



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

##### **Группа экспертов по единому железнодорожному праву**

###### **Пятая сессия**

Женева, 4 и 5 июля 2013 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений:**

**какие документы существуют на сегодняшний день, какие вопросы они регламентируют и каким образом это обеспечивается?**

### **Анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений**

#### **Записка секретариата**

## **I. Мандат**

1. В соответствии с Совместной декларацией, подписанной в ходе совещания на уровне министров, проведенного в рамках семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/2013/2), Группе экспертов следует рассмотреть существующие международные договоренности и правовые документы, охватывающие все виды транспорта, с целью определения элементов и механизмов, а также примеров оптимальной практики, которые могли бы быть актуальными для создания единого режима железнодорожных перевозок.

2. В настоящем документе, подготовленном секретариатом ЕЭК ООН, приводится обзор сопоставимых положений действующих режимов гражданской ответственности, охватывающих международные грузовые железнодорожные

перевозки, автомобильные перевозки, перевозки по внутренним водным путям, воздушные и морские перевозки, а именно:

- Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ/МГК) от 1980 года с изменениями, внесенными на основании Вильнюсского протокола, действующего с 1 июля 2006 года;
- Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1951 года;
- Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 1956 года и Протокола к Конвенции КДПГ от 1980 года;
- Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) от 2001 года;
- Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальской конвенции) от 1999 года;
- Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавской конвенции) от 1929 года;
- Гаагско-Висбийских правил от 1924 года с изменениями, внесенными на основании Брюссельского протокола 1968 года.

3. В настоящем документе не содержится анализа соответствующих положений Роттердамских правил (они пока не вступили в силу), охватывающих мультимодальные перевозки, включающие морской участок, а также договорных механизмов и положений так называемого "мягкого права", применимых к экспедиторам, грузоотправителям и транспортным операторам в рамках транспортной сети.

4. На основе настоящего документа Группа экспертов, возможно, пожелает рассмотреть элементы, процедуры и примеры оптимальной практики, которые могли бы быть применимы к железнодорожным перевозкам и которые следует принять назначенными экспертами для дальнейшего рассмотрения.

