



USAID
ОТ АМЕРИКАНСКОГО НАРОДА



**ШЕТЕЛДІК СУБЪЕКТІЛЕРДІҢ ҚАТЫСУЫМЕН
ТАСЫМАЛДАУ ЖӘНЕ КӨЛІК ЭКСПЕДИЦИЯСЫ
ШАРТТАРЫНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ.
ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ПРОЦЕСС**

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДОГОВОРОВ
ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ
С УЧАСТИЕМ ИНОСТРАННЫХ СУБЪЕКТОВ.
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОЦЕСС**

**IMPORTANT ISSUES OF TRANSPORT
AGREEMENT AND TRANSPORT
EXPEDITION WITH FOREIGN PARTICIPATION.
INTERNATIONAL PROCEDURE**

**г. Караганда
2-3 июня 2011года**

USAID **50** ANNIVERSARY

**КНИГА ИЗДАНА ПРИ ФИНАНСОВОЙ
ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТА USAID**

УДК 347.4
ББК 67.404.2
А43

Редакционная коллегия:

Бекназаров Б.А., Председатель Верховного Суда Республики Казахстан, кандидат юридических наук
Сулейменова У.А. судья Верховного Суда Республики Казахстан, кандидат юридических наук, координатор учебных программ
Нурмуханова Р.Х. судья Карагандинского областного суда, координатор учебных программ

Актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов. Международный процесс (материалы семинара), Караганда, 2011. 340- с.

ISBN 978-601-236-034-9

В сборнике опубликованы материалы семинара по теме «Актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов. Международный », проведенного в городе Караганда в период с 2-3 июня 2011 года.

На семинаре обсуждались актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов, выработаны рекомендации, направленные как на совершенствование нормативных правовых актов, регламентирующих обсуждаемые вопросы, так и на обеспечение единства судебной практики.

Сборник предназначен для судей, аспирантов, магистрантов, студентов юридических ВУЗов, а также широкого круга юридической общественности.

Организаторы семинаров:

Верховный Суд Республики Казахстан
Проект USAID
Учебный центр Карагандинского областного суда

Мнения, высказанные на семинаре, отражают авторскую точку зрения и могут не совпадать с позицией редакционной коллегии и организаторов.

УДК 347.4
ББК 67.404.2

ISBN 978-601-236-034-9

© Верховный Суд Республики Казахстан, 2011

**Приветственное Слово Председателя
Верховного Суда Республики Казахстан
Бекназарова Бектаса Абдыхановича**

Уважаемые участники семинара!

Интенсивное развитие рыночных отношений в Казахстане невозможно без глубокой интеграции в мировую экономику. В настоящее время трудно себе представить развитие торговли, в первую очередь международной, без развития транспортной инфраструктуры, без решения проблем совместимости национальных транспортных систем и связанных с этим проблем правового регулирования взаимоотношений между участниками транспортного процесса.

Настоящий международный семинар проводится в рамках исполнения решения Совета председателей высших арбитражных, хозяйственных, экономических и других судов, разрешающих дела по спорам в сфере экономики Содружества независимых государств № 65 от 16 сентября 2010 года.

Советом председателей решено обратиться к национальным отраслевым государственным органам и профессиональным ассоциациям (союзам) экспедиторов, перевозчиков с предложением представить позицию о необходимости разработки международного договора в рамках СНГ, регулирующего вопросы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг, его содержанию, а также инициативой проведения совместной работы по разработке проекта договора.

На сегодняшний день практически не проводились исследования особенностей ответственности сторон по договорам перевозки и транспортной экспедиции. Попытки некоторых авторов выделить характерные признаки ответственности сторон отдельными видами транспорта являются явно недостаточными. Учитывая современное законодательство и требования судебной практики по делам об ответственности сторон по ненадлежащему исполнению договоров перевозки и транспортной экспедиции, представляется необходимым дальнейшее исследование этой правовой категории в науке гражданского права.

Поэтому международный семинар, проводимый сегодня с участием международных экспертов от Проекта Европейского Союза «Поддержка судебной и правовой реформы в Республике Казахстан» и судебной системы Российской Федерации, судей регионов Республики Казахстан, представителей государственных органов имеет большой практический потенциал.

Обсуждая судебную практику, поднимая актуальные проблемы, возможно, вы придете к мнению, что перевозчики (экспедиторы) и владельцы грузов, осуществляющие международные перевозки по территории государств-участников СНГ, должны быть заинтересованы в таком международном договоре в рамках СНГ.

