшний день происходит с Варшавской конвенцией 1929 г. и Варшавской конвенцией, измененной Гаагским протоколом 1955 г. Положения Варшавской конвенции и ее протоколов не запрещают странам присоединяться и участвовать в различных документах Варшавской системы.

<1> Данные соглашения относятся к международным воздушным перевозкам пассажиров и багажа. В частности, Монреальское соглашение 1966 г. увеличило пределы ответственности воздушного перевозчика за жизнь пассажира до 58 тыс. долл. США (без судебных издержек), если перевозка затрагивает территорию США хотя бы на каком-либо ее участке. Кроме того, Монреальское соглашение 1966 г. ввело принцип объективной ответственности перевозчика, т.е. ответственности, наступающей вне зависимости от наличия или отсутствия вины перевозчика.

Все это потребовало дальнейшей, но консолидированной унификации норм международного частного воздушного права, что и нашло свое отражение в разработке и принятии Монреальской конвенции 1999 г.

5.4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.)

1. О Конвенции.

Монреальская конвенция была призвана создать единый частноправовой режим в отношении международных воздушных перевозок. Вместо десятка документов Варшавской системы, многие из которых не вступили в силу и носят лишь факультативный характер, необходим был единый

международный договор. Причем это соглашение не должно было нарушить и существенно изменить сложившиеся правила и обычаи регулирования и регламентирования договора международной воздушной перевозки. Существование различных конвенций о других видах транспорта показало, что наличие двух и более международных договоров затрудняет, а подчас и делает невозможным унификацию правил и условий договора перевозки на каком-либо виде транспорта.

Следовательно, задача ставилась следующим образом: создать единый частноправовой режим на международном воздушном транспорте, не изменив кардинальным образом уже устоявшиеся правила и обычаи. т.е. создать юридически новое, фактически не меняя старого. Причем новый правовой режим должен быть признан международным сообществом в кратчайшие сроки.

С 28 апреля по 9 мая 1997 г. в Монреале на 30-й сессии Юридического комитета Международной организации гражданской авиации (ИКАО) <1> был согласован и принят проект новой международной конвенции, которая призвана заменить Варшавскую конвенцию и иные связанные с ней правовые режимы.

<1> International Civil Aviation Organization (ICAO).

28 мая 1999 г. в Монреале полномочными представителями 52 государств в штаб-квартире ИКАО <1> была подписана Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок <2>, которая стала сразу именоваться в профессиональной среде как Монреальская конвенция 1999 г. <3>. Подписи были поставлены в шести аутентичных текстах на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, после чего заверенные копии Монреальской конвенции были посланы всем подписантам <4>, а также всем участникам Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола и Монреальских протоколов. Депозитарием новой конвенции стала ИКАО (г. Монреаль, Канада).

<1> С 1947 года ИКАО имеет статус специализированного учреждения ООН.

<2> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999.

<3> Документ ИКАО: DCW Doc. No. 57 28/5/99.

<4> Россия не подписывала Монреальскую конвенцию.

Конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 г., когда в соответствии с положениями **пункта 7 статьи 53** тридцатое государство - Соединенные Штаты Америки сдало на хранение в депозитарий соответствующую ратификационную грамоту. В настоящее время участниками Монреальской конвенции 1999 г. являются <1>: Австрия, Албания, Барбадос, Бахрейн, Белиз, Бельгия, Бенин, Болгария, Босния и Герцеговина, Ботсвана, Бразилия, Вануату, Великобритания, Венгрия, Гамбия, Германия, Голландия, Греция, Дания, Доминиканская Республика, Европейский союз <2>, Египет, Иордания, Ирландия, Италия, Исландия, Испания, Кабо-Верде, Камерун, Канада, Катар, Кения, Кипр, Китай, Колумбия, Республика Корея, Куба, Кувейт, Острова Кука, Латвия, Ливан, Литва, Люксембург, Мадагаскар, Бывшая югославская Республика Македония, Малайзия, Мали, Мальдивская Республика, Мальта, Мексика, Монако, Монголия, Намибия, Нигерия, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Панама, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Саудовская Аравия, Сент-Винсент и Гренадины, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Словения, Соединенные Штаты Америки, Тонга, Уругвай, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Сальвадор, Финляндия, Франция, Эквадор, Эстония, Южно-Африканская Республика, Япония. России среди государств - участников Конвенции пока нет.

<1> Приведены в алфавитном порядке.

<2> Участниками Монреальской конвенции могут быть также региональные организации экономической интеграции **(пункт 2 статьи 53)**.

Следует обратить внимание на то, что большинство государств - участников Монреальской конвенции одновременно участвуют в одной или нескольких конвенциях, представляющих собой различные редакции Варшавской конвенции 1929 г. Например, большинство государств - участников Монреальской конвенции - 74 - одновременно участвуют в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом. Положения ни той, ни другой Конвенции не запрещают государствам участвовать в различных системах международного частного воздушного права. При этом для государств, участвующих в Монреальской конвенции, ее нормы, правила и положения имеют преимущественную силу перед любыми нормами, правилами и положениями

других правовых систем международного воздушного права **(статья 55)**. То есть таким государствам нет необходимости денонсировать свое участие в других документах Варшавской системы, а нужно лишь применять положения Монреальской конвенции при международных полетах между государствами - участниками этой Конвенции.

Оценивая роль и значение нового международного нормативного акта, можно сразу отметить, что название Монреальской конвенции почти в точности повторяет название Варшавской конвенции. Это изначально свидетельствует о преемственности формы и содержания Монреальской конвенции духу и принципам Варшавской системы, сформированной за 70 лет ее существования. Авторы нового международного договора не только оставили название конвенции, но и повторили ее структуру. Содержание Монреальской конвенции впитало в себя те положения Варшавской конвенции и изменяющих ее протоколов, которые в большей мере были признаны как государствами, так и международным бизнес-сообществом. Прочтение и анализ Монреальской конвенции создают стойкое ощущение, что это не новый международный договор, а очередная редакция Варшавской конвенции. Отчасти это так. Фактически Монреальская конвенция представляет собой консолидированный нормативный акт, создающий единообразный правовой режим на основе унификации международных обычаев договорного права воздушных перевозок. Но этот правовой режим базируется на принципах, заложенных документами Варшавской системы. Как и Варшавская конвенция, Монреальская конвенция содержит нормы и правила и в отношении договора перевозки груза, и в отношении договора перевозки пассажира и багажа <1>.

<1> Как и для Варшавской конвенции, будут рассматриваться только нормы и правила, имеющие отношение к международной воздушной перевозке грузов.

Цели и задачи Монреальской конвенции отражены в преамбуле к документу. Здесь государствами - участниками Монреальской конвенции признается вклад Варшавской конвенции в дело упорядочения международного частного воздушного права. Одновременно указывается, что назрела необходимость модернизации и консолидации документов Варшавской системы. В первую очередь - в интересах потребителей услуг воздушного транспорта. Кроме того, ставится задача гармонизации и кодификации правил, регулирующих международные воздушные перевозки.

Монреальская конвенция изложена в семи главах, которые содержат в общей сложности 57 статей. В отличие от Варшавской конвенции статьи имеют названия.

2. Сфера применения Конвенции.

Сфера применения Конвенции сосредоточена в первых двух статьях главы I "Общие положения".

Монреальская конвенция применяется к договорам международной перевозки груза посредством воздушного судна - как за плату, так и без таковой **(пункт 1 статьи 1)**. Под юрисдикцию Конвенции подпадает любой договор воздушной перевозки при выполнении одного из двух базовых условий **(пункт 2 статьи 1)**:

- пункт отправления и пункт назначения находятся на территории двух государств, из которых оба участвуют в Монреальской конвенции;

- пункт отправления и пункт назначения находятся на территории одного и того же государства - участника Конвенции, но предусмотренная договором остановка (перерыв в движении, перегрузка) находится на территории другого государства, которое при этом может и не участвовать в Конвенции.

При выполнении одного из двух указанных условий Конвенция применяется, если договор перевозки исполняется последовательными перевозчиками не обязательно по одному договору, но в рамках одной операции по доставке груза **(пункт 3 статьи 1)** или если договор перевозки исполняется лицом, не являющимся стороной договора перевозки, т.е. фактическим перевозчиком **(пункт 4 статьи 1, статья 39)**.

Итак, международный характер договора основывается на том, что согласно договору груз, перевозимый на воздушном судне, должен пересечь государственную границу страны, которая является участницей Конвенции. Конвенция носит "закрытый" характер, так как под ее юрисдикцию подпадают только перевозки, в которых и пункт отправления, и пункт назначения расположены в странах - участницах Конвенции.

Конвенция допускает, что договор перевозки может реализовываться государством или юридическими лицами публичного права **(пункт 1 статьи 2)**. Конвенция не применяется при перевозке почтовых отправлений **(пункт 3 статьи 2)**.

Монреальская конвенция не привнесла фактически ничего нового, что отличало бы ее сферу применения от сферы применения Варшавской конвенции. И по сути, и по содержанию тексты документов практически идентичны, если брать для сравнения Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским

протоколом. А положения в отношении фактического перевозчика и перевозчика по договору для целей применения Конвенции полностью соответствуют тем поправкам, которые были внесены Гвадалахарской конвенцией 1961 г.

3. Договор перевозки, перевозочные документы, обязательства сторон.

Перевозка груза оформляется авиагрузовой накладной **(пункт 1 статьи 4)**. Вместо обычной авиагрузовой накладной (авианакладной), оформленной на бумажном носителе, может использоваться так называемая электронная накладная. Такой термин в Конвенции не упомянут, но указано, что могут использоваться средства, сохраняющие запись о перевозке. В этом случае перевозчик по просьбе отправителя выдает последнему квитанцию на груз **(пункт 2 статьи 4)**. Указанные положения отчасти заимствованы из **статьи 5** Монреальского протокола N 4 1975 г.

Авианакладная или квитанция на груз выполняют две стандартные функции: подтверждают заключение договора перевозки и свидетельствуют о принятии груза перевозчиком. Кроме того, эти перевозочные документы указывают на условия перевозки **(пункт 1 статьи 11)**.

Конвенция не дает определения договора перевозки груза, не указывает на существенные стороны такого договора. Конвенция провозглашает свободу договора **(статья 27):** ничто не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора международной воздушной перевозки груза или предложить условия, не противоречащие положениям Конвенции. Ничего, однако, не говорится об устной или письменной форме договора. Нет никаких квалификационных признаков, которые позволили бы считать договор перевозки реальным или консенсуальным. Очевидным является только то, что изначально сторонами договора являются отправитель и перевозчик.

Пункт 1 статьи 4 указывает на то, что при перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. В Конвенции не сказано, что накладную составляет и выдает именно перевозчик. **Пункт 4 статьи 7** разъясняет эту коллизию. В условной форме - "если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик" - доводятся сведения в отношении начального документооборота. Накладную на груз, как правило, составляет перевозчик воздушного транспорта. Но считается, что он это делает по просьбе отправителя и действует в этом случае от его имени.

Следовательно, отправитель несет ответственность перед перевозчиком <1> за полноту и достоверность сведений, внесенных в авиагрузовую накладную **(пункт 1 статьи 10)**. Последнее предложение указанного пункта говорит о том, что положение об ответственности перевозчика имеет силу в том случае, когда "лицо, действующее от имени отправителя, является также представителем перевозчика". Данное правило разъясняет современную практику, когда агент перевозчика одновременно является экспедитором отправителя. Если такое лицо оформляет накладную, то считается, что эта накладная оформлена от имени отправителя, за что последний и несет ответственность.

<1> А также перед любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность.

Кроме того, отправитель в случае необходимости должен представить воздушному перевозчику документ, указывающий на характер груза, если того требуют таможенные, полицейские или иные государственные органы в соответствии с установленными процедурами **(статья 6)**. Кроме такого документа Конвенция обязывает отправителя приложить к накладной и представить перевозчику другие документы, которые необходимы для выполнения различного рода формальностей. Отправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчику неполнотой, недостаточностью или неправильностью документов и содержащихся в них сведений **(пункт 1 статьи 16)**. При этом перевозчик не обязан проверять представленные ему документы и сведения **(пункт 2 статьи 16)**.

В качестве обязательных сведений, которые должны содержаться в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз, поименованы три позиции. Указание пунктов отправления и назначения имеет значение для договора перевозки. По ним, в частности, определяются расстояние перевозки и уровень тарифа.

Однако значение таких сведений этим не ограничивается. Речь идет о подчинении договора перевозки правилам и условиям Конвенции, если пункты отправления и назначения расположены в странах-участницах. Если пункты отправления и назначения находятся в одной и той же стране, то в накладной должен быть указан пункт остановки на территории какой-либо другой страны. Третьим обязательным параметром авиагрузовой накладной должен быть вес отправки - партии груза, перевозимой по одной накладной. Вес груза нужен не только для исчисления провозных платежей по договору перевозки, но и главным образом для определения предела ответственности перевозчика, который исчисляется исходя из веса отправки. Три позиции, которые должны обязательно присутствовать в накладной, также соответствуют положениям Монреальского протокола N 4 **(статья 8)**.

Какие иные сведения должны быть приведены в накладной, Конвенция не указывает. Косвенно об этом можно судить из содержания **пункта 2 статьи 11**. Здесь перечисляются кроме веса груза: размеры и упаковка груза; число мест; количество, объем и состояние груза. Данные о весе, размерах и упаковке груза, а также о количестве мест являются сведениями, сообщенными отправителем воздушному перевозчику. Они не требуют подтверждений перевозчиком. А вот сведения о количестве, объеме и состоянии груза могут быть использованы против перевозчика, если об этом есть соответствующая запись в накладной. Для этого требуется совместная проверка отправителя и перевозчика кроме очевидного состояния груза. Если перевозчик вносит в накладную или в квитанцию на груз какие-либо сведения, то он несет ответственность перед отправителем <1> за причиненный вред **(пункт 3 статьи 10)**.

<1> А также перед лицом, перед которым отправитель несет ответственность.

Сведения в авиагрузовой накладной имеют значение не только с позиций ответственности перевозчика. Удостоверенные перевозчиком данные о количестве, объеме и состоянии груза важны для подтверждения внешнеторговых сделок, реализуемых при участии воздушного транспорта. Если продавец товара получает накладную (экземпляр для отправителя) с подтверждающей подписью перевозчика, то продавец, заключивший международный договор купли-продажи на базисных условиях поставки FCA, CPT, CIP (по ИНКОТЕРМС 2000), получает на руки так называемую чистую накладную. В соответствии со статьей 23 Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов <1> **такой авиатранспортный документ будет свидетельствовать о выполнении продавцом его контрактных обязательств.**

<1> UCP 600. Документ в редакции 2006 г. Вступил в силу 1 июля 2007 г.

Подробное содержание авиагрузовой накладной (авианакладной), разработанной Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), приведено в § 5.5 настоящей главы.

Авиагрузовая накладная оформляется в трех оригиналах **(пункт 1 статьи 7)**. Это требование относится только к накладной, так как о количестве экземпляров квитанции на груз в Конвенции ничего не указано. Первый экземпляр накладной должен быть подписан отправителем, так как он предназначен для перевозчика. Второй экземпляр подписывается отправителем и перевозчиком, так как должен быть вручен перевозчиком вместе с грузом получателю. Третий экземпляр накладной должен быть подписан, так как он вручается отправителю после приема груза перевозчиком **(пункт 2 статьи 7)**. Именно третий экземпляр накладной является документарным основанием для предъявления требований к перевозчику в претензионном и исковом порядке.