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
<b>Дата</b>	9 мая 1980 года – 3 июня 1999 года (протокол)	1 ноября 1951 года	19 мая 1956 года	12 августа 1999 года	28 мая 1999 года	12 октября 1929 года	25 августа 1924 года; с по- правками, внесен- ными на основании Брюссельского протокола 1968 года
<b>Область применения</b>	Добавление В – МГК, статья 1, меж- дународная.	Международная, ст. 2, параграф 1: сеть железных дорог – участниц Соглашения.	Международная, ст. 1.	Ст. 2: международная; одно государство должно быть До- говаривающейся стороной.  Ст. 2, пункт 2: перевозка груза без перевалки.	Международная, ст. 1.	Международная, ст. 1, пункт 1.	Международная, ст. 10.
<b>Период применения</b>	Ст. 23, параграф 1: перевозчик несет ответственность за ущерб, причинен- ный в связи с пол- ной или частичной утерей или повреж- дением груза с мо- мента приема к пе- ревозке до момента выдачи, а также за просрочку в достав- ке груза, какова бы ни была используе- мая железнодорож- ная инфраструктура.	Ст. 8, параграф 5: промежуток вре- мени с момента приема станцией отправления до момента поступ- ления на станцию назначения.	Ст. 17, пункт 1: промежуток вре- мени между при- нятием груза к перевозке и его сдачей.	Ст. 3, пункт 2: в случае отсутст- вия договоренно- сти об ином, при- ем груза и его сдача производят- ся на борту судна.	Воздушная пере- возка, охваты- вающая период времени, в тече- ние которого груз находится под охраной перевоз- чика (ст. 18, пунк- ты 1, 3).	Ст. 18: с момента приня- тия груза до мо- мента его достав- ки или передачи в процессе воз- душной перевоз- ки.	Ст. 1 е): с момента погрузки грузов на борт суд- на до их выгрузки с судна.  Ст. 3, пункт 1: особые обязанно- сти перед началом рейса.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
<b>Договор перевозки</b>	На основе согласия Ст. 6, параграф 2: – договор должен быть подтвержден проездным доку- ментом; – отсутствие, не- правильность или утеря проездного документа не влияет ни на существова- ние, ни на действи- тельность договора.  Ст. 12, параграф 1: накладная, до дока- зательства противо- положного, имеет силу и свидетельст- вует о заключении и условиях договора перевозки и приеме груза перевозчиком.	Ст. 7: договор оформля- ется накладной; в параграфах 2, 3 и 5 оговариваются язык, формат и порядок заполне- ния накладной.  Ст. 20: право и порядок изменения дого- вора перевозки.	Ст. 4: договор перевоз- ки устанавлива- ется накладной.	Ст. 11, пункт 1: транспортный документ; коно- самент выдается по просьбе.	Ст. 4: выдается авиагру- зовая накладная.	Ст. 5: воздушно- перевозочный документ, если он требуется, слу- жит первичным доказательством (ст. 11, пункт 1).	Ст. 1 b): соответствующий коносамент.
<b>Основания ответственности</b>	Ст. 23, параграф 1: строгая ответствен- ность за ущерб, причиненный в свя- зи с полной или частичной утерей или повреждением груза, а также за просрочку в достав- ке груза.	Ст. 22, парагра- фы 1, 2, 3: строгая ответст- венность до вы- дачи груза на станции назначе- ния, включая по- ложения, касаю- щиеся случаев вступления в до- говор железных	Ст. 17: презумпция вины транспортера за потерю, повреж- дение и просроч- ку доставки гру- за.  Ст. 11, пункт 3: транспортер не- сет ответствен- ность на тех же	Ст. 16: презумпция ответ- ственности пере- возчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза либо в ре- зультате превы- шения срока сда- чи.	Ст. 18, пункт 1: презумпция вины за вред, проис- шедший в случае уничтожения или утери груза.  Ст. 19: презумпция вины за задержку.	Ст. 18: презумпция вины перевозчика за потерю, повреж- дение, опоздание (ст. 19).  Ст. 21: суд может устра- нить или ограни- чить ответствен- ность перевозчи-	Ст. 4: за потери или убытки.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	<p>Ст. 24, параграф 1: презумпция ответственности за ущерб, связанный с утерей или повреждением транспортного средства или его частей, а также за ущерб, связанный с превышением срока выдачи, если только он не докажет, что ущерб был нанесен не по его вине.</p> <p>Ст. 31, параграф 1: ограниченная ответственность за убыль в массе при перевозке лишь за ту часть убыли, которая превышает установленные нормы.</p> <p>Ст. 15, параграф 3: за любые последствия утери или неправильного использования документов, указанных в накладной и приложенных к ней или переданных на хранение перевозчику.</p>	<p>дорог тех стран, которые не являются участниками настоящего Соглашения.</p> <p>Ст. 23, параграф 1: железные дороги ответственны за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения.</p> <p>Ст. 26, параграфы 1, 2: сумма возмещения при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам.</p>	<p>основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов.</p> <p>Ст. 12, пункт 7: за невыполнение инструкций.</p>	<p>Ст. 27, пункт 2: освобождение от ответственности, если ущерб был причинен ядерным инцидентом.</p>	<p>Ст. 10, пункт 3: ответственность за неправильность, неточность или неполноту сведений и заявлений, внесенных перевозчиком в квитанцию на груз.</p>	<p>ка в случае небрежности заявителя.</p> <p>Ст. 18, пункт 3: в случае земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, ущерб почитается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки.</p> <p>Ст. 12, пункт 3: ответственность перевозчика наступает в том случае, если он выполняет распоряжения отправителя, не требуя предъявления воздушно-перевозочного документа.</p>	

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	<p>Ст. 19, параграф 6: в случае вины перевозчика он несет ответственность за последствия, возникающие из-за невыполнения или неправильного выполнения распоряжения.</p> <p>Ст. 19, параграф 7: если перевозчик исполняет последующие изменения, требуемые отправителем, не потребовав предъявления дубликата накладной, он несет ответственность за возникший в результате этого ущерб перед получателем при условии, что дубликат накладной был передан получателю.</p>						
<b>Задержка в доставке</b>	а) Несоблюдение срока доставки, установленного путем договоренности (см. ст. 16, параграф 1).	Ст. 11, параграф 2: железные дороги не несут ответственности за задержки, возникшие в результате	Ст. 19: а) Груз не доставлен в договоренный срок. б) Фактическая продолжитель-	Ст. 5: по истечении срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика.		Никаких предписаний не предусмотрено.	Задержка исключается.