Желаю участникам семинара плодотворной работы, а также, чтобы обсуждаемые идеи и рекомендации семинара способствовали дальнейшему развитию юридической науки и практики.

Спасибо за внимание.

СЕССИЯ 1. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ С УЧАСТИЕМ ИНОСТРАННЫХ СУБЪЕКТОВ

Мамырбаев Р.Н.,
*судья Верховного Суда
Республики Казахстан*

Пути совершенствования законодательства по перевозке и транспортной экспедиции в рамках Таможенного союза

Общие условия перевозки определяются ст.ст. 688-707 ГК РК, транспортной экспедиции главой 35 ст.ст. 708-714 ГК РК, а также Законом о транспорте и изданными в их развитие подзаконными нормативными актами, такими как Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом от 10.03.04г., Правилами перевозок пассажиров багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом РК от 18.03.04г. Правилами перевозок на воздушных линиях от 25.04.03г. Временными правилами перевозки пассажиров и багажа речным транспортом от 1995г., Правилами перевозки нефти, поставки, перевозки и пользования сжиженными углеводородными газами от 2003г.

Помимо внутреннего законодательства транспортное законодательство представлено международными договорами. Указом Президента от 12.05.96 года Казахстан присоединился к пяти конвенциям в области автомобильного транспорта в области железнодорожных перевозок продолжает действовать. Соглашение о международном грузовом сообщении от 1.07.74г. В области перевозок Казахстан заключил соглашения почти со всеми близлежащими государствами, причем есть соглашения, которые носят общий характер и соглашения относительно отдельных видов перевозок.

В то же время следует учесть, что многие нормы национальных законодательств устарели, тарифы перевозки грузов значительно разнятся, порядок разрешения хозяйственных споров в странах СНГ различаются, поэтому в условиях создания таможенного союза следует совершенствовать действующее законодательство, в том числе законы, регулирующие перевозки и транспортную экспедицию.

16 сентября 2010 года Совет председателей экономических судов решил обратиться к национальным отраслевым государственным органам и профессиональным ассоциациям (союзам) экспедиторов, перевозчиков с предложением предоставить позицию о необходимости

разработки международного договора в рамках СНГ, регулирующего вопросы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг, его содержания, а также инициативой проведения совместной работы по разработке проекта.

Государства-участники ЕврАзЭС продекларировали намерение унифицировать свое национальное законодательство в сфере транспорта. Экспертная и консультативная работа в этом направлении осуществлялась межпарламентскими комитетами, а после создания ЕврАзЭС межпарламентской Ассамблеей.

Указом Президента РК от 11.04.06г. утверждена Транспортная стратегия РК до 2015г. Названы следующие основные направления системы государственного регулирования: совершенствование законодательства в сфере транспорта, совершенствование механизмов лицензирования и сертификации субъектов продукции и услуг транспорта, совершенствование тарифно-ценового регулирования на отдельных видах деятельности транспорта, совершенствование фискальной политики в сфере транспорта, реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта, повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности, повышение уровня взаимодействия центральных и местных органов, создание единой системы планирования развития и модернизации транспортного комплекса на основе использования индикаторов социально-экономического развития и методов прогнозирования объемов перевозок, развитие малого и среднего бизнеса в сфере транспорта, создание благоприятного климата и стимулирование финансовых институтов для инвестирования в транспортный комплекс, повышение роли общественных объединений, реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта.

Кроме этого, состоялось заседание Совета глав правительств СНГ, Межгоссвета ЭврАзЭС и высшего органа Таможенного союза. Ключевым пунктом обсуждения стал проект нового договора о зоне свободной торговли стран СНГ, призванный заменить устаревшее соглашение 1994 года. Он будет подписан в октябре 2011 года. Заседание высшего таможенного союза стало заключительным перед 1 июля 2011 года, когда завершится перенос таможенного и государственного контроля на внешнюю границу Таможенного Союза. Предусмотрены соглашения о применении специальных защитных, антидемпинговых компенсационных мер на единой таможенной территории. Среди основных вопросов повестки было формирование деятельности суда ЭврАзЭС, который должен начать работу с 1 января 20012 года в качестве специализированного регионального органа разрешения споров.

Главная задача вновь создаваемого суда обеспечивать законное и обоснованное разрешение экономических споров, единообразное применение законодательства, регулирующего правоотношения в области перевозок и транспортной экспедиции.

Для определения путей совершенствования законодательства, следовало проанализировать судебную практику по разрешению споров национальными судами стран Таможенного Союза.