На практике сторонами договора перевозки подписываются все подлинные экземпляры авиагрузовой накладной, а также ее копии. В Конвенции не содержится положений о том, в какой момент подписи должны быть проставлены в накладной. Особенно важным является момент подписи перевозчика <1>. С этого момента груз считается принятым перевозчиком **(пункт 1 статьи 11)**, и с этого момента перевозчик несет ответственность за груз **(пункт 3 статьи 18)**, так как он считается уже под охраной перевозчика.

<1> Следует напомнить, что согласно Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, перевозчик должен поставить свою подпись в транспортном документе до погрузки товара на борт воздушного судна **(пункт 3 статьи 6)**.

Если отправка (партия груза) состоит из нескольких грузовых мест, то стороны договора имеют право требовать оформления стольких документов, какое количество мест присутствует в этой партии **(статья 8)**. Перевозчик может требовать составления отдельных авиагрузовых накладных, а отправитель - отдельных квитанций на груз.

Отсутствие перевозочных документов или их утрата или неправильность, а также несоблюдение правил по их оформлению не влияют на существование и действенность договора перевозки **(статья 9)**. Такая перевозка подпадает под действие Конвенции, если соблюдены основные правила, указанные в сфере применения Конвенции.

Анализируя содержание положений и правил, относящихся к договору перевозки и перевозочным документам, следует сделать вывод, что Монреальская конвенция не создала принципиально новых норм. Все они, в различных вариантах, присутствуют в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, с учетом поправок в Монреальском протоколе N 4.

Правом распоряжаться грузом обладает отправитель. Это наравне с правом требования к перевозчику о возмещении вреда является основным правом, которое предоставлено отправителю на основании положений Конвенции. Изначально правом распоряжаться грузом обладает отправитель как сторона договора перевозки. Отправитель может изменить условия договора (**пункт 1 статьи 12)**. В частности, отправитель, не нарушая прав воздушного перевозчика и других грузовладельцев (отправителей) и возмещая все понесенные перевозчиком расходы по выполнению нижеперечисленных операций, имеет право:

- забрать груз в аэропорту отправления;
- забрать груз в аэропорту назначения;
- требовать возврата груза в аэропорт отправления;
- задерживать груз в ходе перевозки в любом пункте;
- давать указание выдать груз иному лицу, нежели получателю, в пункте назначения;
- давать указание выдать груз иному лицу, нежели получателю, в ходе перевозки.

Указания по изменению данных условий договора должны быть выполнимыми. В противном случае перевозчик должен уведомить отправителя **(пункт 2 статьи 12)**. Требования отправителя должны подтверждаться представлением перевозчику выданной им авиагрузовой накладной или квитанции на груз. В противном случае перевозчик ответственен за причинение по этой причине вреда владельцу транспортного документа **(пункт 3 статьи 12)**.

Правовое положение получателя определено правилами **пункта 4 статьи 12**. Стороной договора перевозки может быть либо отправитель, либо получатель. Права отправителя прекращаются в тот момент, когда получатель потребовал от воздушного перевозчика выдать доставленный последним в пункт назначения груз. Это право может быть реализовано после уплаты всех причитающихся перевозчику платежей **(пункт 1 статьи 13)**. Выдача груза в пункте назначения связана с реализацией получателем своего права требования выдачи груза.

С этого момента получатель вступает в договор перевозки, а отправитель выходит из договора. Стороной договора перевозки груза становится получатель. При этом Конвенция не предоставляет получателю тех прав распоряжаться грузом, которые, как было указано выше, предоставляются отправителю.

Получить груз от перевозчика является правом, а не обязанностью получателя. Он может отказаться от приема груза без объяснения на то причин. Отказом получателя от своих прав Конвенция считает невозможность перевозчика связаться с получателем или найти его <1> **(пункт 4 статьи 12)**. В этом случае права отправителя не прекращаются, а права получателя не возникают. Отправитель снова приобретает право распоряжаться грузом.

<1> Перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза **(пункт 2 статьи 13)**.

Получатель не может воспользоваться своим правом требования выдачи ему груза, если груз не прибыл в аэропорт назначения. Однако этот факт не лишает получателя права, основанного на договоре перевозки **(пункт 3 статьи 13)**. В частности, получатель имеет право на возмещение перевозчиком причиненного ему вреда на основании правил и положений главы III Конвенции. Он может потребовать возмещения за недоставленный ему груз по истечении семидневного периода со дня, когда груз должен был прибыть.

Каждая из сторон договора перевозки (отправитель и получатель) имеет возможность воспользоваться предоставленными им правами независимо от действий другой стороны, а также независимо от того, представляют они свои собственные интересы или нет **(статья 14)**. Не имеют значения никакие отношения между отправителем и получателем или между ними и какими-либо третьими лицами **(статья 15)**. Конвенция не затрагивает никаких таких отношений, но связывает осуществление своих прав с выполнением соответствующей стороной обязательств, предусмотренных договором.

Положения и правила, предусмотренные **статьями 12 - 14** Конвенции, не являются исчерпывающими. Конвенция допускает отступления от указанных в этих статьях правил. Однако эти отступления должны быть зафиксированы в транспортном документе (**пункт 2 статьи 16)**. Следовательно, положения данной части Конвенции носят диспозитивный характер.

4. Ответственность перевозчика, претензии и иски.

Ответственность воздушного перевозчика по грузу установлена в главе III Конвенции, где также изложена ответственность по перевозке пассажиров и багажа. Данная глава определяет также порядок и сроки предъявления претензий и исков.

Основная концепция ответственности перевозчика по грузу установлена в **пункте 1 статьи 18**. Период ответственности определяется промежутком времени, когда "груз находится под охраной перевозчика" **(пункт 3 статьи 18)**. По смыслу этого положения это время с момента приема груза от отправителя до момента выдачи получателю или иному лицу на основании действующих законов и правил. В смысле документарного подтверждения: от подписи перевозчика в накладной или в квитанции на груз <1> при приеме до подписи получателя при выдаче.

<1> В случае оформления перевозочного документа в электронном виде.

Из периода ответственности воздушного перевозчика исключаются все иные виды перевозок другими видами транспорта, осуществляемые вне установленных воздушных путей (вне аэропортов). Однако **пункт 4 статьи 18** указывает на то, что перевозки другими видами транспорта могут реализовываться во исполнение договора международной воздушной перевозки груза. Такие перевозки, а также перевозки, замененные воздушным перевозчиком без согласования с отправителем на перевозки другими видами транспорта, считаются воздушными. В этих случаях, до доказательства противного, любой вред считается причиненным воздушным перевозчиком во время воздушной перевозки груза.

Перевозчик должен нести ответственность за утрату (уничтожение, утерю) или повреждение груза в пределах периода ответственности **(пункт 1 статьи 18)** <1>. Указанный пункт говорит о том, что ответственность касается вреда, причиненного во время воздушной перевозки. Однако **пункт 3 статьи 18** уточняет границы периода ответственности перевозчика, о чем было сказано выше.

<1> Это не мешает перевозчику как лицу, ответственному за причинение вреда, осуществлять право регресса по отношению к любому другому лицу **(статья 37)**.

Ответственность воздушного перевозчика строится на презумпции его вины **(пункт 2 статьи 18)**. Бремя доказывания отсутствия вины лежит на перевозчике. Однако вина перевозчика является опровержимой. Для того чтобы он был освобожден от ответственности, ему достаточно доказать, что утрата или повреждение груза произошли вследствие наступления одного или нескольких из нижеперечисленных обстоятельств:

- порок, присущий грузу;
- ненадлежащая упаковка груза отправителем;
- ненадлежащие действия или небрежность отправителя или получателя;
- войны или вооруженные конфликты;
- акты государственных властей, связанные с ввозом, вывозом или транзитом товаров.

Указанные обстоятельства являются "каталогом исключений" из ответственности перевозчика. Следует заметить, что "каталог исключений" является исчерпывающим. Конвенция не предусматривает иных обстоятельств, доказательство наступления которых может исключить или ограничить ответственность воздушного перевозчика. Указанные исключения можно квалифицировать по трем позициям.

К первой позиции относится порок, присущий грузу. Иными словами, особые естественные свойства груза. Изменение качества или состояния груза, который по своим физическим, биологическим, химическим или иным свойствам подвержен гниению, коррозии, отпотеванию и пр., не может вменяться в вину перевозчику, если он заранее был информирован об этих присущих пороках отправителем и надлежащим образом заботливо обращался с грузом.

Ко второй позиции следует отнести два следующих обстоятельства. Ненадлежащие тара отправителя груза и упаковка груза, произведенные отправителем или его агентами, относятся к действиям или упущениям отправителя. За действия или упущения отправителя, если они не являлись очевидными или если о них перевозчику не было известно заранее, перевозчик также не должен нести ответственность. Это в общем виде поименовано в **статье 20** Монреальской конвенции и указано в качестве третьего обстоятельства. Ненадлежащие действия (бездействие) отправителя или получателя, а также их упущения, приведшие к причинению вреда этим же лицам, освобождают перевозчика от ответственности в той мере, в какой перечисленные причины способствовали возникновению ущерба. Но бремя доказывания лежит на перевозчике.

Последние два обстоятельства, объединенные автором по третьей позиции, безусловно, следует отнести к обстоятельствам непреодолимой силы (форс-мажор). Ни акты войны, ни вооруженные конфликты, последствия которых привели к причинению вреда, связанного с утратой или повреждением

груза, не находятся в пределах разумного контроля перевозчика. Перевозчик не может их ни предвидеть, ни преодолеть. Последнее исключение из ответственности перевозчика связано, как правило, с конвенциональным запретом официальных властей на экспорт, импорт или транзит товаров, который повлиял на состояние, качество или количественные характеристики груза.

Конвенция устанавливает ответственность воздушного перевозчика за ущерб, причиненный задержкой в доставке груза **(статья 19)**. Понятие задержки в доставке неразрывно связано с понятием срока доставки груза. Однако Конвенция не устанавливает правил, по которым должны определяться сроки доставки груза. Тем не менее, даже если срок доставки договором не установлен, Конвенция говорит о сроке, когда груз должен прибыть в пункт назначения **(пункт 3 статьи 13)**. По истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть, или со дня истечения срока доставки, установленного договором, перевозчик несет за это ответственность как за полную утрату груза. Причем не имеет значения, утрачен ли груз фактически или речь идет о юридической утрате груза.

Перевозчик может быть освобожден от ответственности за причинение вреда вследствие задержки в доставке груза, если докажет, что он и его агенты предприняли все возможные меры во избежание вреда или причиненного вреда избежать не было разумной возможности **(статья 19)**.

Как в конвенциях, образующих множество документов Варшавской системы, Монреальская конвенция не определяет конкретных правил, по которым определяется вред, причиненный перевозчиком вследствие полной утраты, частичной утраты, повреждения или порчи груза, а также в случае задержки в его доставке. Следовательно, и здесь указанное должно определяться на основе норм применимого национального права. Правила и размеры возмещения по указанным позициям приведены в § 5.2 настоящей работы.

Монреальская конвенция, как и документы Варшавской системы, устанавливает пределы ответственности воздушного перевозчика в случае утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке **(пункт 3 статьи 22)**. По эти основаниям ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц специальных прав заимствования (СПЗ/SDR <1>) за килограмм <2>. Если ответственность перевозчика определяется по нескольким основаниям (например, частичная утрата, повреждение остальной части груза и нарушение срока доставки), то общий размер возмещения не может превышать величины, которая определяется как произведение веса груза на 17 СПЗ/SDR <3>.

<1> **Статья 23** дает определение единицы специальных прав заимствования, а также указывает на правила перевода СПЗ/SDR в национальные валютные единицы. Специальные права заимствования понимаются так, как они определены Международным валютным фондом.

<2> Несмотря на указанное в **пункте 3 статьи 22**, предел ответственности перевозчика в случае задержки в доставке не определяется в зависимости от веса несвоевременно доставленного груза. Но если ответственность перевозчика ограничивается только этим нарушением договора, то определенное по нормам национального права возмещение, например исключительная неустойка, не должно превышать 17 СПЗ/SDR в пересчете на каждый килограмм задержанного в доставке груза.

<3> Ответственность перевозчика за смерть и телесное повреждение пассажира ограничена 100000 СПЗ/SDR **(пункт 1 статьи 21),** за вред, причиненный задержкой в перевозке в отношении каждого пассажира, - 4150 СПЗ/SDR **(пункт 1 статьи 22)**, за утрату или повреждение багажа, а также за его задержку в доставке - 1000 СПЗ/SDR в отношении каждого пассажира **(пункт 2 статьи 22)**.

Как и в документах Варшавской системы, установленные пределы ответственности перевозчика не являются императивными. С одной стороны, будет признана недействительной любая оговорка в договоре перевозки <1>, которая приведет перевозчика к освобождению от ответственности или уменьшит установленные Конвенцией пределы его ответственности **(статья 26)**. С другой стороны, сам перевозчик в одностороннем порядке может установить пределы своей ответственности выше, нежели те, которые установлены Конвенцией **(статья 25)**.

<1> Это не влечет за собой недействительность иных статей и всего договора в целом.

Предел ответственности перевозчика может быть повышен на основании договора. Это предусмотрено **пунктом 3 статьи 22**, когда отправитель может в момент передачи груза перевозчику сделать заявление о своей заинтересованности в доставке груза. С объявленной суммой интереса должен согласиться перевозчик и потребовать уплату дополнительного к ранее согласованным платежам сбора. Если это произойдет, то сумма объявленного интереса заменит установленный Конвенцией предел ответственности. В случае утраты или повреждения груза перевозчик обязан выплатить новую сумму, если

не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке. По мнению автора, ответственность перевозчика ограничена в этом случае действительной (фактической) стоимостью груза.

Обоснованность такого мнения была приведена в § 5.2 настоящей работы. Правила в отношении определения и ограничения ответственности перевозчика по Монреальской конвенции не отличаются от соответствующих правил, установленных документами Варшавской системы, при этом тексты соответствующих пунктов и статей практически идентичны. Это касается, в частности, определения пределов ответственности перевозчика в отношении утраты или повреждения, а также задержки в доставке отдельных грузовых мест, внесенных в одну авиагрузовую накладную **(пункт 4 статьи 22)**.

В отличие от Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом **(статья 25)**, Монреальская конвенция не содержит положений о том, что перевозчик теряет право на ограничение ответственности, если будет доказано, что причиненный им вред являлся следствием умышленных действий (бездействие) перевозчика или приравненных к таковым. Точнее говоря, в Монреальской конвенции такие правила присутствуют, но они относятся только к перевозкам пассажиров и багажа **(пункт 5 статьи 22)**. В отношении перевозок грузов такое правило в Конвенции отсутствует.