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
	<p>б) При отсутствии договоренности срок доставки не должен превышать срока, устанавливаемого на основании применения пунктов 2–4.</p> <p>с) В параграфе 2 статьи 16 определены максимальные сроки доставки.</p>	<p>недостаточности или неправильно-сти документов, приложенных к накладной.</p> <p>Ст. 14, параграфы 1–7: расчет сроков доставки груза.</p> <p>Ст. 17, параграф 6: груз считается утраченным, если он не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока доставки, исчисленного согласно ст. 14, и станцией назначения была сделана отметка "Груз не прибыл" в графе "Наименование груза" накладной.</p> <p>Ст. 20, параграф 13: освобождение от ответственности железной дороги за задержку в</p>	<p>ность перевозки превышает время, необходимое для выполнения перевозки старательным транспортом.</p>				

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
		<p>перевозке или выдаче груза вследствие изменения договора.</p> <p>Ст. 21, параграфы 1 и 7: задержка в доставке из-за препятствий к перевозке.</p> <p>Ст. 23, параграфы 1 и 5: пределы ответственности за просрочку в доставке груза.</p> <p>Ст. 27, параграф 1: размер возмещения за просрочку в доставке груза.</p>					
<b>Ответственность за прямой или косвенный убыток</b>	Ст. 35: в случае заинтересованности в доставке, в случае утери, повреждения или просрочки в доставке груза.	Ст. 10, параграфы 1 и 5: объявление ценности груза и заинтересованности в доставке.	Ст. 23, пункт 4: плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины.			Ст. 19: ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при перевозке, без каких-либо ограничений.	



Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
<b>Бремя доказательства</b>	Ст. 25, параграф 1: доказательство того, что утеря, повреждение или просроченная выдача обусловлены одним из упомянутых в параграфе 2 ст. 23 фактов, возлагается на железную дорогу.  Ст. 25, параграф 2: доказательство того, что утеря или повреждение не были причинены в результате одного из рисков, упомянутых в параграфе 3 ст. 23, возлагается на заявителя.	Ст. 18, параграф 1: составление коммерческого акта железной дорогой для доказательства.	Ст. 18, пункт 1: бремя доказательства отсутствия вины лежит на транспортере.  Ст. 18, пункт 2: доказательство того, что ущерб, упомянутый в пункте 4 ст. 17, не является следствием одного из этих рисков, возлагается на заявителя.	Ст. 16: перевозчик может доказать, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых заботливый перевозчик не мог избежать.	Ст. 18, пункт 2: возлагается на перевозчика.  Ст. 20: доказательство того, что ущерб был причинен заявителем, возлагается на перевозчика.	Ст. 20, пункт 1: на перевозчика возлагается бремя доказательства того, что он принял все необходимые меры или что такие меры было невозможно принять.	Ст. 4, пункт 1: возлагается на перевозчика.  Ст. 4, пункт 2: бремя доказывания возлагается на лицо, требующее освобождения от ответственности.
<b>Пределы ответственности</b>	Ст. 30, параграф 2: 17 СПЗ за каждый недостающий килограмм массы брутто СПЗ=специальные права заимствования, определенные Международным валютным фондом (МВФ).  Ст. 33, параграф 1: четырёхкратный размер стоимости	Ст. 23, параграф 2: железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза.  Ст. 24, параграфы 1–3: ограничение от-	Ст. 23, пункт 3: заменена Протоколом к КДПГ от 28.12.1980: размер возмещения не может превышать 8,33 СПЗ за килограмм недостающего веса брутто.  Ст. 23, пункт 5: просрочка с дос-	Ст. 20, пункт 1, ст. 28: 666,67 СПЗ на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки либо 2 СПЗ за каждый килограмм в зависимости от того, какая сумма больше.	Ст. 22, пункт 3: 17 СПЗ/кг.	Ст. 22, пункт 2 б): 17 СПЗ/кг.	Ст. 4, пункт 5 а): 2 СПЗ/кг или 666,67 СПЗ/место.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	<p>перевозки, если ущерб возник в результате просрочки в доставке.</p> <p>Ст. 33, параграф 3: в случае частичной утери груза в результате просрочки в доставке – четырехкратный размер стоимости перевозки неутраченной части отправки.</p>	<p>ветственности при недостатке массы груза.</p> <p>Ст. 25, параграф 1: при полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза.</p> <p>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 от-</p>	<p>тавкой: возмещение, которое не может превышать платы за перевозку.</p>	<p>1 500 СПЗ за контейнер, не содержащий груза, и дополнительно 25 000 СПЗ за грузы, которые были помещены в контейнер.</p> <p>Ст. 20, пункт 3: задержка сдачи груза: ответственность в размере, не превышающем величину фрахта и предельную величину, которая применяется в случае полной утраты груза.</p>			