Анализ судебной практики показывает, что рассматривается незначительное количество дел, в основном это дела о нарушении договорных обязательств по поставкам, о взыскании задолженности и пени.

Так, было рассмотрено дело по иску АО «РДЖ» к АО НК «КТЖ» о взыскании 1 586 478 рублей. Иск мотивирован тем, что по факту недопоставки товаров, находившейся под процедурой внутреннего таможенного транзита, (Российские железные дороги) далее РЖД было привлечено к административной ответственности. Решением СМЭС г. Астаны в иске было отказано. В суде установлено, что в актах приема-сдачи багажа подписи представителей РЖД имеются, и багаж полностью был принят представителями истца.

ТОО «Спецпромсервис» обратилось с иском к АО НК «КТЖ» о взыскании ущерба, причиненного при перевозке груза по железной дороге. По ходатайству ответчика в качестве 3 лица привлечено РЖД и поставщик груза ЗАО «Росава». Украина. При получении груза была установлена недостача автошин на 41101 долларов США. Суд в иске отказал. По делу установлено, что погрузка груза в вагоны производилась грузоотправителем, вагоны прибыли в исправном состоянии с исправными пломбами.

Хозяйственные суды Республики Беларусь рассматривают дела по искам коммерческих компаний стран содружества о взыскании сумм, в связи с нарушением договорных обязательств по поставкам, перевозкам и др. При рассмотрении дел суды руководствуются Венской конвенцией 11 апреля 1980 года, Соглашением о порядке решения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, подписанного в г. Киеве 20 марта 1992 года. Указанное Соглашение предусматривает то, что права и обязанности сторон по сделке определяются по законодательству места совершения, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

Каких-то серьезных противоречий в законодательстве стран Таможенного Союза по этому вопросу нет, однако, на мой взгляд, внесение изменений должно идти по пути унификации законодательства, при соблюдении принципа равноправия сторон при разрешении споров. Необходимо привести в соответствие ответственность за нарушение обязательств, при перевозке и транспортной экспедиции. Унифицировать

размер ответственности, размер неустойки, применение штрафных санкций при просрочке, порче, задержке и других оснований нарушения доставки товаров, багажа и груза. Следует четко регламентировать пути освобождения от ответственности. Статья 706 ГК РК предусматривает внесение претензии к ответчику как предварительный порядок разрешения спора. Такие же нормы закреплены в законодательствах стран СНГ. Нужно ли предварительно предъявлять претензии к ответчику, когда граница значительно расширилась и это приведет только к лишней волоките.

Следует внести существенные изменения, регламентирующего заочное рассмотрение дела. Более детально следует урегулировать основания заочного производства. Целесообразно рассмотреть вопросы расширения оснований для осуществления заочного производства.

При повышении качества оказания квалифицированной юридической помощи, правоотношения все чаще основываются на заключенных в предусмотренных законом формах в виде договоров, контрактов, в которых указываются не только права и обязанности сторон, но и порядок разрешения споров по поводу исполнения обязательств. В этой связи присутствие спорящих сторон в судебном заседании не имеет существенного значения для правильного разрешения спора, вытекающего из юридически оформленных документов. Следовательно, заочное производство может быть предусмотрено по ряду споров вне зависимости от неявки сторон в суд. Достаточно направления извещения стороне о поступлении иска, а явка в суд должно быть отдано на усмотрение стороны и неявка стороны, в том числе истца не должна препятствовать рассмотрению спора по существу. В ГПК РК из четырех оснований для отмены заочного решения, три связаны с доказательством отсутствия вины ответчика неявки в судебное заседание и только последнее, когда ответчик по уважительной причине не смог представить доказательства, которые повлияли бы на законность принятого решения.

Договор транспортной экспедиции является транспортным договором, обеспечивающим договор перевозки. Смысл транспортной экспедиции заключается в том, чтобы освободить грузополучателя (грузоотправителя) от обязанностей по организации и обеспечению перевозки. В развитие положений законов об экспедиции приняты постановление Правительства от 7 октября 2003 года «Об утверждении Правил осуществления экспедиторской деятельности на морском транспорте РК», утверждены Правила деятельности экспедиторов на железнодорожном транспорте», Правила выписки счетов-фактур экспедиторами на перевозку грузов, осуществляемых в рамках договора транспортной экспедиции. Ряд прав проистекает из членства казахстанских экспедиторов (АНЭК) в международных организациях

(ФИАТА) и имеет право выдавать документы ФИАТА. Поэтому вопросы совершенствования законодательства по пути унификации, равноправия участников сделок, в полной мере относятся и к этому виду договора.