Нет в Монреальской конвенции положения, согласно которому суд может присудить перевозчику в соответствии со своим законом все или часть издержек сверх сумм, определяющих предел ответственности. В Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, такое правило существует (**пункт 4 статьи 22)**. В Монреальской конвенции такое правило действует только в отношении дел о возмещении вреда, причиненного в случае смерти или телесного повреждения пассажира **(пункт 6 статьи 22)**.

Статья 30 Монреальской конвенции посвящена ответственности служащих и агентов воздушного перевозчика. Перевозчик отвечает за действия своих агентов и служащих как за свои собственные, если эти лица действовали в пределах предоставленных им перевозчиком полномочий. Ответственность служащих и агентов перевозчика освещена в контексте исковых требований отправителя или получателя к этим лицам.

Иск может быть предъявлен к агентам или служащим перевозчика, если они действовали в рамках своих служебных обязанностей при исполнении договора международной воздушной перевозки <1>. В этом случае эти лица могут ссылаться на ограничения ответственности, предписываемые Конвенцией как ограничения ответственности перевозчика **(пункт 1 статьи 30)**. При этом общая сумма взысканий с перевозчика, а также его агентов и служащих не может превышать установленных пределов ответственности **(пункт 2 статьи 30)**. Конвенция не поясняет, о каком уровне предела ответственности будет идти речь, если перевозчик добровольно или на основании дополнительных условий договора перевозки согласился увеличить пределы ответственности.

<1> **Статья 30** устанавливает ответственность агентов и служащих перевозчика и при перевозках грузов, и при перевозках пассажиров и багажа.

Агенты и служащие воздушного перевозчика теряют право ссылаться на **статью 30,** а также на иные статьи, ограничивающие в том числе и их ответственность, если будет доказано, что причиненный ими вред стал следствием умышленных действий, произведенных с сознанием возможности причинения ущерба **(пункт 3 статьи 30)**. Здесь интересно рассмотреть любопытную коллизию. Как было указано выше, Монреальская конвенция отвергает возможность перевозчика ссылаться на пределы ответственности, если вред причинен в результате его умышленных действий или приравненных к таковым. Но это правило относится только к перевозкам пассажиров и багажа, но не к перевозкам грузов **(пункт 5 статьи 22)**. Однако **пункт 3 статьи 30** говорит о том, что агенты и служащие теряют право на ограничение ответственности в случае умышленных действий для любых видов перевозок, не конкретизируя их вид (груз, пассажир, багаж).

Получается, что при перевозке грузов умышленные действия перевозчика не снимают пределы ответственности, а умышленные действия его агентов и служащих заставляют их в полном объеме возмещать причиненный вред, определяемый по нормам применимого национального права. При этом возможны ситуации, когда размер возмещения по удовлетворенным искам к агентам и служащим перевозчика превысит пределы ответственности и, следовательно, сам перевозчик уже более не будет выплачивать никаких сумм возмещения.

Претензионный характер требований (возражений) к перевозчику установлен **статьей 31** Конвенции <1>. Претензии носят императивный характер. Согласно **пункту 4 статьи 31** непредъявление претензий к перевозчику в установленные Конвенцией сроки приводит к тому, что никакие иски против перевозчика не

принимаются, т.е. направление претензии должно обязательно предшествовать предъявлению иска.

<1> Претензионный характер требований перевозчика к отправителю Конвенцией не установлен, но может быть определен условиями договора перевозки.

В отношении перевозок грузов по общему правилу претензия должна быть направлена перевозчику немедленно по обнаружении вреда **(пункт 2 статьи 31)**. Последний срок предъявления претензии - 14 дней со дня получения груза, за исключением требований о возмещении ущерба вследствие задержки в доставке. Здесь срок направления претензий перевозчику 21 день со дня выдачи груза. **Статья 52** разъясняет, что речь идет о календарных, а не о рабочих днях. Получение груза без возражений, до доказательства обратного, создает презумпцию, что груз выдан перевозчиком и принят получателем в таком виде и в таком состоянии и количестве (объеме), как он описан в перевозочном документе **(пункт 1 статьи 31)**.

Претензии могут быть предъявлены правомочным по договору лицом - лицом, имеющим право на получение груза. Это чаще всего получатель, а в случае возврата груза - отправитель. Претензии (возражения) должны либо вручаться перевозчику лично, либо быть отправлены в установленные Конвенцией сроки **(пункт 3 статьи 31)**. Сроки рассмотрения претензий перевозчиком, а также сроки и порядок их удовлетворения в случае полного или частичного признания Конвенцией не установлены.

Любой иск об ответственности по международной воздушной перевозке может быть предъявлен только в соответствии с правилами и условиями, предусмотренными Конвенцией. Это не зависит от того, основан ли иск на Конвенции, договоре, правонарушении или любом другом основании. При любом иске не подлежат взысканию штрафы и иные выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда **(статья 29)**. Никакие косвенные убытки не возмещаются <1>.

<1> На этом основании ранее по тексту автор сделал вывод о том, что при объявлении отправителем интереса в доставке груза **(пункт 3 статьи 22)** перевозчик должен возместить лишь его действительную стоимость.

Статья 33 определяет места предъявления исковых требований. Иск об ответственности по договору перевозки груза может быть вчинен по выбору истца в одном из следующих мест в пределах территории государств - участников Конвенции **(пункт 1 статьи 33)**:

- по месту жительства перевозчика;
- по месту основного коммерческого предприятия перевозчика;
- по месту предприятия перевозчика, где был заключен договор перевозки;
- по месту назначения перевозки.

Процедура определяется законом страны суда **(пункт 4 статьи 33)**.

В отличие от Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, Монреальская конвенция предусматривает возможность арбитражных разбирательств **(статья 34)**. Возможность применения арбитража для разрешения споров в отношении ответственности перевозчика должна быть установлена сторонами в договоре перевозки и оформлена в письменной форме **(пункт 1 статьи 34)**. Арбитраж при рассмотрении дел обязан применять положения Конвенции **(пункт 3 статьи 34)**. Конкретный арбитраж и его местонахождение должны быть также определены договором. При этом местонахождение арбитража должно удовлетворять условиям, установленным Конвенцией для судебного разбирательства **(пункт 2 статьи 34)**.

Срок исковой давности установлен Конвенцией **(статья 35)**. Он равен двум годам **(пункт 1 статьи 35)**. В течение этого срока иск должен быть возбужден под страхом потери прав на иск. Срок исковой давности начинает течь со дня прибытия груза по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть в пункт назначения, или со дня остановки перевозки. Порядок исчисления срока исковой давности определяется законом страны суда **(пункт 2 статьи 35)**.

5. Последовательные перевозчики, перевозчики по договору, фактические перевозчики.

Так как Конвенция предусматривает возможность осуществления перевозки несколькими последовательными перевозчиками в рамках единой перевозки, рассматриваемой как одна операция, **статья 36** указывает, что каждый последующий перевозчик признается стороной договора на соответствующей части маршрута и подпадает под действие правил, установленных Конвенцией (**пункт 1 статьи 36)**. Считается, что последовательные перевозчики несут солидарную ответственность, каждый следующий последовательный перевозчик вступает в договор международной перевозки груза на тех

условиях, на которых он был изначально заключен.

В отношении требований по договору перевозки груза **пункт 3 статьи 36** устанавливает порядок возбуждения дел, который относится к претензионным и исковым процедурам. Отправитель имеет право возбудить дело против первого перевозчика, а получатель - против последнего перевозчика. И тот и другой - против перевозчика, на участке ответственности которого был причинен вред, связанный с утратой или повреждением груза, а также с задержкой в его доставке.

Глава IV Конвенции "Смешанные перевозки" состоит из одной статьи - **статьи 38**, которая имеет такое же название. Аналогичная глава под тем же порядковым номером присутствует и в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом. Содержание текстов также идентично. В случае смешанной перевозки груза положения Монреальской конвенции применяются лишь к воздушной перевозке **(пункт 1 статьи 38)**. Ничто не мешает сторонам договора смешанной перевозки оформлять воздушно-перевозочный документ <1> и включать в него условия, относящиеся к перевозкам другими видами транспорта. Но положения Конвенции будут применимы только в отношении международной воздушной перевозки, т.е. перевозки груза по воздуху **(пункт 2 статьи 38)**.

<1> Такая словесная оговорка обнаружена в Монреальской конвенции. В **статье 38** значится не "авиагрузовая накладная", а именно "воздушно-перевозочный документ".

Глава V Конвенции посвящена воздушным перевозкам, осуществляемым фактическими перевозчиками. Возможность таких перевозок, которые реализуются лицами, не являющимися перевозчиками по договору, но подпадают под сферу действия Конвенции, определена **пунктом 4 статьи 1**. Глава состоит из 10 статей (статьи 39 - 48).

Детальный анализ содержания главы V Конвенции и Гвадалахарской конвенции 1961 г. показал не просто идентичность текстов, а практически их полное совпадение. Гвадалахарская конвенция была инкорпорирована в Монреальскую конвенцию в виде отдельной главы. Различия заключаются в немногом. Главным образом в том, что Гвадалахарская конвенция отсылает некоторые свои положения к статьям Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, а глава V Монреальской конвенции связывает свои положения с положениями текста Конвенции, в которой она (глава) находится.

Статья I Гвадалахарской конвенции определяет понятийный аппарат в отношении перевозчиков по договору и фактических перевозчиков, дает различия в их функциях и правовом положении. То же самое содержится в **статье 39** Монреальской конвенции.

В отличие от последовательных перевозчиков, каждый из которых вступает в договор международной воздушной перевозки, реализуя доставку груза на своем участке маршрута, фактический перевозчик не является стороной договора. Фактический перевозчик реализует - полностью или частично - обязательства, взятые на себя перевозчиком по договору (договорным перевозчиком). Отношения, на основании которых фактический перевозчик осуществляет перевозку, остаются за рамками регламентирующих положений Конвенции и не имеют для их трактовки существенного значения. В **статье 39** Монреальской конвенции говорится, что фактический перевозчик является уполномоченным перевозчиком в том смысле, что полномочия ему даются перевозчиком по договору. Какие это полномочия - не указывается, однако, до доказательства обратного, предполагается, что они у фактического перевозчика имеются. Об этом, в частности, свидетельствует **статья 48**. В ней указано, что ничто в Конвенции не затрагивает возникающих между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком прав и обязанностей.

Содержание Гвадалахарской конвенции было подробно рассмотрено в подпараграфе 5.3.2 настоящей работы, и автор не видит серьезных причин повторения изложения и анализа текста. Есть смысл дать таблицу соответствия статей Гвдалахарской конвенции и Монреальской конвенции, приведя названия статей, которые определяют их содержание. Названия статей взяты из Монреальской конвенции.

Название статьи	Монреальская конвенция 1999 г.	Гвадалахарская конвенция 1961 г.
Перевозчик по договору Фактический перевозчик	Статья I	Статья 39

Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика	Статья II	Статья 40
Взаимное отнесение ответственности	Статья III	Статья 41
Обращение распоряжений и возражений	Статья IV	Статья 42
Агенты и служащие	Статья V	Статья 43
Общая сумма возмещения	Статья VI	Статья 44
Обращение исков	Статья VII	Статья 45
Дополнительная юрисдикция	Статья VIII	Статья 46
Недействительность договорных положений	Статья IX	Статья 47
Взаимоотношения перевозчика по договору и фактического перевозчика	Статья X	Статья 48

6. Иные положения Конвенции.

Глава VI Конвенции имеет название "Прочие положения". Она состоит из четырех статьей (статьи 49 - 52).

Статья 49 свидетельствует об императивном статусе Конвенции, ее положений, норм и правил. Любые отступления от положений Конвенции, даже зафиксированные в договоре перевозки или особых соглашениях, являются недействительными. Нельзя менять правила Конвенции ни путем определения применимого права, ни путем изменения правил о юрисдикции.

Аналога **статье 50** не было в документах Варшавской системы. Здесь речь идет о страховании ответственности перевозчика. Ответственность воздушного перевозчика должна быть неразрывно связана с мерами по ее обеспечению. Такой подход тем не менее является новым. Такого рода статьи отсутствуют в других конвенциях международного частного транспортного права.

Статья 50 изложена в повелительной форме: "Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности". Кроме того, каждое государство - участник Конвенции может потребовать и на практике требует, чтобы перевозчики других стран представляли доказательства страхования своей ответственности в соответствии с правилами и пределами, установленными Конвенцией. В соответствии с этим Европейский союз как участник Монреальской конвенции определил требования по страхованию ответственности в Директиве N 785/2004 "О требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов".

Здесь же имеет смысл рассмотреть содержание **статьи 24**, которая формально была отнесена к главе III, определяющей ответственность перевозчика. Статья называется "Пересмотр пределов". Имеется в виду пересмотр установленных в Конвенции на момент ее подписания пределов ответственности перевозчика по всем видам перевозок - грузов, пассажиров, багажа. Пересмотр пределов должен осуществляться каждые пять лет. Первый пересмотр должен быть осуществлен в конце пятого года с момента вступления Конвенции в силу **(пункт 1 статьи 24)**. Так как Конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 г., первый пересмотр пределов ответственности перевозчика должен быть произведен депозитарием Конвенции - ИКАО в конце 2008 г. Пределы ответственности пересматриваются в размере темпов инфляции и "исчисляются на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования" <1>.

<1> Корзина специальных прав заимствования формируется по формуле, которая учитывает курсы

доллара США, английского фунта, японской иены и евро.

Последняя глава Конвенции (гл. VII) содержит заключительные положения. Они, в частности, касаются вопросов ратификации и вступления Конвенции в силу **(статья 53)**, а также денонсации соглашения **(статья 54)** <1>.

<1> Для любого государства Конвенция вступает в силу на 60-й день после сдачи на хранение в депозитарий ратификационной грамоты и прекращает свое действие после получения депозитарием уведомления о денонсации Конвенции.

Как было указано выше, Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми иными международными договорами и правилами частного права в сфере воздушных перевозок **(статья 55)**. Это означает, что государство, являющееся участником Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, и участником Монреальской конвенции, обязано применять положения именно последней **(статья 56)**.

Никакие оговорки к Конвенции не допускаются **(статья 57)** <1>. Изменение Конвенции каким-либо протоколом или дополнительным соглашением будет означать создание нового международного нормативного акта в рамках правовой системы, которая базируется на Монреальской конвенции 1999 г.

<1> Любое государство, однако, может в любое время сделать заявление, что не применяет условия Конвенции при некоммерческих перевозках, выполняемых непосредственно государством-участником, или при перевозках людей, багажа и грузов для военных властей.

7. Формула международного соглашения (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок - Монреальская конвенция 1999 г.).

Общие положения

Цель: модернизация и консолидация Варшавской системы, а именно упорядочение и гармонизация условий, регулирующих договор международной воздушной перевозки грузов, пассажиров, багажа, и, в частности, условий, касающихся документов, применяемых для перевозки, и ответственности перевозчика.

Понятийный аппарат для целей применения Конвенции специально не выделен. Определен лишь термин "международная перевозка". Определены также виды перевозок, к которым Конвенция не применяется (перевозка почты).

Конвенция носит закрытый характер. Для того чтобы договор международной воздушной перевозки регулировался ее нормами, необходимо, чтобы пункты отправления и назначения находились на территории государств - участников Конвенции либо на территории одного государства - участника Конвенции, если договором перевозки предусмотрена остановка на территории другого государства, независимо от того, является оно участником Конвенции или нет.