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
		<p>правителю или получателю возмещение из расчета 6 шв. франков за килограмм массы утраченного груза.</p> <p>Ст. 26, параграфы 3 и 4: размер возмещения при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам.</p> <p>Ст. 27, параграф 1: размер возмещения за просрочку в доставке груза.</p>					
<b>Утрата права на ограничение ответственности</b>	Ст. 36: если доказано, что ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен (положения об ограни-	Ст. 27, параграф 5: двусторонние или иные соглашения.	Ст. 29, пункт 1: если ущерб вызван злоумышленным поступком перевозчика или произошел по его вине, которая приравнивается к злоумышленному поступку.	Ст. 21: если перевозчик причинил ущерб умышленно или по грубой неосторожности и с пониманием вероятности причинения такого ущерба.	Никаких предписаний не предусмотрено.	Ст. 25: умышленное неправомерное поведение влечет за собой отмену ответственности.  Ст. 9: в том случае, если перевозчик принимает груз к перевозке без воздушно-	Ст. 4, пункт 5 е): если ущерб возник в результате действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	чении ответственности, предусмотренные в ст. 15, параграф 3, ст. 19, параграфы 6 и 7, и в ст. 30, 32–35. не применяются).					перевозочного документа или если этот документ не содержит всех необходимых сведений.	
<b>Освобождение от ответственности</b>	Ст. 23, параграф 2: если это произошло по вине правомоченного лица; в связи с распоряжением правомоченного лица, не относящимся к вине перевозчика; в связи с особыми недостатками груза (внутренние повреждения, убыль); в связи с обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствия которых не мог предотвратить.  Ст. 23, параграф 3: особые риски.	Ст. 9, параграф 1: отсутствие или неудовлетворительное состояние тары или упаковки.  Ст. 13, параграф 4: железной дороге должны быть возмещены ее расходы по перевозкам, в том числе расходы, не предусмотренные применяемыми тарифами, например расходы по корректировке погрузки, перегрузки, повторной упаковке и т.д.  Ст. 18, параграф 5: положения, касающиеся умень-	Ст. 17, пункт 2: если это произошло: по вине правомоченного лица; вследствие приказа последнего; в связи с дефектом самого груза; в связи с обстоятельствами, избежать которых транспортер не мог и последствия которых не мог предотвратить.  Ст. 17, пункт 4: особые риски.	Ст. 18, пункт 1: презумпция того, что перевозчик не мог избежать ущерба (например, в результате перемещения, погрузки, укладки или выгрузки груза отправителем или грузополучателем либо третьими лицами).  Ст. 18, пункт 2: бремя доказательства обратного лежит на пострадавшей стороне.	Ст. 18, пункт 2: если уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате, например, присущего грузу дефекта; неправильной упаковки груза; акта войны; акта органа государственной власти.  Ст. 20: если вред был причинен в результате небрежности, неправильного действия или бездействия лица, требующего возмещения.	Ст. 20, пункт 2: небрежное пилотирование или навигация.	Ст. 5, пункт 1: вследствие непригодности к плаванию.  Ст. 5, пункт 2: как, например, действие, небрежность или ошибка капитана, матроса, судоводителя в управлении судном; пожар; непреодолимая сила; военные действия.  Ст. 5, пункт 4: попытка спасения жизни либо имущества на море.  Ст. 4, пункт 5 h): если характер и стоимость груза были неправильно указаны отправителем в коносаменте.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
		шения массы груза и т.д.  Ст. 21, параграфы 1–3: препятствия к перевозке и выдаче груза.  Ст. 23, параграфы 2, 4, 5: освобождение от ответственности/ограничение ответственности.					
<b>Расширение пределов ответственности перевозчиков/ более высокие пределы ответственности</b>	Ст. 5: перевозчик может расширить свою ответственность и свои обязательства.  Ст. 35: если объявлена заинтересованность в доставке, то может быть потребовано возмещение других доказанных убытков.		Ст. 24, 26: при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате.	Возможно (ст. 4, пункт 2); распространяется на фактического перевозчика при наличии его четко выраженного согласия в письменной форме.  Ст. 20, пункт 4: по специальному соглашению.	Ст. 25: в отношении договора перевозки могут применяться более высокие пределы ответственности, отправитель может сделать особое заявление о заинтересованности в доставке (ст. 22, пункт 3) и уплатить дополнительный сбор.	Ст. 22, пункт 2: отправитель должен сделать специальное заявление о заинтересованности в доставке и уплатить дополнительный сбор.	Ст. 4, пункт 5 g): по соглашению.  Ст. 5: отказ от прав или увеличение ответственности должны быть включены в коносамент.