Следует предположить, что категории дел, которые будут рассматриваться в создаваемом суде, не изменится. Несовершенство действующих национальных законодательств, регулирующих порядок получения участниками ВЭД разрешительных документов для совершения экспортно-импортных операций, приведет к росту хозяйственных споров.

Системная работа по устранению административного барьера в сфере внешнеэкономической деятельности Комитета таможенного контроля очевидна. Следует законодательно сократить количество обязательных документов, предоставляемых при таможенном декларировании товаров. Серьезным барьером при развитии международной торговли является большое количество документов на стадии их подготовки, еще до начала ввоза, вывоза товаров, сложная процедура выдачи разрешительных документов, отсутствие доступной информации для бизнеса о порядке ведения торговли; наличие множества дублирующих процедур государственного контроля. Инициатива внедрения механизма «Единого окна по экспортно-импортным операциям», который дал неоспоримые преимущества странам Евросоюза и рядом других государств должна быть внедрена и в странах ЕврАзЭС. Это позволит не только существенно снизить административные барьеры, но повысит эффективность таможенных процедур, увеличит внешнеторговый оборот, обеспечит прозрачность и предсказуемость принятия административных решений, приведет к снижению затрат. А это в свою очередь приведет к минимизации нарушений закона и предъявление исков по имущественным спорам.

Суды Казахстана рассматривают незначительное количество дел, где сторонами являются Казахстанские компании по нарушению договора перевозок.

Ст. 9 Закона о транспорте в РК предусматривает, что государственные органы, принявшие решения по организации пассажирских перевозок, рентабельность которых не обеспечивается действующими регулируемые тарифами, обеспечивают субсидирование убытков перевозчиков за счет бюджетных средств.

СМЭС Карагандинской области отказал в иске ТОО «Автобусный парк» № 3 к ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог» о взыскании 38 494 100 тенге, указав, что тариф был предложен самим истцом, кроме того, истец не доказал, что тарифы оказались ниже себестоимости перевозок.

Конкретные споры, возникающие между сторонами из разных стран СНГ, свидетельствуют о разной судебной практике. В контрактах

указывается, что все разногласия должны разрешаться путем переговоров, если же не пришли к соглашению, то передаче в международный коммерческий суд при Торгово-промышленной палате с применением материального права данной страны. В то же время есть примеры, когда по договору уступки требования (цессии) споры передавались территориальным судам. Насколько правильна указанная практика? На мой взгляд, согласно ст. 341 ГК РК право первоначального кредитора переходит к новому кредитору в том объеме и на тех условиях, которые существовали к моменту перехода прав. Поэтому такая оговорка препятствует рассматривать дело в территориальных судах, а должны быть рассмотрены согласно условиям контракта, хотя Верховный Суд Казахстана при рассмотрении конкретного спора по хозяйствующим компаниям Украины и г. Караганды вынес решение в пользу передачи такого спора в территориальный суд Казахстана.

Таким образом, вопросы подведомственности, подсудности споров, размера материальной ответственности, неустойки, предварительного разрешения споров по перевозкам и транспортной экспедиции должны быть приведены в единообразную норму, с тем, чтобы при разрешении споров не ущемлялись бы интересы сторон.

4 мая 2010 года состоялось заседание экспертов государств-членов ЕврАзЭС и комиссия Таможенного союза по доработке проекта Статуса Суда ЕврАзЭС в части включения положений о праве и порядке участия хозяйствующих субъектов по спорам в рамках таможенного союза, рассматриваемых указанным выше судом. От секретариата было предложено предусмотреть порядок обращения хозяйствующих субъектов через профессиональные ассоциации по отраслям производства, которые получали бы аккредитацию в Комиссии таможенного союза. Данные ассоциации представляли бы интересы не отдельно взятых хозяйствующих субъектов, а интересы отраслей производства и обжаловали бы решения таможенного союза в Экспертный совет. Экспертный совет, в соответствии с утвержденным Положением о нем, обращался бы с соответствующим докладом в Комиссию таможенного союза. Если ассоциация не будет согласна с решением по докладу Экспертного совета, она вправе будет обратиться в Суд ЕврАзЭС.