Конвенция определяет перевозчика (договорного перевозчика) как сторону договора перевозки, а также последовательного перевозчика как сторону договора перевозки на определенном участке маршрута и фактического перевозчика как перевозчика, уполномоченного перевозчиком (договорным перевозчиком) на исполнение всего или части договора международной перевозки.

Договор перевозки и транспортный документ

Договор международной воздушной перевозки груза. Определение договора отсутствует. По тексту документа употребляется термин "договор перевозки". Договор перевозки может быть как реальным, так и консенсуальным.

Существенные условия договора перевозки груза: обязательство перевозчика перевезти груз за плату в установленный или разумный срок в пункт назначения и выдать груз получателю. Конвенция применяется также к бесплатным перевозкам. Конвенция оперирует не термином "груз", а термином "товар", хотя по смыслу они идентичны.

Структура и содержание договора перевозки груза: не определены.

Термин **"договор международной воздушной перевозки груза"** в Конвенции не употребляется. По тексту Конвенции используется термин "договор перевозки". Международный характер договора перевозки

определен исходя из области применения Конвенции.

Определение транспортного документа: авиагрузовая накладная. Она является документом, который подтверждает наличие договора перевозки груза. Авиагрузовая накладная составляется в трех подлинных экземплярах: для перевозчика (первый экземпляр), для получателя (второй экземпляр) и для отправителя (третий экземпляр). Форма авиагрузовой накладной Конвенцией не установлена.

Полный перечень данных и сведений, обязательных для внесения в авиагрузовую накладную, Конвенцией не определен. Из содержания перевозочного документа должно следовать, что перевозка подпадает под юрисдикцию Конвенции. Накладная должна содержать сведения о грузе, его весе и размерах, упаковке, а также о его состоянии. Иных положений по содержанию авиагрузовой накладной нет. Нормативно определено, что воздушно-перевозочный документ должен составлять отправитель. Все сведения, вносимые в документ иным лицом, включая перевозчика, считаются внесенными от имени отправителя.

Все экземпляры авиагрузовой накладной должны быть подписаны отправителем и перевозчиком. Отправитель обязан приложить сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и иных формальностей, а также сообщить перевозчику все необходимые сведения. Прием авиагрузовой накладной и груза удостоверяется перевозчиком подписью в документе.

Перевозчик имеет право требовать от отправителя составления накладной на каждое грузовое место в отправке.

Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться другие средства, сохраняющие сведения о перевозке. Это "электронная накладная", хотя такое понятие Конвенцией не установлено. В случае применения сторонами электронной накладной перевозчик должен выдать по просьбе отправителя квитанцию на груз и предоставить доступ к информации, содержащейся в электронной записи.

Стороны договора перевозки груза: определены. Это отправитель и перевозчик. Получатель является лицом, управомоченным на получение груза. Получатель может стать стороной договора в случае приема груза от перевозчика. Однако принимать груз от перевозчика является правом, а не обязанностью получателя. Получатель может отказаться от приема груза от перевозчика. Получатель имеет право предъявлять претензии (возражения) и иски к перевозчику, если становится правомочным по договору лицом, т.е. когда принимает груз от перевозчика, а также в случае полной утраты или недоставки ему груза.

Возмездность по договору перевозки груза Конвенцией установлена. При этом допускается возможность бесплатных перевозок грузов.

Обязанности сторон договора перевозки

Обязанности перевозчика: ставить свою подпись в авиагрузовой накладной; выполнять исполнимые требования отправителя в части изменения договора перевозки; уведомлять отправителя о невозможности выполнения его распоряжений; извещать получателя о прибытии груза; выдавать авиагрузовую накладную и груз получателю в пункте назначения.

Обязанности отправителя: надлежащим образом оформлять авиагрузовую накладную; передавать перевозчику полные и достоверные сведения о грузе; передавать перевозчику все необходимые товаросопроводительные документы.

Обязанность получателя: в случае приема груза от перевозчика уплатить провозные и иные платежи по договору перевозки.

Права сторон договора перевозки груза

Права перевозчика: требовать от правомочного по договору лица (отправителя и/или получателя) оплаты своих услуг по договору; проверять сведения, указанные отправителем в авиагрузовой накладной; проверять состояние груза, его свойства, массу и количество мест; требовать возмещения расходов, связанных с выполнением инструкций отправителя.

Права отправителя: распоряжаться грузом до момента передачи авиагрузовой накладной и груза получателю; изменять условия договора перевозки; объявлять перевозчику заинтересованность в доставке груза; предъявлять претензии (возражения) и иски перевозчику в качестве правомочного по договору лица.

Права получателя: требовать выдачи авиагрузовой накладной и доставленного ему груза; предъявлять претензии (возражения) и иски перевозчику в случае фактической или юридической утраты груза.

Ответственность сторон договора перевозки груза

Период ответственности перевозчика: определен - с момента приема груза к перевозке в пункте отправления до момента его выдачи получателю в пункте назначения.

Общая ответственность перевозчика: определяется вредом, причиненным в результате утраты или повреждения груза, а также просрочкой в доставке. Конвенцией определен перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности, т.е. установлен каталог исключений из ответственности перевозчика.

Конвенция построена по принципу априорной презумированной вины перевозчика.

Ответственность перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза: декларирована, но не установлена.

Порядок и правила определения стоимости поврежденного или утраченного груза: не установлены.

Возврат перевозчиком провозных платежей, таможенных пошлин и иных расходов, связанных с перевозкой утраченного груза: не установлен.

Срок доставки груза: из содержания Конвенции следует, что срок доставки является существенным условием договора. Принципов и правил исчисления срока доставки Конвенция не содержит. Конвенция, однако, содержит понятие срока, после наступления которого груз считается утраченным.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (просрочку в доставке) груза: декларирована, но не определена.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным: определен - через семь дней по истечении срока доставки или через семь дней после дня, когда он должен был прибыть в пункт назначения.

Предел ответственности перевозчика: установлен - 17 SDR за каждый килограмм веса груза брутто. Любой вред, а также суммарный вред, причиненный перевозчиком, не может превышать указанной величины. Предел ответственности перевозчика может быть увеличен по заявлению отправителя при условии уплаты соответствующего сбора. Но в любом случае перевозчик не возмещает вред выше стоимости полностью утраченного груза.

Ответственность отправителя: определяется расходами и убытками перевозчика вследствие неправильного оформления авиагрузовой накладной посредством внесения в нее неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия или неполноты прилагаемых к авиагрузовой накладной необходимых товаросопроводительных и иных документов.

Ответственность получателя: после требований выдачи ему документа и груза отвечает за уплату провозных платежей и возмещение иных расходов перевозчика по договору.

Ответственность агентов и служащих перевозчика: установлена.

Претензии и иски

Претензионный характер требований к перевозчику: установлен. Претензионный характер требований носит императивный характер, так как непредъявление претензии (возражения) лишает правомочное лицо права на иск.

Основания предъявления претензий к перевозчику: определены - причинение вреда.

Сроки предъявления претензий к перевозчику: определены.

Претензионный характер требований перевозчика к отправителю: не установлен.

Претензионный характер требований перевозчика к получателю: не установлен.

Срок исковой давности: установлен два года.

Возможность продления срока исковой давности: не установлена.

Места и порядок судебного разбирательства: определены.

Возможность арбитражного разбирательства: определена.

5.5. Назначение и содержание авиагрузовой накладной

Ни в документах Варшавской системы, ни в Монреальской конвенции не было ничего указано о формах авиагрузовой накладной (воздушно-перевозочного документа) и ее подробном содержании. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) восполнила этот пробел. ИАТА разработала проформу грузовой авианакладной, которую используют авиаперевозчики всего мира <1>. Унификация

форм накладных позволяет авиакомпаниям работать на так называемых нейтральных бланках, содержащих одни и те же реквизиты, что удобно для всех участников договора перевозки и способствует ведению взаиморасчетов как между собой, так и с агентами.

<1> Международная ассоциация воздушного транспорта, созданная в 1945 году в г. Гаване (Куба), внесла также заметный вклад в формирование унифицированных условий международных воздушных перевозок, разработав, в частности, Правила перевозок грузов ИАТА. Кроме того, заслугой ИАТА является разработка принципов ценообразования на международные воздушные перевозки, которые были реализованы и используются во всем мире в виде Грузовых тарифов ИАТА.

В зависимости от того, оформляется авианакладная перевозчиком или экспедитором, с одобрения Международной торговой палаты ИАТА разработаны и применяются две формы накладной: Master Air Waibills (MAWB) и House Air Waibills (HAWB) соответственно. Однако обе формы авиагрузовой накладной <1> и текст в них практически одинаковы.

<1> По тексту данного параграфа применительно к транспортному документу будет использован термин "авиагрузовая накладная".

Отсутствие, неправильность или утрата накладной не влияют на действительность договора перевозки. Однако отказ перевозчика оформить накладную приводит к потере им права на ограничение ответственности, предусмотренное как Варшавской конвенцией, так и Монреальской конвенцией.

Авианакладная является необоротным, товаросопроводительным, т.е. нетоварораспорядительным, транспортным документом. Она выполняет функции документа, подтверждающего наличие договора международной воздушной перевозки груза, и является распиской перевозчика в приеме груза. В ряде стран накладная заменяет также грузовую таможенную декларацию (ГТД).

Авиагрузовая накладная может быть использована для перевозки как отдельных отправок, так и консолидированных грузов.

Авианакладная может состоять минимум из восьми экземпляров, из которых три являются оригиналами (по числу субъектов договора перевозки груза). Оригиналы накладной с одержат на оборотной стороне общие условия договора перевозки груза и имеют одинаковую юридическую силу. Каждый лист авиагрузовой накладной имеет номер, состоящий из трехзначного кода ИАТА, присвоенного авиакомпании, и следующего за ним серийного номера (восемь цифр), включая последнюю, контрольную цифру.

Первый экземпляр накладной (зеленого цвета) остается у перевозчика, служит для расчетов и является документом, подтверждающим наличие договорных отношений перевозчика с отправителем.

Второй экземпляр накладной (розового цвета) следует вместе с грузом до пункта назначения и выдается перевозчиком получателю вместе с грузом.

Третий экземпляр накладной (голубого цвета) выдается перевозчиком отправителю в момент приема груза к перевозке. Он выдается отправителю после подписания документа, служит доказательством принятия груза к перевозке и свидетельством наличия договора между отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр накладной является, таким образом, важнейшим банковским документом, подтверждающим выполнение продавцом своих контрактных обязанностей по договору купли-продажи на базисных условиях FCA, CPT, CIP по ИНКОТЕРМС 2000 <1>.

<1> Согласно **статье 23** "Авиатранспортный документ" и **статье 27** "Чистый транспортный документ" Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (UCP 600).

Остальные экземпляры накладной являются копиями, служат для различных целей и используются согласно обозначениям на каждом соответствующем экземпляре. Максимально по каждому договору перевозки может быть оформлено и использовано до девяти копий оригинала авиагрузовой накладной.

Четвертый экземпляр накладной (желтого цвета) - документ, подтверждающий доставку, следует вместе с грузом и вторым экземпляром накладной. После подписания получателем и того и другого четвертый экземпляр накладной остается у последнего перевозчика в качестве документа, подтверждающего выполнение договора перевозки, и расписки в принятии груза получателем.

Пятый экземпляр накладной (белого цвета) следует вместе с грузом до пункта назначения. Используется для целей таможенного оформления груза, после чего остается в аэропорту назначения.

Шестой экземпляр накладной (белого цвета) - документ, подтверждающий участие в международной

воздушной перевозке третьего последовательного перевозчика (если он был) и выполнение им договорных обязанностей. После выполнения перевозки груза на своем участке маршрута шестой экземпляр накладной остается у третьего последовательного перевозчика.

Седьмой экземпляр накладной (белого цвета) - его функции аналогичны шестому экземпляру, но применительно ко второму последовательному перевозчику (при его наличии).

Восьмой экземпляр накладной (белого цвета) - документ, подтверждающий участие первого перевозчика в транспортировке груза. Этот экземпляр авиагрузовой накладной хранится в аэропорту отправления.

Девятый экземпляр накладной (белого цвета) - документ, подтверждающий участие агента в исполнении договора перевозки груза (продажа перевозки, прием груза от отправителя, передача его перевозчику и т.п.), этот экземпляр остается у агента перевозчика.

Десятый, одиннадцатый и двенадцатый экземпляры накладной (все белого цвета) являются резервными и используются перевозчиками в случае необходимости.

При дополнительной необходимости может быть оформлено и использовано большее количество экземпляров накладной (все они белого цвета).

Правила ИАТА подчеркивают основные функции авиагрузовой накладной:

- документальное подтверждение договора перевозки;
- подтверждение приема груза к перевозке;
- счет за перевозку;
- страховой сертификат (если это предусмотрено договором перевозки);
- руководство для персонала перевозчика по обращению с грузом, его отправке и доставке.

Считается, что договор перевозки начинает действовать после подписания отправителем и перевозчиком (или их уполномоченными агентами) авиагрузовой накладной. Однако ни документы Варшавской системы, ни Монреальская конвенция не дают никаких оснований считать договор международной воздушной перевозки груза реальным договором.

Исправления и изменения в накладной не допускаются. Договор перевозки считается выполненным после доставки груза получателю, указанному в накладной.

Заполнение накладной является обязанностью отправителя, однако обычно на практике это выполняет перевозчик, его агент или экспедитор отправителя. В любом случае отправитель несет ответственность за точность сведений, указанных в накладной, а также за ущерб, причиненный перевозчику или другим лицам в результате неточности, неполноты или неправильности таких сведений. Международная авианакладная заполняется на английском языке.

На оборотной стороне авиагрузовой накладной указаны условия договора перевозки, представляющие собой краткое изложение Правил перевозок грузов ИАТА.

Графы на лицевой стороне авианакладной заполняются следующим образом <1>:

<1> Указываются номера соответствующих граф накладной ИАТА.