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
<b>Сопутствующие причины</b>	Ст. 27, параграф 4: если перевозчик и фактический перевозчик ответственны, их ответственность солидарна.	Ст. 22: солидарная ответственность железных дорог.	Ст. 36: иск, предъявляемый к первому, последнему и фактическому транспортеру, а также одновременно против нескольких из этих транспортеров.  Ст. 37: возмещение пропорционально доле ответственности; если определение этой доли невозможно, то каждый транспортер несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку.		Ст. 30, пункт 2: общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, его служащих и агентов, не должна превышать указанных пределов.  Ст. 48: право регресса между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком.	Ст. 30, пункт 3: солидарная ответственность перевозчиков.	Ст. 4-бис, пункт 3.
<b>Право регресса</b>	Ст. 50: последующий перевозчик несет ответственность, право на предъявление регрессного требования перевозчику,	?		Право регрессного требования между перевозчиком и фактическим перевозчиком, упомянутое в пункте 3 статьи 4.			

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
	по вине которого был нанесен ущерб (ст. 50, § 1); если ущерб был нанесен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за ущерб, причиненный им; если нельзя доказать, какой из перевозчиков причинил ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части стоимости перевозки, которая причитается каждому из перевозчиков.						
<b>Служащие и агенты</b>	Ст. 40: перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услуга-		Ст. 29, пункт 2: транспортер не вправе ссылаться на положения настоящей главы,	Ст. 17: перевозчик отвечает за их действия.	Ст. 30.	Агенты упомянуты в ст. 20.	Ст. 4-бис, пункты 2, 3.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	ми которых он пользуется для выполнения перевозки (например, управляющие железнодорожной инфраструктурой, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки), когда эти работники или эти другие лица находятся при выполнении своих обязанностей.		которые исключают или ограничивают его ответственность, если ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов транспорта или других лиц, к услугам которых транспортер прибегает для выполнения перевозки.				
<b>Фактический перевозчик/ последующий перевозчик</b>	Ст. 27: перевозчик продолжает нести ответственность за осуществление полностью всей перевозки.  Ст. 26: если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то	Ст. 33, параграфы 1, 2: требования между железными дорогами о возврате выплаченных сумм возмещений.	Ст. 34: если перевозка выполняется последовательно несколькими транспортерами, каждый из них несет ответственность за всю перевозку.	Ст. 4, пункт 5: если перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.	Ст. 39: определение, содержащееся в пункте 3 ст. 1.  Ст. 36, пункт 1: каждый перевозчик, принимающий груз, рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки.	Ст. 30, пункт 1: считается, что последовательный перевозчик является одной из Договаривающихся сторон.  Ст. 30, пункт 3: отправитель имеет право возбудить дело против первого перевозчика, а получатель – против	



Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	каждый перевозчик, принявший груз вместе с накладной, участвует в договоре перевозки в соответствии с указаниями накладной и выполняет вытекающие из этого обязательства. В данном случае каждый перевозчик отвечает за перевозку на всем пути до выдачи.				Ст. 31, пункт 3: право грузоотправителя на предъявление иска против первого перевозчика, право грузополучателя на предъявление иска против последнего перевозчика и право каждого из них на предъявление иска против перевозчика на участке пути, на котором произошли уничтожение, повреждения, потеря или задержка в доставке груза. Эти перевозчики несут солидарную ответственность.	последнего перевозчика, причем и тот, и другой вправе предъявить иск перевозчику, осуществлявшему перевозку, в процессе которой, как было установлено, был причинен ущерб.	
<b>Заявление о повреждении груза</b>	Ст. 47, параграф 2: констатация согласно ст. 42 до приема груза; в противном случае: прекращение права подачи иска; неявный ущерб, обнаруженный	Ст. 29, параграфы 1, 2, 3: претензии и исковая давность. Ст. 31, параграф 1: заявление претензий в течение 9 месяцев, заявле-	Ст. 30, пункты 1, 2: в течение 7 дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней. Ст. 30, пункт 3: просрочка в 21	Ст. 23, пункты 3, 4, 5: очевидное повреждение: не позднее момента сдачи груза; неочевидное повреждение: через 7 календарных	Ст. 31, пункт 2: в течение 14 дней со дня получения груза; задержка в 21 день, считая со дня, когда груз был передан в распоряжение	Ст. 26, пункт 2: в течение 7 дней со дня получения багажа; задержка в 14 дней после даты предоставления груза в распоряжение	Ст. 3, пункт 6: направление письменного уведомления перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попе-

Режим	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
Вид транспорта	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
	спустя 7 дней после приема груза; просрочка в доставке при непредъявлении прав в течение 60 дней.	ние претензий о просрочке в доставке груза в течение 2 месяцев.	день со дня предоставления груза в распоряжение получателя.	дней с момента сдачи; ущерб, вызванный задержкой сдачи груза: в течение 21 календарного дня с момента сдачи груза.	получателя груза. Ст. 31, пункт 4: иски в письменном виде против перевозчика должны представляться в сроки, указанные в пункте 2 статьи 31, кроме случаев обмана со стороны последнего.	получателя.	чение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки; неочевидные убытки: уведомление должно быть направлено в течение 3 дней с момента сдачи грузов.
<b>Погашение давностью</b>	Ст. 48, параграф 1: 1 год; 2 года в особых случаях (например, вследствие действия, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен).		Ст. 32: 1 год; 3 года в случае злоумышленного поступка.	Ст. 24, пункт 1: по истечении одного года, начиная с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю.	Ст. 35, пункт 1: 2 года.	Ст. 29, пункт 1: в течение 2 лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.	Ст. 3, пункт 6: 1 год.
<b>Место юрисдикции</b>	Ст. 46: с общего согласия сторон; иски могут предъявляться судам государства, на территории которого от-	Ст. 30, параграф 3: иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным доро-	Ст. 31: по договоренности между сторонами и, кроме того, суд страны, на территории которой находит-		Ст. 33, пункт 1: место жительства перевозчика; место его основного коммерческого предприятия; место, где он имеет	Ст. 28, пункт 1: по выбору истца: место пребывания перевозчика, основное место осуществления деловых опера-	Никаких предписаний не предусмотрено.

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
	ветчик имеет свое постоянное место жительства или свое обычное местонахождение, свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившее договор перевозки, либо где находится место принятия груза к перевозке или его выдаче.	гам которой была предъявлена претензия.	ся главная контора ответчика или место принятия груза к перевозке или для сдачи его.		коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор; место назначения перевозки.	ций перевозчика, учреждение, при посредстве которого был заключен договор; пункт назначения.	
<b>Применимые правовые нормы</b>	Ст. 42, параграф 3: процедура констатации, подпадающая под действие законов и правил государства, в котором имеет место констатация.	Ст. 30, параграф 3: надлежащий суд той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия.  Ст. 36: применение внутренних законов.	Ст. 31; 32, пункты 1, 3	Ст. 27, пункт 1: международные конвенции или положения внутреннего законодательства по вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов.		Ст. 28, пункт 2; 29, пункт 2: процедурные вопросы; закон суда, в котором вчинен иск.	Никаких предписаний не предусмотрено.
<b>Проценты</b>	Ст. 37, параграф 2: 5% годовых; параграф 3: если правомочное лицо не предъявит перевозчику подтверждающие документы, необходимые		Ст. 27, пункт 1: 5% годовых.			Никаких предписаний не предусмотрено.	Никаких предписаний не предусмотрено.