Данное положение в принципе является приемлемым, но, на мой взгляд, следует предусмотреть право хозяйствующего субъекта самостоятельно обращаться в суд за защитой своих интересов. Тем более, в статье 13 Суда Евразийского экономического сообщества предусмотрено положение о том, что к ведению суда могут быть отнесены иные споры, разрешение которых предусмотрено международными договорами в рамках ЕврАзЭС и таможенного союза.

Статут Суда Евразийского экономического сообщества

урегулирован 5 июля 2010 года. 9 декабря 2010 года внесено изменение в Статут Суда, статья 14 дополнена: «Хозяйствующие субъекты, обращаются в суд в соответствии с Договором об обращении в суд евразийского экономического сообщества хозяйствующих субъектов по спорам в рамках Таможенного союза и особенностях судопроизводства по ним от 9 декабря 2010 года». Казахстан ратифицировал Статут Суда ЕврАзЭС и Договор.

В связи с формированием Таможенного союза, решением межгоссовета ЕврАзЭС одобрен Протокол о внесении изменений в Соглашение между ЕврАзЭС и СНГ о выполнении Экономическим Судом СНГ функций Суда ЕврАзЭС от 3 марта 2004 года. Возникает вопрос, возможно ли исполнение таких обязанностей, поскольку структура, состав и срок полномочий указанных судов различна.

В рамках Таможенного союза с 1 января 2010 года действует единый таможенный тариф, с 1 июля 2010 года Таможенный кодекс Таможенного союза.

Отческая Т.И.,
судья Федерального Арбитражного Суда
Западно-Сибирского Округа
Российской Федерации,
доктор юридических наук,
профессор

Рассмотрение споров, вытекающих из отношений перевозки (международная практика)

Вопросы перевозки регулируются в Российской Федерации статьями 784 – 800 (Глава 40) Гражданского кодекса Российской Федерации.

Сказать, что по этим вопросам на законодательном уровне все решено - будет не правильно.

Свидетельством этому - многочисленные обзоры, которые делают по практике применения в арбитражных судах споров, вытекающих из отношений перевозки, Федеральные арбитражные суды округов, сам Высший Арбитражный Суд Российской Федерации.

Позиция по практике применения отдельных положений отражена в конкретных постановлениях Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Созданные в Федеральных арбитражных судах Российской Федерации научно-консультативные советы довольно часто выносят на обсуждение вопросы, связанные с договором перевозки (ФАС Северо-Кавказского, Уральского, Московского, Западно-Сибирского округов) в целях обеспечения единообразия в толковании и применении арбитражными судами норм права.

«Развитие транспортной деятельности современных государств во многом предопределено стратегией становления их внешнеэкономических связей, отражающих обобщенное состояние происходящих процессов и изменений в системе международных экономических отношений, регулируемых нормами современного международного права»¹.

Правоотношения, связанные с деятельностью транспорта, как для экономики Российской Федерации, так и Республики Казахстан, имеют важное значение. Транспорт - одна из неотъемлемых составляющих материальной базы экономики. Реализация транспортных услуг на мировом рынке означает участие транспорта в операциях экспорта и импорта.

¹ Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право. Ленинград: Изд-во «Судостроение», 1984.

В настоящее время представляется возможным проследить процессы стремления Российской Федерации и Республики Казахстан по восстановлению многообразия исторически сложившихся связей.

«Особенность международных транспортных правоотношений состоит в наличии иностранного элемента: перевозка выполняется за границу, причем иностранный элемент присущ процессу перемещения, составляющему суть транспортной деятельности»².

Так по материалам практики Арбитражного суда округа по конкретному делу хочется привести следующий пример.

*Для подтверждения факта перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности при международной железнодорожной перевозке в коммерческом акте необходимо указывать наличие сведений о максимальной грузоподъемности вагона. Общество- грузоотправитель со станции Западно-Сибирской железной дороги до станции **Китайской Народной Республики** в адрес грузополучателя по железнодорожной накладной отправила груз - лесоматериалы (распиленные березы), погруженные в вагон, опломбированный при погрузке запирающими устройствами.*

В пути следования на станции проведено контрольное взвешивание вагона, составлен коммерческий акт общей формы о перегрузе против трафаретной грузоподъемности вагона с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы.

ОАО «РЖД» - перевозчик обратилось в арбитражный суд к грузоотправителю о взыскании штрафа в размере пятикратной стоимости провозной платы и доначисленной разницы в провозной плате.

Решением арбитражного суда, вступившим в законную силу, в удовлетворении иска отказано. К правоотношениям сторон, возникшим при перевозке груза в международном сообщении, положения Устава железных дорог Российской Федерации не применяются.