1 - трехбуквенный код ИАТА аэропорта отправления;
1A - код ИАТА авиакомпании;
1B - номер авиагрузовой накладной из восьми цифр;
1C - наименование перевозчика и его адрес;
1DE - отсылки к оригиналам накладной и условиям договора перевозки (могут не заполняться);
2 - имя (наименование) отправителя и его адрес;
3 - расчетный счет отправителя (заполняется при необходимости);
4 - наименование получателя и его адрес;
5 - расчетный счет получателя (заполняется последним перевозчиком при необходимости);
6 - наименование и адрес агента перевозчика (если накладная выдана агентом);
7 - код ИАТА агента;
8 - расчетный счет агента (заполняется при необходимости);
9 - аэропорт отправления и маршрут;
10 - информация по расчетам (указывается форма платежа: наличные, чек, кредитная карточка и т.д.);
11A - 11F - коды ИАТА первого, второго и третьего перевозчиков (при их наличии) и соответственно трехбуквенные коды ИАТА аэропортов назначения (промежуточных аэропортов);
12 - трехбуквенный код валюты, используемой при расчетах за перевозку;

13 - двухбуквенный код типа платежа за перевозку (предоплата, частичная предоплата, оплата в аэропорту назначения и т.п.) - заполняется при выпуске накладной с помощью ЭВМ (квитанции на груз);

14AB и 15AB - в указанных графах ставится отметка "X" при использовании полной предоплаты или полной оплаты при доставке соответственно для основного и других платежей за перевозку;

16 - указывается декларируемая отправителем стоимость груза, в противном случае указывается: "ценность груза не объявлена" (no value is declared, N VD);

17 - указывается декларируемая стоимость для таможни. Отправитель может не заполнять эту графу или указать: "без таможенной стоимости" (no customs value, NCV);

18 - аэропорт назначения последнего перевозчика;

19AB - требуемый номер рейса и дата (при предварительном бронировании);

20 - указывается страховая сумма, если груз застрахован. В противном случае ставится отметка "XXX";

21 - информация по обслуживанию груза: особые инструкции по обращению с грузом, указание на опасный груз и его характер, наименование специальных документов, сопровождающих груз, а также имя и адрес лица, которому следует сообщить о прибытии груза (кроме получателя);

21A - указываются специальные таможенные коды товаров Европейского союза (при следовании груза в/из/через страны ЕС);

22A - указывается общее количество мест груза;

22B - указывается общая масса груза (брутто);

22C - указывается единица массы груза (килограммы - "K", фунты - "L");

22Z - указывается код услуги (доставка "от двери до двери", приоритетное обслуживание и т.п.) - заполняется перевозчиком при необходимости;

22D - указывается класс тарифа, а именно:

M - минимальный сбор;

N - нормальный тариф (масса груза в отправке до 45 кг, в некоторых странах - до 100 кг);

Q - количественный тариф (масса груза выше предусмотренного нормальным тарифом);

B - основной сбор;

K - тариф за килограмм;

C - специальный тариф (корейт);

R - тариф со скидкой;

S - увеличенный тариф;

U - основной сбор или тариф при использовании средств пакетирования грузов (ULD);

E - увеличенный тариф при использовании ULD;

X - информация о скидке (увеличении тарифа) при использовании ULD;

Y - скидка при использовании ULD;

W - увеличение веса на единицу веса при использовании ULD;

22E - номер наименования товара. В этой графе указываются код тарифа при перевозке специально поименованного груза, а также проценты скидок или надбавок к применяемым тарифам;

22F - указывается масса груза, за которую взимаются провозные платежи;

22G - тариф/сборы. Указывается тариф за перевозку единицы массы поименованного в накладной груза;

22H - указывается общая сумма провозных платежей;

22I - указывается наименование и количество груза, включая его размеры и/или объем;

22J, 22K, 22L - указываются общее число мест, общий вес и общая сумма провозных платежей;

23 - другие сборы;

24AB - указывается сумма провозных платежей за массу груза (при предоплате или при оплате после доставки);

25AB - указывается сумма провозных платежей при объявленной стоимости груза (при предоплате или при оплате после доставки);

26AB - указывается сумма налогов (при предоплате или при оплате после доставки);

27AB - указываются платежи, выплачиваемые агенту (при его наличии), по предоплате или при оплате после доставки груза;

28AB - указываются другие сборы, выплачиваемые перевозчику по договору (по предоплате или при оплате после доставки);

29AB - графа заполняется при необходимости (при наличии каких- либо других платежей, не указанных выше);

30AB - общая сумма платежей (по предоплате или после доставки);
31 - подпись отправителя или его агента (экспедитора);
32A - дата и 32B место (аэропорт или город) заполнения накладной;
32B - место (аэропорт или город) заполнения накладной;
32C - подпись перевозчика или его агента;
33 - может заполняться при уплате провозных платежей в аэропорту назначения;
33A - курс валюты страны назначения;
33B - провозной платеж в валюте страны назначения;
33C - другие платежи, взимаемые перевозчиком при доставке груза;
33D - общая сумма платежей при оплате после доставки (в валюте страны назначения);
34ABC - дополнительная информация, которая может быть внесена отправителем.

Авиатранспортная накладная ИАТА оформляется на бланке установленной формы. Существует инструкция, определяющая правила оформления накладной.

Надлежащее оформление авиагрузовой (авиатранспортной) накладной должно учитывать все условия договора международной воздушной перевозки груза, согласованные сторонами. От этого во многом зависят нюансы, влияющие на ответственность сторон по конкретному договору перевозки. Указанное следует из принципа доказательной силы накладной.

Приложения к главе 5

Приложение 1

Примечание к документу.
Конвенция вступила в силу 13.02.1933.
Конвенция ратифицирована СССР 07.07.1934. Ратификационная грамота депонирована 20.08.1934.
Текст документа

КОНВЕНЦИЯ
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Варшава, 12 октября 1929 года)

Германский Рейхспрезидент, Федеральный Президент Австрийской Республики, Его Величество Король Бельгийцев, Президент Соединенных Штатов Бразилии, Его Величество Король Болгар, Президент Национального Правительства Китая, Его Величество Король Дании и Исландии, Его Величество Король Египта, Его Величество Король Испании, Глава Государства Эстонской Республики, Президент Финляндской Республики, Президент Французской Республики, Его Величество Король Великобритании, Ирландии и Британских территорий за морями, Император Индии, Президент Эллинской Республики, Его Светлость Регент Венгерского Королевства, Его Величество Король Италии, Его Величество Император Японии, Президент Латвийской Республики, Ее Королевское Высочество Великая Герцогиня Люксембургская, Президент Соединенных Штатов Мексики, Его Величество Король Норвегии, Ее Величество Королева Нидерландов, Президент Польской Республики, Его Величество Король Румынии, Его Величество Король Швеции, Швейцарский Федеральный Совет, Президент Чехословацкой Республики, Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик, Президент Соединенных Штатов Венесуэлы, Его Величество Король Югославии,

признав полезность регулирования в однообразном порядке условий международных воздушных перевозок в отношении документов, употребляемых для этих перевозок, и ответственности перевозчика,

назначили для этой цели своих соответственных уполномоченных, которые, получив на то надлежащее разрешение,

заключили и подписали следующую Конвенцию:

ГЛАВА I. ПРЕДМЕТ - ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

2. "Международной перевозкой" в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой, даже не Договаривающейся державы. Перевозка без подобной остановки между территориями, находящимися под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей с точки зрения применения настоящей Конвенции единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны.

Статья 2

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично-правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1.

2. Из-под действия настоящей Конвенции исключаются перевозки, совершаемые на основании международных почтовых конвенций.

ГЛАВА II. ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Раздел I. ПРОЕЗДНОЙ БИЛЕТ

Статья 3

1. При перевозке пассажиров перевозчик обязан выдавать проездной билет, который должен содержать следующие указания:

a) место и день выдачи;

b) места отправления и назначения;

c) предусмотренные остановки с сохранением возможности для перевозчика обусловливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозку ее международного характера;

d) название и адрес перевозчика или перевозчиков;

e) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

2. Отсутствие, неправильность и утеря билета не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако если перевозчик примет пассажира без выдачи проездного билета, то он не будет иметь право ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Раздел II. БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ

Статья 4

1. При перевозке багажа, за исключением мелких личных вещей, оставляемых пассажиром при себе, перевозчик обязан выдавать багажную квитанцию.

2. Багажная квитанция должна составляться в двух экземплярах: один - для пассажира, другой - для

перевозчика.

3. Она должна содержать следующие указания:

a) место и день выдачи;

b) места отправления и назначения;

c) название и адрес перевозчика или перевозчиков;

d) номер проездного билета;

e) указание, что выдача багажа производится предъявителю квитанции;

f) количество и вес мест;

f) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;

h) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

4. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако если перевозчик примет багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция не будет содержать сведений, указанных под литерами "d", "f" и "h", то перевозчик не будет иметь право ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Раздел III. ВОЗДУШНО-ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ

Статья 5

1. Каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого "воздушно-перевозочный документ"; всякий отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

2. Однако отсутствие, неправильность или утеря этого документа не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции с оговоркой, установленной в статье 9.

Статья 6

1. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром.

2. Первый экземпляр носит пометку "для перевозчика"; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку "для получателя"; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара.

3. Подпись перевозчика должна быть сделана немедленно по принятии товара.

4. Подпись перевозчика может быть заменена штемпелем; подпись отправителя может быть печатная или заменена штемпелем.

5. Если по требованию отправителя перевозчик составит воздушно-перевозочный документ, он рассматривается, до доказательства противного, как действующий за счет отправителя.

Статья 7

Перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления отдельных воздушно-перевозочных документов, если имеется несколько мест.

Статья 8

Воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:

a) место, где документ был составлен, и день его составления;

b) места отправления и назначения;

c) предусмотренные остановки с сохранением возможности для перевозчика обусловливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозку ее международного характера;

d) название и адрес отправителя;
e) название и адрес первого перевозчика;
f) название и адрес получателя, если он указан;
g) род товара;
h) количество, род упаковки, маркировка или номера мест;
i) вес, количество, объем или размеры товара;
k) внешнее состояние товара и его упаковки;
l) стоимость перевозки, если таковая обусловлена, время и место платежа и лицо, которое должно уплатить;
m) если отправка производится наложенным платежом - стоимость товара и в подлежащих случаях размер расходов;
n) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;
o) количество экземпляров воздушно-перевозочного документа;
p) документы, переданные перевозчику вместе с воздушно-перевозочным документом;
q) срок перевозки и общие указания о пути следования (via), если таковые обусловлены;
r) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

Статья 9

Если перевозчик примет товары без составления воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит всех сведений, указанных в статье 8 (с литеры "a" до "o" включительно и литера "r"), перевозчик не будет иметь право ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Статья 10

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ.
2. Он будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или всяким другим лицом по причине неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений.

Статья 11

1. Воздушно-перевозочный документ до доказательства противного является удостоверением заключения договора, принятия товара и условий перевозки.
2. Данные воздушно-перевозочного документа о весе, размерах и упаковке товара, а также о числе мест являются удостоверением до доказательства противного; данные о количестве, объеме и состоянии товара служат доказательством против перевозчика, лишь поскольку им была сделана их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в воздушно-перевозочном документе или поскольку это касается данных о внешнем состоянии товара.

Статья 12

1. Отправитель имеет право при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться товаром, либо забирая его обратно с аэродрома отправления или назначения, либо останавливая его в пути следования при посадке, либо давая указание о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу, чем получатель, указанный в воздушно-перевозочном документе, либо требуя его (товара) возвращения на аэродром отправления, поскольку осуществление этого права не наносит ущерба ни перевозчику, ни другим отправителям и с обязательством возмещения вытекающих из этого расходов.
2. В тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя, перевозчик обязан немедленно его об этом уведомить.
3. Если перевозчик сообразуется с распоряжениями отправителя, не требуя представления выданного последнему экземпляра воздушно-перевозочного документа, то тем самым он принимает на себя, с сохранением права регресса к отправителю, ответственность за ущерб, который может быть этим

причинен надлежащему владельцу воздушно-перевозочного документа.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда возникает право получателя, согласно следующей ниже статье 13. Однако если получатель отказывается от принятия перевозочного документа или товара или если они не могут быть ему вручены, то отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

Статья 13

1. За исключением случаев, указанных в предыдущей статье, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия товара на место назначения, передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи ему товара против уплаты суммы требований и исполнения условий перевозки, указанных в воздушно-перевозочном документе.

2. Если иное не будет оговорено, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии товара.

3. Если утеря товара признана перевозчиком или если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда товар должен был прибыть, товар не прибудет, получателю разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора о перевозке.

Статья 14

Отправитель и получатель могут осуществлять все права, соответственно предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего собственного имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором.

Статья 15

Статьи 12, 13 и 14 не оказывают никакого влияния ни на взаимоотношения отправителя и получателя, ни на отношения третьих лиц, права которых проистекают либо от отправителя, либо от получателя.

Каждая оговорка, отступающая от условий статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в воздушно-перевозочный документ.

Статья 16

1. Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно- перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных, городских - таможенных или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы проистечь от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц.

2. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности.

ГЛАВА III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 17

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке.

Статья 18

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период времени, в течение

которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэродрома.

3. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим до доказательства противного из происшествия, случившегося во время воздушной перевозки.

Статья 19

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров.

Статья 20

1. Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять.

2. При перевозке товаров и багажа перевозчик не несет ответственности, если докажет, что причиненный вред произошел вследствие ошибки в пилотаже, в вождении воздушного судна или в навигации и что во всех других отношениях он и поставленные им лица приняли все необходимые меры для избежания вреда.

Статья 21

В случае если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может согласно постановлению своего собственного закона устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Статья 22

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в сто двадцать пять тысяч франков. В случае если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако посредством особого соглашения с перевозчиком пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику и с уплатой возможного дополнительного сбора. В этом случае перевозчик будет обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажирами при себе, ответственность перевозчика ограничивается пятью тысячами франков с пассажира.

4. Указанные выше суммы считаются имеющими в виду французский франк, состоящий из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Они могут быть выражены в любой национальной валюте с округлением цифр.

Статья 23

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же к установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции.

Статья 24

1. В случаях, предусмотренных в статьях 18 и 19, иск об ответственности на каком бы то ни было основании может быть предъявлен лишь в согласии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией.

2. В случаях, предусмотренных в статье 17, также применяются постановления предыдущего абзаца без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право искать, и для их соответственных прав.

Статья 25

1. Перевозчик не будет иметь право ссылаться на постановления настоящей Конвенции, которые освобождают его от ответственности или ограничивают таковую, если вред произошел вследствие его умысла или вследствие вины, которая согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначная умыслу.

2. В этом праве ему будет также отказано, если вред при тех же условиях был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей.

Статья 26

1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

2. В случае повреждения груза получатель должен направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении повреждения и самое позднее в течение трехдневного срока для багажа и семидневного для товаров, считая со дня сдачи/получения. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее четырнадцати дней со дня, когда багаж или товар будут переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения.

4. При отсутствии возражения в установленные сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.

Статья 27

В случае смерти должника иск об ответственности в пределах, предусмотренных настоящей Конвенцией, предъявляется к его правопреемникам.

Статья 28

1. Иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

2. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 29

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 30

1. В случаях перевозок, регулируемых определением третьего абзаца статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве Договаривающейся Стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к

части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или его управомоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, а получатель, имеющий право на получение, - против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

ГЛАВА IV. ПОСТАНОВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Статья 31

1. В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоящей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает Сторонам в случаях комбинированной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным видам перевозок, при условии, что постановления настоящей Конвенции будут применяемы в отношении перевозки по воздуху.

ГЛАВА V. ОБЩИЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 32

Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми Стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако при перевозке товаров в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в статье 28, абзац 1.

Статья 33

Ничто в настоящей Конвенции не может помешать перевозчику отказаться от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие постановлениям настоящей Конвенции.

Статья 34

Настоящая Конвенция не применяется ни к международным воздушным перевозкам, осуществляемым в качестве первоначальных опытов предприятиями воздушных передвижений в целях установления регулярных воздушных линий, ни к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации.

Статья 35

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются дни непрерывной последовательности, а не рабочие дни.