Режим	КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)	Соглашение СМГС (15.10.2012)	Конвенция КДПГ	КПГВ	Монреальская конвенция	Варшавская конвенция	Гаагские правила
Вид транспорта	Железнодорожный		Автомобильный	Внутренний водный транспорт	Воздушный		Морской
	для окончательного решения вопроса о рекламации, то начисление процентов приостанавливается с момента истечения этого срока и до передачи этих документов.						
<b>Особые положения</b>	<p>Ст. 13, параграф 1: ответственность за погрузку и разгрузку возлагается: на перевозчика в отношении отдельных мест; на отправителя в отношении повагонных отправок; на получателя в отношении разгрузки после доставки.</p> <p>Ст. 28, 29: предположение в случае переотправки, предположение об утере груза.</p> <p>Ст. 39: ответственность в случае ядерного происшествия.</p> <p>Ст. 38, параграф 1: ответственность в</p>	<p>Ст. 5: предметы, допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий.</p> <p>Ст. 6: специальные положения для определенных перевозок.</p> <p>Ст. 7, параграф 4: груз, перевозимый с пассажирскими поездами.</p> <p>Ст. 7, параграф 6: указание пограничных станций.</p> <p>Ст. 7, параграф 9: перевозка дров.</p> <p>Ст. 7, параграф 14: электронная накладная.</p>	<p>Ст. 2: когда на части пробега автомобиль, содержащий груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или посредством воздушного транспорта без перегрузки, Конвенция все же применяется ко всей перевозке в целом, если только не доказано, что ущерб не был вызван дорожным транспортом.</p> <p>Обязанности перевозчика: ст. 14, 15, пункт 1</p>	<p>Ст. 29: по согласию сторон или в соответствии с законодательством государства, в котором находится основное предприятие перевозчика.</p> <p>Ст. 27: другие применимые положения и ядерный ущерб.</p> <p>Ст. 32: региональные положения, касающиеся освобождения служащих и агентов (ст. 17) перевозчика от ответственности путем заявления.</p>	<p>Ст. 18, пункт 4: воздушная перевозка не включает в себя наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта;</p> <p>если подобная перевозка осуществляется в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки.</p>	<p>Ст. 31: в случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, настоящие постановления применяются лишь к воздушной перевозке;</p> <p>обязательства перевозчика: предоставление населению разумных услуг на недискриминационной основе;</p> <p>страхование груза не является обязательным.</p>	<p>Ст. 2: перевозчик несет ответственность в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения грузов, заботы о них и их выгрузки.</p> <p>Ст. 4, пункт 5 b): сумма возмещения исчисляется из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он выгружен с судна.</p> <p>Ст. 9: ответственность за ядерный ущерб.</p>

<i>Режим</i>	<i>КОТИФ/МГК (Протокол 1999 года)</i>	<i>Соглашение СМГС (15.10.2012)</i>	<i>Конвенция КДПГ</i>	<i>КПГВ</i>	<i>Монреальская конвенция</i>	<i>Варшавская конвенция</i>	<i>Гаагские правила</i>
<i>Вид транспорта</i>	<i>Железнодорожный</i>		<i>Автомобильный</i>	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Воздушный</i>		<i>Морской</i>
	<p>смешанном железнодорожно-морском сообщении; если перевозчик докажет, что ущерб произошел на морской линии в период от начала погрузки груза на судно и до его выгрузки с судна, он может добавить причины освобождения от ответственности (например, пожар, спасение людей и имущества на море, погрузка груза на палубе).</p> <p>Стороны могут проявлять большую гибкость в отношении оплаты расходов (ст. 10) и установления сроков доставки (ст. 16).</p>	<p>Ст. 7, параграф 15: накладная ЦИМ/СМГС.</p> <p>Ст. 9, параграф 3: прикрепление наклеек.</p>			<p>Ст. 8: документация при перевозке нескольких мест.</p> <p>Ст. 38: в случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, настоящие правила применяются лишь к воздушной перевозке.</p> <p>Ст. 34: арбитраж.</p>		