Статьей 12 СМГС предусмотрено начисление штрафа в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишней массы груза, если будет установлено, что при погрузке был допущен перегруз вагона сверх его максимальной грузоподъемности.

Этот факт устанавливается в коммерческом акте, а максимальная грузоподъемность вагона определяется по правилам параграфа 6 статьи 9 СМГС.

В коммерческий акт внесены сведения о грузоподъемности вагона в 68 000 кг. Однако данные о том, что эта грузоподъемность является максимальной, а также о том, каким образом она определена с учетом требований параграфа 6 статьи 9 СМГС, в коммерческом акте отсутствует.

² Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981.- С. 5.

Учитывая отсутствие в коммерческом акте сведений, необходимых согласно статьям 9 и 12 СМГС для установления факта перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности, основания для привлечения грузоотправителя к ответственности отсутствовали.

Факт перегруза вагона не был подтвержден допустимыми доказательствами.

Разновидностью международно-транспортных правоотношений являются договоры международной перевозки грузов и договоры на оказание транспортно-экспедиционных услуг, регулируемые нормами международного-частного права.

В общем виде под международными перевозками грузов в правовой науке понимается перемещение грузов, носящее международный характер: либо место отправления и место назначения находятся на территории различных государств, либо перемещение товаров осуществляется транзитом через территорию иностранного государства, либо аналогичные ситуации. Принадлежность конечного и начального пунктов перемещения грузов к юрисдикциям различных государств уже является объективной предпосылкой возникновения правовой коллизии: разрешения вопроса о применимом праве к правоотношениям между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем.

В науке международного частного права вопрос о понятии «международная перевозка» не получает однозначного толкования. Так ряд авторов к таковым относят любые перевозки, связанные с пересечением транспортным средством, по крайней мере одной внешней границы. Так О. Н. Садиков указывает, что «общей и наиболее важной особенностью международного автомобильного сообщения является то, что автотранспортные средства одной страны пересекают государственную границу и следуют по дорогам другого государства»³.

Другие авторы полагают, что указанные выше признаки не позволяют относить перевозку к числу международной, если она не регламентирована соответствующим международным соглашением⁴.

Вопросы толкования содержания международная перевозка возникают в юридической науке и применительно к видовым особенностям этого договора. Так, например, в отношении международной автомобильной перевозки грузов⁵ Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов международные автомобильные перевозки грузов определены как перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся

³ Садиков О. Н. Указ. Соч. С. 138, 143.

⁴ Сухин С. Ю. Международные автомобильные перевозки и перспективы их развития. - М., 1995. С. 11.

⁵ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Заключена в г. Женеве 19.05.1956 г.// Международные перевозки грузов. Санкт – Петербург, 1993. – С. 21-40.

на территории двух различных стран. Спорным моментом является включение в качестве обязательного критерия для квалификации перевозки в качестве международной условия о пересечении границы. Договор перевозки и фактическое передвижение грузов имеют самостоятельное значения для квалификации перевозки в качестве международной⁶. Например, в случае аварии транспортного средства перевозчика или иной аналогичной ситуации, реального передвижения груза по территории иностранного государства может и не быть.

Основным источником правового регулирования международных перевозок грузов являются международные соглашения, многие из которых охватывают все или несколько видов транспорта. Помимо указанных соглашений большая роль принадлежит и внутригосударственным актам.

В Российской Федерации к нормативно- правовым актам в данной сфере относятся Гражданский Кодекс РФ, Воздушный Кодекс РФ от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ, Кодекс торгового мореплавания от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ, ФЗ № 18-ФЗ от 10.01.2003 г. «Устав железнодорожного транспорта РФ», Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ, ФЗ от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их оформления»; ФЗ №259-ФЗ от 08.11.2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утверждены Правительством РФ от 15.04.2011 г. № 272 (вступают в силу 15.07.2011 г.) и другие.

Данными актами устанавливается принцип: правовой регламентации перевозок грузов с участием иностранного элемента соответствующими международными договорами Российской Федерации и соглашениями.

Так, индивидуальный предприниматель Куклин обратился в Арбитражный суд Алтайского края с иском к транспортно-экспедиционному агентству «Лори Лайн Спедицйон ГмбХ» (Германия) и компании «Ханза-Мессе-Спид ГмбХ» (Германия) о взыскании с ответчиков солидарной задолженности по провозной плате за международную автомобильную перевозку в сумме 624 935 рублей, эквивалентной 18 172 евро. Свои требования предприниматель основывал на положениях Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19.05.1956, нормах Гражданского кодекса Российской Федерации и Устава автомобильного транспорта РСФСР (с учетом уточнения исковых требований).