Статья 36

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на французском языке, который будет храниться в архивах Министерства иностранных дел Польши и заверенная копия которого будет передана распоряжением Польского Правительства правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 37

1. Настоящая Конвенция будет ратифицирована. Ратификационные грамоты будут депонированы в архивах Министерства иностранных дел Польши, которое сообщит об этом депонировании правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. После того как настоящая Конвенция будет ратифицирована пятью Высокими Договаривающимися Сторонами, она вступит в силу между ними на девяностый день после депонирования пятой ратификации. Впоследствии она вступит в силу между Высокими Договаривающимися Сторонами, которые ее ратифицировали, и Высокой Договаривающейся Стороной, которая депонирует свою ратификационную грамоту, на девяностый день после ее депонирования.

3. Правительство Польской Республики сообщит правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон дату вступления в силу настоящей Конвенции, так же как и дату депонирования каждой ратификации.

Статья 38

1. Настоящая Конвенция после вступления ее в силу останется открытой для присоединения всех государств.

2. Присоединение будет произведено посредством сообщения, направленного Правительству Польской Республики, которое сообщит об этом правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

3. Присоединение возымеет действие с девяностого дня после нотификации, сделанной Правительством Польской Республики.

Статья 39

1. Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может денонсировать настоящую Конвенцию посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Республики, которое немедленно известит об этом правительство каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. Денонсирование возымеет действие через шесть месяцев после сообщения о денонсировании и лишь в отношении Стороны, которая его произвела.

Статья 40

1. Высокие Договаривающиеся Стороны могут при подписании, депонировании ратификаций или при своем присоединении заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не распространяется на всю совокупность или на какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или под их властью, или на всякую иную территорию, находящуюся под сюзеренитетом.

2. Вследствие этого они могут впоследствии присоединяться отдельно от имени всей совокупности или какой-либо части своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом, таким образом не вошедших в их первоначальное сообщение.

3. Они также могут, сообразуясь с ее постановлениями, денонсировать настоящую Конвенцию отдельно либо за всю совокупность, либо за какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом.

Статья 41

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может не ранее чем через два года после вступления в силу настоящей Конвенции взять на себя инициативу созыва новой международной конференции в целях изыскания тех улучшений, которые могли бы быть внесены в настоящую Конвенцию. С этой целью она обратится к Правительству Французской Республики, которое примет необходимые меры для подготовки этой конференции.

Настоящая Конвенция, заключенная в г. Варшаве 12 октября 1929 года, останется открытой для подписания до 31 января 1930 года.

(Подписи)

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ

К статье 2

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право объявить в момент ратификации или присоединения, что статья 2, абзац 1 настоящей Конвенции не будет применяться к международным воздушным перевозкам, совершаемым непосредственно государством, его колониями, протекторатами, мандатными территориями или всякой иной территорией, находящейся под его суверенитетом, его сюзеренитетом или его властью.

(Подписи)

Приложение 2

Примечание к документу.
Протокол вступил в силу 01.08.1963.
СССР ратифицировал Протокол (Указ Президиума ВС СССР от 09.02.1957). Ратификационная грамота СССР депонирована Правительству Польской Народной Республики 25.03.1957. Протокол вступил в силу для СССР 01.08.1963.
Текст документа

ПРОТОКОЛ
ОТНОСИТЕЛЬНО ИЗМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ
ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПОДПИСАННОЙ
В ВАРШАВЕ 12 ОКТЯБРЯ 1929 ГОДА

(Гаага, 28 сентября 1955 года)

Нижеподписавшиеся правительства,
принимая во внимание, что желательно изменить Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 года,
договорились о нижеследующем:

Глава I. ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Статья I

В статье 1 Конвенции -
a) пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:
"2. "Международной перевозкой", в смысле настоящей Конвенции, называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство и не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная";
b) пункт 3 исключается и заменяется следующим текстом:
"3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных

перевозок, считается, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единой перевозкой, если она рассматривалась Сторонами как единая операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства".

Статья II

В статье 2 Конвенции -

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

"2. Настоящая Конвенция не распространяется на перевозку почтовой корреспонденции и почтовых посылок".

Статья III

В статье 3 Конвенции -

a) пункт 1 исключается и заменяется следующим текстом:

"1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

a) указание места отправления и места назначения;

b) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и одна или более предусмотренных остановок находятся на территории другого государства - указание одной такой остановки;

c) уведомление о том, что если пассажиры совершают поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, то их перевозка может подпадать под действие положений Варшавской конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или увечья, а также при утере или повреждении багажа";

b) пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

"2. Проездной билет будет являться свидетельством, до доказательства противного, заключения и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако если, с согласия перевозчика, пассажир будет принят на самолет без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, о котором говорится в подп. "c" пункте 1 настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь право ссылаться на положение статьи 22".

Статья IV

В статье 4 Конвенции -

a) пункты 1, 2 и 3 исключаются и заменяются следующим текстом:

"1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, отвечающий требованиям пункта 1 статьи 3, должна содержать:

a) указание места отправления и места назначения;

b) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства - указание одной из этих остановок;

c) уведомление о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения багажа";

b) пункт 4 исключается и заменяется следующим текстом:

"2. Багажная квитанция является свидетельством, до доказательства противного, регистрации багажа и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие положений настоящей Конвенции. Однако если перевозчик примет багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция, при условии что она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, отвечающий требованиям подп. "c" пункта 1 статьи 3, не содержит уведомления, о котором говорится в подп. "c" пункте 1 настоящей статьи, то он не будет иметь

право ссылаться на положения пункта 2 статьи 22".

Статья V

В статье 6 Конвенции -
пункт 3 исключается и заменяется следующим текстом:
"3. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки груза на борт воздушного судна".

Статья VI

Статья 8 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:
"Воздушно-перевозочный документ должен содержать:
a) указание места отправления и места назначения;
b) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства - указание одной из этих остановок;
c) уведомление для отправителей о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения грузов".

Статья VII

Статья 9 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:
"Если, с согласия перевозчика, груз взят на борт воздушного судна без заполнения воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит уведомления, о котором говорится в пункте "c" статьи 8, то перевозчик не будет иметь право ссылаться на положение пункта 2 статьи 22".

Статья VIII

В статье 10 Конвенции -
пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:
"2. Он будет нести ответственность за всякий ущерб, причиненный перевозчику или какому-либо другому лицу, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений".

Статья IX

В статье 15 Конвенции -
включается следующий дополнительный пункт:
"3. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует передаче выданного воздушно-перевозочного документа".

Статья X

Пункт 2 статьи 20 Конвенции исключается.

Статья XI

Статья 22 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:
"Статья 22
1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в двести пятьдесят тысяч франков. В случае если согласно закону суда, в котором разбирается дело, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако, по особому соглашению с перевозчиком, пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. a) При перевозке зарегистрированного багажа и грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор. В этом случае перевозчик, если это необходимо, обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

b) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или груза или какого-либо содержащегося в них предмета для определения предела ответственности перевозчика принимается во внимание только общий вес данного места или мест. Однако, когда утеря, повреждение или задержка части зарегистрированного багажа или груза или какого-либо содержащегося в них предмета влияют на стоимость других мест, включенных в одну и ту же багажную квитанцию или в один и тот же воздушно-перевозочный документ, то общий вес этих мест должен приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается суммой в пять тысяч франков с пассажира.

4. Пределы, установленные настоящей статьей, не препятствуют суду вынести решение, в соответствии со своим законом, об оплате, кроме того, всех или части судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеизложенное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке компенсации, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик предложил в письменной форме истцу в течение шести месяцев со дня причинения ущерба или до начала судебного разбирательства, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в любую национальную валюту в круглых цифрах. Перевод этих сумм в национальные валюты, не имеющие золотого содержания, в случае судебного разбирательства производится в соответствии с золотой стоимостью этих валют на день судебного решения".

Статья XII

В статье 23 Конвенции -

существующий текст становится пунктом 1 и добавляется следующий пункт 2:

"2. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или ущерба вследствие характера или недоброкачественности перевозимого груза".

Статья XIII

В статье 25 Конвенции -

пункты 1 и 2 исключаются и заменяются следующим текстом:

"Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика или его агентов, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб, при условии что в случае действия или бездействия агентов будет также доказано, что они находились при исполнении своих служебных обязанностей".

Статья XIV

После статьи 25 Конвенции добавляется следующая статья:

"Статья 25 A

1. Если судебное дело возбуждено против агента перевозчика в связи с ущербом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такой агент, если он докажет, что он действовал при выполнении своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик в соответствии со статьей 22.

2. Общая сумма возмещения, которая в данном случае может быть получена с перевозчика и с его агентов, не должна превышать указанный предел.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если доказано, что ущерб нанесен в

результате действия или бездействия агента, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб".

Статья XV

В статье 26 Конвенции -
пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:
"2. В случае нанесения ущерба получатель должен немедленно предъявить перевозчику претензию по обнаружении ущерба и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть предъявлена не позднее чем в течение двадцати одного дня, считая с даты передачи в его распоряжение багажа или груза".

Статья XVI

Статья 34 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:
"Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся документов перевозки, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок всяких обычных операций воздушной эксплуатации".

Статья XVII

После статьи 40 Конвенции добавляется следующая статья:
"Статья 40 A
1. В пункте 2 статьи 37 и в пункте 1 статьи 40 выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает "государство". Во всех других случаях выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает государство, ратификация или присоединение к Конвенции которого вступили в силу и денонсирование Конвенции которым не вступило в силу.
2. В целях Конвенции слово "территория" означает не только территорию метрополии государства, но также все территории, которые оно представляет во внешних отношениях".

Глава II. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ИЗМЕНЕННОЙ КОНВЕНЦИИ

Статья XVIII

Конвенция, измененная настоящим Протоколом, применяется к международным перевозкам, определенным в статье 1 Конвенции, когда места отправления и назначения находятся либо на территории двух государств, являющихся Сторонами настоящего Протокола, либо на территории одного государства, являющегося Стороной настоящего Протокола, если остановка предусмотрена на территории другого государства.

Глава III. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья XIX

Между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ и будут называться "Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 г.".

Статья XX

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 статьи XXII он будет открыт для подписания для всякого государства, которое ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней, а также для всякого государства, участвовавшего в работе Конференции, на которой был принят настоящий Протокол.

Статья XXI

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами.

2. Ратификация настоящего Протокола каким-либо государством, не являющимся участником Конвенции, будет считаться присоединением к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Ратификационные грамоты должны быть сданы на хранение Правительству Польской Народной Республики.

Статья XXII

1. После того как настоящий Протокол будет ратифицирован тридцатью подписавшими его государствами, он вступит в силу для этих государств на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной грамоты. Он вступит в силу для каждого государства, которое ратифицирует его впоследствии, на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты этого государства.

2. После вступления в силу настоящего Протокола он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Правительством Польской Народной Республики.

Статья XXIII

1. Настоящий Протокол после вступления его в силу останется открытым для присоединения для любого государства, не подписавшего его.

2. Присоединение к настоящему Протоколу какого-либо государства, не являющегося Стороной Конвенции, будет считаться присоединением к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Присоединение будет производиться посредством сдачи на хранение документа о присоединении Правительству Польской Народной Республики и будет вступать в силу на девяностый день после сдачи на хранение документа о присоединении.

Статья XXIV

1. Любая Сторона настоящего Протокола может денонсировать его путем извещения об этом Правительства Польской Народной Республики.

2. Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Правительством Польской Народной Республики извещения о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Конвенции одной из них в соответствии со статьей 39 не должна истолковываться как денонсация Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

Статья XXV

1. Настоящий Протокол будет применяться ко всем территориям, которые какое-либо государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, представляет во внешних отношениях, за исключением территорий, относительно которых было сделано заявление в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

2. Любое государство может в момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что признание им настоящего Протокола не распространяется на какую-либо одну или более территорий, которые это государство представляет во внешних отношениях.

3. Любое государство может впоследствии известить Правительство Польской Народной Республики о том, что настоящий Протокол будет применяться к одной или более территориям, в отношении которых оно сделало заявление в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Это извещение вступит в силу на девяностый день после даты получения его указанным Правительством.

4. Всякое государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, может, в соответствии с положениями пункта 1 статьи XXIV, денонсировать его отдельно в отношении всех или какой-либо территории, которые оно представляет во внешних отношениях.

Статья XXVI

Никакие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются. Однако всякое государство может в любое время заявить путем извещения Правительства Польской Народной Республики о том, что

Конвенция, измененная настоящим Протоколом, не распространяется на перевозку лиц, грузов и багажа, производимую для военных властей этого государства на зарегистрированном в нем самолете, который полностью зарезервирован этими властями или от их имени.

Статья XXVII

Правительство Польской Народной Республики будет немедленно извещать правительства всех государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол; государств, являющихся участниками Конвенции или настоящего Протокола, и всех государств - членов Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также Международную организацию гражданской авиации:

a) о каждом случае подписания настоящего Протокола и о дате этого подписания;

b) о сдаче на хранение любой ратификационной грамоты или документа о присоединении, касающихся настоящего Протокола, а также о дате этой сдачи на хранение;

c) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с пунктом 1 статьи XXII;

d) о получении любого извещения о денонсации и о дате его получения;

e) о получении любого заявления или извещения, сделанного в соответствии со статьей XXV, и о дате этого получения;

f) о получении любого извещения, сделанного в соответствии со статьей XXVI, и о дате этого получения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные представители подписали настоящий Протокол.

Составлен в Гааге 28 сентября 1955 года на французском, английском и испанском языках, причем все три текста являются аутентичными. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Конвенция, будет считаться основным.

Настоящий Протокол будет сдан на хранение Правительству Польской Народной Республики и, в соответствии с положениями статьи XX, останется открытым для подписания; это Правительство разошлет заверенные копии настоящего Протокола правительствам всех государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол; всех государств, являющихся участниками Конвенции или настоящего Протокола; всех государств, являющихся членами Международной организации гражданской авиации или членами Организации Объединенных Наций, а также Международной организации гражданской авиации.

(Подписи)

Приложение 3

Примечание к документу.

Конвенция вступила в силу 01.05.1964.

Конвенция подписана СССР 18.09.1961, ратифицирована с заявлениями (Указ Президиума ВС СССР от 15.08.1983 г. N 9820-X). Ратификационная грамота сдана на хранение Правительству Мексики 22.09.1983. Конвенция вступила в силу для СССР 21.12.1983.

Текст документа

(официальный перевод)

КОНВЕНЦИЯ,
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ К ВАРШАВСКОЙ КОНВЕНЦИИ,
ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК,
ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ЛИЦОМ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМСЯ
ПЕРЕВОЗЧИКОМ ПО ДОГОВОРУ

(Гвадалахара, 18 сентября 1961 года)

Государства, подписавшие настоящую Конвенцию,

принимая во внимание, что Варшавская конвенция не содержит особых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся стороной в договоре перевозки,

принимая во внимание, что поэтому желательно сформулировать применимые в таких обстоятельствах правила,

договорились о нижеследующем:

Статья I

В настоящей Конвенции:

a) "Варшавская конвенция" означает Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 году, либо Варшавскую конвенцию, измененную в Гааге в 1955 году, в зависимости от того, которой из них регулируется перевозка в соответствии с договором, предусмотренным в пункте "b";

b) "перевозчик по договору" означает лицо, заключающее в качестве стороны договор перевозки, подпадающий под Варшавскую конвенцию, с пассажиром или отправителем либо с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя;

c) "фактический перевозчик" означает лицо, не являющееся перевозчиком по договору, которое, будучи уполномочено перевозчиком по договору, осуществляет полностью или частично перевозку, предусмотренную в пункте "b", но которое в отношении этой части не является последовательным перевозчиком в смысле Варшавской конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

Статья II

Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая, согласно указанному в пункте "b" статьи I договору, регулируется Варшавской конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил Варшавской конвенции; первый из них - в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй - лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

Статья III

1. Действия или бездействие фактического перевозчика или уполномоченных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей, относящихся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору.

2. Действия или бездействие перевозчика по договору или уполномоченных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей, относящихся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и фактического перевозчика. Однако никакие такие действия или бездействие не могут повлечь ответственность фактического перевозчика, которая превышала бы пределы, предусмотренные в статье 22 Варшавской конвенции. Никакие особые соглашения, на основании которых перевозчик по договору принимает на себя обязанности, не установленные Варшавской конвенцией, никакие отказы от прав, предусмотренных упомянутой Конвенцией, и никакие особые заявления о заинтересованности в доставке, о которых идет речь в статье 22 указанной Конвенции, не имеют силы в отношении фактического перевозчика без его на то согласия.

Статья IV

Распоряжения или претензии, которые даются или предъявляются перевозчику на основании Варшавской конвенции, имеют одинаковую силу вне зависимости от того, обращены ли они к перевозчику по договору или к фактическому перевозчику. Однако распоряжения, предусмотренные в статье 12 Варшавской конвенции, имеют силу лишь в том случае, когда они обращены к перевозчику по договору.

Статья V

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, любое лицо, уполномоченное этим перевозчиком или перевозчиком по договору, имеет право, если оно покажет, что оно действовало при исполнении своих обязанностей, ссылаться на пределы ответственности, применимые на основании настоящей Конвенции к перевозчику, уполномоченным лицом которого оно является, если, однако, не будет доказано, что оно действовало таким образом, что в соответствии с Варшавской конвенцией ссылка на пределы ответственности не может иметь место.

Статья VI

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, общая сумма возмещения, которая может быть получена с этого перевозчика, с перевозчика по договору и с уполномоченных ими лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей, не может превышать максимальной суммы возмещения, которая, на основании настоящей Конвенции, может быть взыскана либо с перевозчика по договору, либо с фактического перевозчика, причем ни одно из лиц, упомянутых в настоящей статье, не несет ответственности сверх применимого к нему предела.

Статья VII

Любой иск о возмещении вреда, причиненного при перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может быть предъявлен по выбору истца либо к этому перевозчику, либо к перевозчику по договору, либо к обоим совместно или в отдельности. Если иск предъявлен лишь к одному из этих перевозчиков, этот перевозчик имеет право привлечь и другого перевозчика к участию в деле в суде, в котором предъявлен иск, причем процедура такого привлечения и его последствия определяются законом этого суда.

Статья VIII

Любой иск о возмещении вреда, предусмотренный в статье VII настоящей Конвенции, должен быть предъявлен по выбору истца либо в одном из судов, в которых иск может быть предъявлен к перевозчику по договору на основании статьи 28 Варшавской конвенции, либо в суде по месту нахождения фактического перевозчика или его главного управления.

Статья IX

1. Любое условие, способствующее освобождению перевозчика по договору или фактического перевозчика от ответственности, предусмотренной настоящей Конвенцией, или установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который предусмотрен настоящей Конвенцией, является недействительным и не порождает никаких последствий, но недействительность такого условия не влечет недействительности договора, который тем не менее подпадает под действие положений настоящей Конвенции.

2. В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, предыдущий пункт не применяется к условиям, касающимся утраты или повреждения перевозимых грузов вследствие их особых естественных свойств или недоброкачественности.

3. Являются недействительными любые условия договора перевозки и любые особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако при перевозке грузов допускается с соблюдением правил настоящей Конвенции условие о разбирательстве в третейском суде, если такое разбирательство должно происходить в пределах подсудности, предусмотренной в статье VIII.

Статья X

За исключением положений статьи VII, ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возникающие между двумя перевозчиками права и обязанности.

Статья XI

До даты вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с положениями статьи XIII она является открытой для подписания любым государством, которое в тот момент будет членом Организации Объединенных Наций или одного из специализированных учреждений.

Статья XII

1. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.
2. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Правительству Мексиканских Соединенных Штатов.

Статья XIII

1. После того как пять государств, подписавших настоящую Конвенцию, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, она вступит в силу между ними на девяностый день после сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты. Конвенция вступит в силу для каждого государства, которое ратифицирует ее впоследствии, на девяностый день после сдачи его ратификационной грамоты.
2. После вступления в силу настоящей Конвенции она будет зарегистрирована Правительством Мексиканских Соединенных Штатов в Организации Объединенных Наций и в Международной организации гражданской авиации.

Статья XIV

1. Настоящая Конвенция после вступления ее в силу будет открыта для присоединения любого государства - члена Организации Объединенных Наций или одного из специализированных учреждений.
2. Такое присоединение осуществляется путем сдачи на хранение документа о присоединении Правительству Мексиканских Соединенных Штатов и вступает в силу на девяностый день после сдачи его на хранение.

Статья XV

1. Любое из Договаривающихся государств может денонсировать настоящую Конвенцию путем уведомления об этом Правительства Мексиканских Соединенных Штатов.
2. Эта денонсация возымеет действие через шесть месяцев после получения Правительством Мексиканских Соединенных Штатов уведомления о денонсации.

Статья XVI

1. Любое из Договаривающихся государств может в момент ратификации настоящей Конвенции, присоединения к ней или в любой последующий момент заявить путем уведомления Правительства Мексиканских Соединенных Штатов о том, что настоящая Конвенция будет распространяться на какую-либо из территорий, за внешние сношения которых данное государство несет ответственность.
2. Через девяносто дней после получения Правительством Мексиканских Соединенных Штатов такого уведомления настоящая Конвенция будет распространена на территории, упомянутые в этом уведомлении.
3. Любое из Договаривающихся государств может в соответствии с положениями статьи XV денонсировать настоящую Конвенцию отдельно в отношении какой-либо одной или всех территорий, за внешние сношения которых данное государство несет ответственность.

Статья XVII

К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок.

Статья XVIII

Правительство Мексиканских Соединенных Штатов будет уведомлять Международную организацию гражданской авиации, а также все государства - члены Организации Объединенных Наций или одного из

специализированных учреждений:

a) о каждом случае подписания настоящей Конвенции и о дате этого подписания;

b) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении с указанием даты сдачи на хранение;

c) о дате вступления в силу настоящей Конвенции и в соответствии с пунктом 1 статьи XIII;

d) о получении каждого уведомления о денонсации и о дате его получения;

e) о получении каждого заявления или уведомления, сделанного на основании статьи XVI, а также о дате их получения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные представители подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Гвадалахаре восемнадцатого сентября одна тысяча девятьсот шестьдесят первого года в трех аутентичных текстах на английском, французском и испанском языках. В случае разногласий основным будет считаться текст на французском языке, на котором составлена Варшавская конвенция от 12 октября 1929 года. Правительство Мексиканских Соединенных Штатов обеспечит официальный перевод текста Конвенции на русский язык.

Настоящая Конвенция сдается на хранение Правительству Мексиканских Соединенных Штатов, где в соответствии с положениями статьи XI останется открытой для подписания; это Правительство рассылает заверенные копии настоящей Конвенции Международной организации гражданской авиации и всем государствам - членам Организации Объединенных Наций или одного из специализированных учреждений.

(Подписи)

Приложение 4

Примечание к документу.
Конвенция открыта для подписания в г. Монреале 28.05.1999.
Конвенция вступила в силу 04.11.2003.
Россия не участвует.
Текст документа

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Монреаль, 28 мая 1999 года)

Государства - участники настоящей Конвенции, признавая значительный вклад Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, в дальнейшем именуемой "Варшавской конвенцией", и других связанных с ней документов в дело упорядочения международного частного воздушного права,

признавая необходимость модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов,

признавая важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения,

вновь подтверждая желательность упорядоченного развития перевозок международным воздушным транспортом и беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов, в соответствии с принципами и целями Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

будучи убежденными в том, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых правил, регулирующих международные воздушные перевозки, в форме новой конвенции являются наиболее адекватным способом достижения справедливого баланса интересов,

договорились о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием.

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей с точки зрения применения настоящей Конвенции единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

Статья 2. Перевозки, совершаемые государством, и перевозки почтовых отправлений

1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими юридическими лицами публичного права, отвечающими условиям, предусмотренным в статье 1.

2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями.

3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей статьи положения, положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.

Глава II. ДОКУМЕНТАЦИЯ И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗА

Статья 3. Пассажиры и багаж

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

a) указание пунктов отправления и назначения;

b) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства - указание по крайней мере одной такой остановки.

2. Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает представить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом.

3. Перевозчик вручает пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

4. Пассажиру вручается письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа, и при задержке.

5. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Статья 4. Груз

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

Статья 5. Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

a) указание пунктов отправления и назначения;

b) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства - указание по крайней мере одной такой остановки;

c) указание веса отправки.

Статья 6. Документ, касающийся характера груза

В случае необходимости в соответствии с процедурами, установленными таможенными, полицейскими и аналогичными государственными органами, от отправителя может потребоваться представление документа с указанием характера груза. Настоящее положение не создает для перевозчика вытекающих из него обязанностей, обязательств или ответственности.

Статья 7. Описание авиагрузовой накладной

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку "для перевозчика" и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку "для получателя" и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штемпелем.

4. Если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик, то перевозчик рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

Статья 8. Документация при перевозке нескольких мест

Если имеется более одного места:

a) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;

b) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций на груз, если используются другие средства, указанные в пункте 2 статьи 4.

Статья 9. Несоблюдение требований к документации

Несоблюдение положений статей 4 - 8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Статья 10. Ответственность за правильность сведений в документации

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными

в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также представителем перевозчика.

2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.

3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

Статья 11. Доказательная сила документации

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.

2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или квитанции на груз или когда они касаются очевидного состояния груза.

Статья 12. Право распоряжаться грузом

1. Отправитель имеет право при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.

2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом.

3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

Статья 13. Выдача груза

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика с момента прибытия груза в пункт назначения выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.

2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.

3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

Статья 14. Осуществление прав отправителя и получателя

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором

перевозки.

Статья 15. Отношения между отправителем и получателем или взаимные отношения третьих лиц

1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя.

2. Любая оговорка, отступающая от положений статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.

Статья 16. Формальности таможенных, полицейских или других государственных полномочных органов

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы, которые необходимы для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных полномочных органов, до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика, его служащих или агентов.

2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности.

Глава III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА И СТЕПЕНЬ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ВРЕД

Статья 17. Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока. В отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.

3. Если перевозчик признает утерю зарегистрированного багажа или если зарегистрированный багаж не поступил по истечении двадцати одного дня с даты, когда он должен был прибыть, пассажиру разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

4. В настоящей Конвенции термин "багаж", поскольку не предусмотрено иное, означает как зарегистрированный багаж, так и незарегистрированный багаж.

Статья 18. Повреждение груза

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

2. Однако перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

a) присущего грузу дефекта, качества или порока;

b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;

c) акта войны или вооруженного конфликта;

d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение

которого груз находится под охраной перевозчика.

4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

Статья 19. Задержка

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

Статья 20. Освобождение от ответственности

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его или ее права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению.

Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей Конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров

1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:

a) такой вред не был причинен из-за небрежности или другого неправильного действия или бездействия перевозчика или его служащих или агентов; или

b) такой вред причинен исключительно из-за небрежности или другого неправильного действия или бездействия третьей стороны.

Статья 22. Пределы ответственности в отношении задержки багажа и груза

1. В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.

2. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это

необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако, когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

6. Пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

Статья 23. Перевод валютных единиц

1. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством-участником.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика, предписываемый в статье 21, устанавливается в сумме 1500000 валютных единиц на пассажира при судебном разбирательстве на их территории; 62500 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; 15000 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 2 статьи 22; 250 валютных единиц за килограмм в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

3. Расчеты, упомянутые в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2 настоящей статьи, выполняются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость количественных показателей, указанных в статьях 21 и 22, какая будет получена в результате применения первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Государства-участники информируют депозитария о методе

исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или о результатах перевода согласно пункту 2 настоящей статьи соответственно при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к настоящей Конвенции, а также после каждого их изменения.

Статья 24. Пересмотр пределов

1. Без ущерба для положений статьи 25 настоящей Конвенции и с учетом приводимых ниже положений пункта 2 пределы ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу настоящей Конвенции или, если Конвенция не вступает в силу в течение пяти лет с даты, когда она была впервые открыта для подписания, в течение первого года после ее вступления в силу с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре - с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 23.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств-участников большинство государств-участников заявят о своем несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств-участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

3. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи, процедура, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, применяется в любое время при условии, что просьба об этом высказана одной третью государств-участников и что коэффициент инфляции, упомянутый в пункте 1, превысил 30 процентов за период с даты предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу настоящей Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, будут проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

Статья 25. Оговорка в отношении пределов

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в настоящей Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются.

Статья 26. Недействительность договорных положений

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же к установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

Статья 27. Свобода заключения договора

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки, отказаться от каких-либо средств защиты, предусматриваемых Конвенцией, или установить условия, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

Статья 28. Предварительные выплаты

В случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик,

если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц. Такие предварительные выплаты не означают признание и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика в плане возмещения убытков.

Статья 29. Основания для иска

При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

Статья 30. Служащие, агенты. Общая сумма исков

1. Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, такой служащий или агент, если он докажет, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, его служащих и агентов, не должна в этом случае превышать указанных пределов.

3. За исключением случаев перевозки груза, положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред явился результатом действия или бездействия служащего или агента, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

Статья 31. Своевременное внесение возражений

1. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу или записи, сохраняемой другими средствами, упоминаемыми в пункте 2 статьи 3 и в пункте 2 статьи 4.

2. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и не позднее семи дней со дня получения зарегистрированного багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено письменно и вручено или отправлено в вышеупомянутые сроки.

4. При отсутствии возражения в вышеупомянутые сроки никакие иски против перевозчика на принимаются, кроме случая обмана со стороны последнего.

Статья 32. Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении вреда предъявляется в соответствии с условиями настоящей Конвенции к лицам, на законном основании представляющим его имущество.

Статья 33. Юрисдикция

1. Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого

был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.

2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на основании коммерческого соглашения, и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику.

3. Для целей пункта 2:

a) "коммерческое соглашение" означает соглашение между перевозчиками, кроме агентского соглашения, касающееся предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров;

b) "основное и постоянное место жительства" означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия. Гражданство пассажира не является определяющим фактором в этом отношении.

4. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

Статья 34. Арбитраж

1. С учетом положений настоящей статьи стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по настоящей Конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33.

3. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договоренности, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным, недействительным.

Статья 35. Исковая давность

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 36. Последовательные перевозчики

1. В случаях перевозок, регулируемых определением пункта 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошли происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. В отношении багажа или груза пассажир или отправитель может возбудить дело против первого перевозчика и пассажир или получатель, имеющий право на получение, - против последнего; и тот и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

Статья 37. Право регресса против третьих лиц

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.

Глава IV. СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 38. Смешанные перевозки

1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении воздушной перевозки по воздуху.

Глава V. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ ЛИЦАМИ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ПО ДОГОВОРУ

Статья 39. Перевозчик по договору. Фактический перевозчик

Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда лицо (в дальнейшем именуемое "перевозчик по договору") в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей Конвенцией, с пассажиром, или с отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое "фактический перевозчик"), будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее, но не является в отношении такой части последовательным перевозчиком в смысле настоящей Конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

Статья 40. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Если иного не оговорено в настоящей главе, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, предусмотренным в статье 39, регулируется настоящей Конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил настоящей Конвенции, причем первый из них - в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же - лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

Статья 41. Взаимное отнесение ответственности

1. Действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору.

2. Действия или бездействие перевозчика по договору и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и фактического перевозчика. Однако эти действия или бездействие ни в коем случае не возлагают на фактического перевозчика ответственность, которая бы превышала пределы, предусмотренные в статьях 21, 22, 23 и 24. Никакое особое соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору принимает на себя обязательства, не возлагаемые настоящей Конвенцией, никакой отказ от прав или аргументов защиты, оговоренных настоящей Конвенцией, или какие бы то ни было специальные заявления о заинтересованности в доставке, предусмотренные в статье 22, не распространяются на фактического перевозчика без его на то согласия.

Статья 42. Обращение распоряжений и возражений

Любые распоряжения и возражения, предъявляемые перевозчику на основании настоящей Конвенции, имеют одинаковую силу вне зависимости от того, обращены ли они к перевозчику по договору или к фактическому перевозчику. Однако распоряжения, предусмотренные в статье 12, имеют силу лишь настоящей Конвенции, имеют силу, лишь если они обращены к перевозчику по договору.

Статья 43. Служащие и агенты

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, любой служащий или агент этого перевозчика или перевозчика по договору, если он докажет, что он действовал в рамках своих обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, относящиеся по настоящей Конвенции к перевозчику, служащим или агентом которого он является, если, однако, не будет доказано, что он действовал таким образом, что в соответствии с настоящей Конвенцией ссылка на пределы ответственности не может иметь место.

Статья 44. Общая сумма возмещения

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, общая сумма возмещения, которая может быть получена с этого перевозчика, с перевозчика по договору и с его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, не может превышать максимального возмещения, которое, на основании настоящей Конвенции, может быть взыскано либо с перевозчика по договору, либо с фактического перевозчика, причем ни одно из упомянутых лиц не несет ответственности сверх применимого к этому лицу предела.

Статья 45. Обращение исков

Всякий иск об ответственности, относящийся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может по выбору истца быть возбужден либо против этого перевозчика, либо против перевозчика по договору, либо против обоих совместно или в отдельности. Если иск возбужден лишь против одного из этих перевозчиков, он имеет право привлечь и другого перевозчика к делу перед судом, в котором вчинен иск, причем процедура такого привлечения и его последствия определяются законом этого суда.

Статья 46. Дополнительная юрисдикция

Всякий иск об ответственности, предусмотренный в статье 45, должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в одном из судов, в которых иск может быть вчинен против перевозчика по договору на основании статьи 33, либо в суде по месту жительства фактического перевозчика или по месту нахождения его основного коммерческого предприятия.

Статья 47. Недействительность договорных положений

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика по договору или фактического перевозчика от ответственности на основании настоящей главы или же к установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который применим в соответствии с настоящей главой, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности всего договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей главы.

Статья 48. Взаимоотношения перевозчика по договору и фактического перевозчика

За исключением положений статьи 45, ничто в настоящей главе не затрагивает возникающих между перевозчиками прав и обязанностей, включая любое право регресса или освобождения от ответственности.

Глава VI. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 49. Обязательное применение

Являются недействительными всякие положения договора перевозки и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о юрисдикции.

Статья 50. Страхование

Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции.

Статья 51. Перевозки, осуществляемые при исключительных обстоятельствах

Положения статей с 3 по 5, 7 и 8, касающиеся перевозочных документов, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта.

Статья 52. Определение дней

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются календарные дни, а не рабочие дни.

Глава VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 53. Подписание, ратификация и вступление в силу

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Монреале 28 мая 1999 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года. После 28 мая 1999 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи.

2. Настоящая Конвенция открыта также для подписания региональными организациями экономической интеграции. Для целей настоящей Конвенции "региональная организация экономической интеграции" означает любую организацию, учрежденную суверенными государствами определенного региона, которая обладает компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, и должным образом уполномочена подписывать и ратифицировать, принимать, утверждать настоящую Конвенцию или присоединяться к ней. Ссылка на "государство-участник" или "государства-участники" в настоящей Конвенции иным образом, чем в пункте 2 статьи 1, пункте 1 "b" статьи 3, пункте "b" статьи 5, статьях 23, 33, 46 и пункте "b" статьи 57, распространяется в равной мере на региональную организацию экономической интеграции. Для целей статьи 24 ссылки на "большинство государств-участников" и "одну треть государств-участников" не распространяются на региональную организацию экономической интеграции.

3. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами и региональными организациями экономической интеграции, которые ее подписали.

4. Любое государство или региональная организация экономической интеграции, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.

5. Ратификационные грамоты и документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.

6. Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего

пункта.

7. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении.

8. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства, подписавшие Конвенцию, и все государства-участники:

a) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;

b) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении и о дате такой сдачи на хранение;

c) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;

d) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;

e) о любой денонсации, объявленной в соответствии со статьей 54.

Статья 54. Денонсация

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.

2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней после даты получения такого уведомления депозитарием.

Статья 55. Взаимосвязь с другими документами Варшавской конвенции

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке:

1) между государствами - участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в:

a) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);

b) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом);

c) Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией);

d) Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанном в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом);

e) Дополнительных протоколах N 1 - 3 и Монреальском протоколе N 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами); или

2) в пределах территории любого отдельного государства - участника настоящей Конвенции в силу участия этого государства в одном или нескольких документах, упомянутых выше в подпунктах "a" - "e".

Статья 56. Государства, имеющие более одной правовой системы

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.

2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем должны ясно указываться территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3. В отношении государства-участника, сделавшего такое заявление:

a) ссылки в статье 23 на "национальную валюту" понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства; и

b) ссылки в статье 28 на "национальное законодательство" понимаются как относящиеся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства.

Статья 57. Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются, за исключением того, что государство-участник может в любое время заявить путем уведомления депозитария о том, что настоящая Конвенция не распространяется на:

a) международные воздушные перевозки, выполняемые непосредственно этим государством-участником в некоммерческих целях в связи с осуществлением его функций и обязанностей в качестве суверенного государства; и/или

b) перевозку лиц, груза и багажа, осуществляемую для военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве- участнике или арендованных им, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Монреале 28-го дня мая месяца одна тысяча девятьсот девяносто девятого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Настоящая Конвенция остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а ее заверенные копии направляются депозитарием всем государствам - участникам настоящей Конвенции, а также всем государствам - участникам Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола и Монреальских протоколов.

(Подписи)

Литература

Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юридическая литература, 1981. 288 с.

Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Рук. авт. кол. и отв. ред. д-р юрид. наук, проф. О.Н. Садиков. 2-е изд., испр. и доп. М.: Юрид. фирма КОНТРАКТ; Издательская группа ИНФРА-М-НОРМА, 1997. 800 с.

Фурсов Д.А. Подготовка дела к судебному разбирательству. Перевозки: Пособие для судей арбитражных судов. М.: ИНФРА-М, 1997. 544 с.

Транспортное право: Учебное пособие. М.: Былина, 1999. 384 с.

Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К.В. Холопова. М.: Юристъ, 2000. 684 с.

Спирин И.В. Транспортное право: Учебное пособие. М.: Транспорт, 2001. 303 с.

Витрянский В.В. Договор перевозки. М.: Статут, 2001. 526 с.

КонсультантПлюс: примечание.

Монография М.И. Брагинского, В.В. Витрянского "Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта" (Книга 4) включена в информационный банк согласно публикации - Статут, 2003.

Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договор о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). М.: Статут, 2004. 910 с.

Кокин А.С., Левиков Г.А. Экспорт товаров: купля-продажа, перевозка, страхование, банковские сделки. М.: Спарк, 2005. 402 с.

Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. М.: Дело, 2005. 448 с.

Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. М.: Транслит, 2006. 528 с.

Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 4-е изд., перераб. и доп. М.: ЗАО "Юстицинформ", 2007. 552 с.

Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Правовое регулирование транспортно-экспедиторской деятельности: Учебное пособие. М.: ТрансЛит, 2007. 128 с.

Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение. Публикация МТП N 620. Сер. "Издания Международной торговой палаты": Пер. с англ. М.: Изд-во "Консалтбанкир", 2001. 288 с.

Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация МТП N 600. 2007.

Вилкова Н.Г. Правила толкования международных торговых терминов Инкотермс 2000: Правовое регулирование и практика применения. М.: Статут, 2008. 445 с.

Литература к главе 1

Типовые чартеры для фрахтования морских судов. М.: Внешторгиздат., 1936. 274 с.

Крейлин А.Д. Советское морское право. М.: Государственное издательство водного транспорта, 1954. 395 с.

Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем: морские требования по грузу / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1983. 351 с.

Современное морское право и практика его применения / И.И. Баринова, Б.С. Хейфец, М.А. Гицу и др. М.: Транспорт, 1985. 264 с.

Советское морское право: Учебник для вузов мор. транспорта / Под ред. В.Ф. Мещеры. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1985. 277 с.

Шемякін О.М., Короткий Т.Р. Правовое регулювання морського перевезения вантажів і пасажирів: Уч. посібник. Одеса: ЛАТСТАР, 1999. 172 с.

Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. 734 с.

Шутенко В.В. Коносамент. Ответственность морского перевозчика. Сер. "Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика)". Вып. 1. СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2001. 96 с.

Шутенко В.В. Договорная работа. Агентирование судов. Сер. "Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика)". Вып. 2. СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2002. 112 с.

Шутенко В.В. Аренда судов. Сер. "Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика)". Вып. 3. СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2003. 136 с.

Литература к главе 2

Братиславские соглашения: соглашения между дунайскими пароходствами // Советское Дунайское пароходство. Измаил, 1985. 175 с.

Шпигельман Я.Е., Воронцов В.М. Международное дунайское судоходство: Справочное пособие. М.: Транспорт, 1991. 384 с.

Корбут Л.В., Баскин Ю.Я. Международно-правовой режим рек: история и современность. М.: Наука, 1987. 160 с.

Основные положения о плавании по Дунаю и особые рекомендации по применению компетентными властями придунайских государств основных положений о плавании по Дунаю. Будапешт, 1982. 165 с.

Сборник местных правил плавания по Дунаю (Особых положений), установленных придунайскими государствами и Специальными речными администрациями // Дунайская комиссия. Будапешт, 1981. 195 с.

Шпигельман Я.Е. О коммерческих условиях перевозки контейнеров в международном дунайском сообщении // Экспресс-информация. Сер. "Коммерческая работа на морском транспорте". Вып. 5 (148). М.: Мортехинформреклама, 1985.

Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР / Министерство речного флота РСФСР. М.: Транспорт, 1985. 128 с.

Литература к главе 3

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении. Хельсинки, 16 апреля 1996 года.

Новиков В.М., Иваницкий Н.М. Основы транспортного права (железнодорожный транспорт): Учеб. для вузов ж.-д. транспорта. 2-е изд., стереотип. М.: Транспорт, 1997. 192 с.

Служебная инструкция к Международному железнодорожному грузовому тарифу России, Беларуси - Германии (СИ ГБРТ). М.: МПС России, 1998. 117 с.

Соглашение между Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики и Министерством транспорта Украины о международном железнодорожном грузовом сообщении между Российской Федерацией, Словацкой Республикой и Украиной и транзитных сообщениях по железным дорогам этих государств. Астана, 9 июня 1999 года.

Величко В.И., Сотников Е.А., Винокурова Т.А., Голубев Б.Л. Основы транспортного экспедирования на железнодорожном транспорте. М.: Интекст, 2000. 96 с.

Единый транзитный тариф (ЕТТ). Переиздано со всеми изменениями. М.: МПС России, 2001. 86 с.

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом: Сборник. Кн. 1. М.: Юридическая фирма "Юртранс", 2003. 712 с.

Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ). Официальное издание. С изменениями и дополнениями на 01.01.2008. Комитет ОСЖД. Варшава, 2008. 42 с.

Литература к главе 4

Организация коммерческой работы на автомобильном транспорте: Учебник / Под ред. Л.Б. Миротина. М.: Брандес, 1997. 311 с.

Холопов К.В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза. М.: ЗАО "Бизнес-школа "Интел-Синтез", 2000. 104 с. Библиотека журнала "Внешнеэкономический бюллетень".

Основные условия выполнения международных автомобильных перевозок: Приложение к справочнику по международным автомобильным перевозкам. М.: АСМАП, 2000. 164 с.

Сборник межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении. По состоянию на 1 апреля 2000 года. М.: АСМАП, 2000. 527 с.

Гинзбург А.З. Международные автомобильные перевозки грузов: Практическое пособие. Вып. 2. 3-е изд., доп. и перераб. СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2003. 400 с.

Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок. 3-е изд., изм. и доп. М.: ТРИАДА ЛТД, 2005. 52 с. (ООО "АСМАП-Сервис", 2005).

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 г.).

Разрешительная система на международных автомобильных перевозках: Пособие для международных автомобильных перевозчиков / Под ред. А.Б. Куршина, В.М. Донского, В.В. Соломатина. 4-е изд., перераб. и доп. М.: АСМАП, 2006. 32 с.

Литература к главе 5

Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Документ ИКАО Doc. 9626. 1-е изд. 1996.

Анализ социально-экономических аспектов пределов ответственности авиаперевозчика. Документ ИКАО AT/1769 от 1996 года.

Доклад по вопросу о модернизации и консолидации "Варшавской системы". Документ ИКАО LC/30-WP/4 от 1997 года.

Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта. Документ ИКАО Doc. 9587. 2-е изд. 1997.

Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов. М.: Воздушный транспорт, 1986. 62 с.

Руководство по воздушным перевозкам груза и почты. М.: ОАО "Аэрофлот - российские международные авиалинии", 2001. 154 с.

Воздушные перевозки: Нормативные акты. Комментарии и рекомендации. Судебная практика. Образцы документов / Авт.-сост. Б.П. Елисеев. М.: Право и закон, 2001. 464 с.

Холопов К.В., Бобков В.Н. Экономика, организация и правовое регулирование международных грузовых авиаперевозок: Учебное пособие для студентов и слушателей ВАВТ. М.: ВАВТ, 2002. 97 с.

Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов

гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. 209 с.

Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений: Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес", 2001. 276 с.