⁶ Иванова И. А. Актуальные вопросы международного транспортного права// Актуальные проблемы юридической науки: сборник научных трудов. - Тольятти. - 2008. - № 3. - С. 116.

Судом к участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечены общество с ограниченной ответственностью «СибТИР» и общество с ограниченной ответственностью «СибТЭК».

Исковые требования предпринимателя Судом оставлены без рассмотрения, поскольку суд, исходя из положений статей 1186, 1211 Гражданского кодекса Российской Федерации, сделал вывод о том, что к отношениям сторон подлежат применению нормы российского законодательства, регулирующие отношения по договору перевозки, нормы же международного права могут быть применены к ним только в случае возникновения коллизии в праве. Суд также указал, что истцом не был соблюден досудебный порядок урегулирования спора, предусмотренный статьей 797 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Постановлением апелляционного суда определение по делу отменено, дело передано на рассмотрение суда первой инстанции. Суд апелляционной инстанции отметил неправильное применение статьи 797 Гражданского кодекса Российской Федерации, поскольку ее положения предусматривают обязательное предъявление претензии к перевозчику. В данном случае ответчики по делу перевозчиками не являются, перевозчиком является истец. Суд апелляционной инстанции подтвердил вывод суда первой инстанции о том, что нормы международного права могут быть применены к отношениям сторон только в случае возникновения коллизии в праве.

Решением арбитражного суда Алтайского края иски удовлетворены частично: с иностранной компании в пользу предпринимателя за просрочку внесения провозной платы взыскано 29 485 рублей 25 копеек, что является эквивалентом 999,5 евро, в остальной части требований отказано. В иске к транспортному агентству отказано.

Постановлением Седьмого арбитражного апелляционного суда от 22.12.2008 решение суда первой инстанции отменено, в иске отказано со ссылкой на пропуск предпринимателем срока исковой давности. При этом суд руководствовался статьями 199, 200, 797 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Кассационная инстанция постановлением суда апелляционной инстанции оставила без изменения.

В заявлении, поданном в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации, о пересмотре в порядке надзора постановлений судов апелляционной и кассационной инстанций предприниматель просит их отменить как нарушающие единообразие в толковании и применении судами норм материального права.

Данный договор перевозки груза, оформленный в виде

международной транспортной накладной CMR 290605/HMS, является международной коммерческой сделкой, на которую распространяются положения Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19.05.1956.

Согласно части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Это же положение закреплено в пункте 1 статьи 7 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Россия и Германия являются участниками Конвенции.

В самой международной товарно-транспортной накладной имеются указания на осуществление перевозки в соответствии с условиями Конвенции. Следовательно, при рассмотрении спора о взыскании задолженности по оплате вознаграждения за состоявшуюся международную автомобильную перевозку суд должен руководствоваться положениями Конвенции.

В случае, когда спорные вопросы не урегулированы международным договором, суд должен руководствоваться нормами внутригосударственного российского гражданского права.

В соответствии с пунктом 5 статьи 23 Конвенции в случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать платы за перевозку.

В силу пункта 3 статьи 30 Конвенции просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.

Согласно отметке в товарно-транспортной накладной груз получен обществом «Внешторгресурс» 27.07.2005. Как утверждает истец, письменная оговорка о несоблюдении срока доставки в виде счета № 3322-09-05, выставленного транспортному агентству и подтверждающего возмещение ущерба третьим лицам, была направлена ему лишь 06.09.2005, то есть с пропуском срока, установленного пунктом 3 статьи 30 Конвенции. Этому обстоятельству судом не дана оценка.

Таким образом, отказ от взыскания провозной платы сделан без учета указанных положений Конвенции.

Кроме того, суд первой инстанции не установил круг лиц, участвующих в деле, характер отношений между сторонами спора, не полностью выяснил обстоятельства, имеющие существенное значение для дела, а также не обсудил вопроса о правомерности применения к отношениям сторон Устава автомобильного транспорта РСФСР, в частности статьи 103, которая применяется только при наличии прямой ссылки на нее в договоре.

Суды апелляционной и кассационной инстанций сделали вывод о пропуске истцом срока исковой давности без учета отзыва ответчиками своего заявления о пропуске истцом этого срока, зафиксированного в протоколе судебного заседания.

Между тем исходя из положений пункта 1 статьи 32 Конвенции исковое заявление подано предпринимателем с соблюдением срока исковой давности.

При таких обстоятельствах все названные судебные акты признаны нарушающими единообразие в толковании и применении арбитражными судами норм права и отменены Президиумом Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. Дело направлено на новое судебное рассмотрение.

Актуальные вопросы автомобильных перевозок:

Международные автомобильные перевозки оказывают непосредственное влияние на формирование структуры и объема внешней торговли государства, внешнеэкономические связи, развитие финансового потенциала.

В России выполняют международные автомобильные перевозки свыше 2500 предприятий, использующих для этих целей свыше 12 тысяч автомобилей (данные 2003 года) ⁷.

Анализ практических материалов свидетельствует о том, что отечественные автотранспортные предприятия регулярно сталкиваются с комплексом политических и экономических проблем, в том числе являющихся причиной преобладания иностранных перевозчиков в общем объеме автомобильных международных перевозок грузов между зарубежными государствами и Российской Федерацией.

В связи с чем вопросы правовой регламентации рассматриваемого вида перевозок с участием иностранного элемента приобретают в последнее время особую актуальность.

Источники правового регулирования автомобильных перевозок грузов носят двойственный характер. С одной стороны, источником являются международные договоры, а с другой - нормы права и судебная практика отдельных государств.

Двусторонние соглашения России с иностранными государствами по вопросам международных автомобильных перевозок подписаны с 47 государствами.

Так основным международным договором является Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов, которая применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, когда место принятия груза и место, предназначенное для сдачи груза, указанные в договоре,

⁷ Иванова Т. А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов: Учебное пособие/ Под ред. Антипова Н. П. Саратов, 2003.- С. 5.

находятся в двух разных странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции, независимо от местожительства и национальности сторон договора. Россия является ее участницей, в связи с чем положения данной Конвенции будут применимы и к правоотношениям по договору перевозки грузов, сторонами которого являются российские и казахские предприниматели.

Между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан 15 апреля 2003 году было заключено в г. Омске «Соглашение о международном автомобильном сообщении», в соответствии со статьей 8 которого определено, что перевозки грузов на основании данного Соглашения сопровождаются оформлением транспортных накладных, которые должны соответствовать требованиям Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 года.

В отношении пограничного, таможенного, транспортного и санитарного контроля, а также проведения таможенного оформления применяются положения международных договоров, участниками которых являются государства Договаривающихся Сторон, а при решении вопросов, не урегулированных этими договорами, применяется законодательство государства Договаривающейся Стороны, на территории которого производится соответствующий контроль.

Необходимо отметить, что международными договорами могут быть установлены ограничения на осуществление перевозок иностранными перевозчиками на территории Российской Федерации. Так, например, в 2002 году отказ в иске иностранному юридическому лицу о признании за ним права на осуществление автомобильных грузовых перевозок в международном сообщении в пределах Российской Федерации, Высшим Арбитражным Судом Российской Федерации был признан обоснованным.

Президиум ВАС РФ, указал в Постановлении от 15.05.2002 г. № 9079/01 Арбитражный суд, признавая за иностранной фирмой право на осуществление перевозок на территории Российской Федерации, не учел наличия межведомственного соглашения об автомобильном сообщении, заключенного министерствами транспорта Киргизии и России 10.06.92 в целях развития автомобильного сообщения между Республикой Кыргызстан и Россией, а также для развития транзита по территории обеих стран. Согласно статье 2 соглашения каждая из Договаривающихся Сторон обязывалась обеспечить условия для беспрепятственного проезда автотранспортных средств другой Договаривающейся Стороны по территории своего государства, следующих транзитом в третьи страны.

Кроме того, в соответствии с Соглашением между государствами - участниками Соглашения о формировании Транспортного союза о

международном автомобильном сообщении, утвержденным решением Совета глав правительств при Межгосударственном Совете Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации от 24.11.98 № 40 (далее - Соглашение № 40), должны были осуществляться регулярные и нерегулярные перевозки грузов, пассажиров и багажа между государствами - участниками данного Соглашения транзитом через их территории автотранспортными средствами, зарегистрированными в этих государствах.

Транзит осуществляется на основе специальных разрешений (статья 3 Соглашения № 40). Кроме того, в силу Соглашения № 40 иностранные перевозчики (юридические лица, их филиалы или представительства, а также индивидуальные предприниматели) могли осуществлять перевозки до границы Российской Федерации. При этом статьей 9 данного Соглашения перевозчику одной из Сторон запрещается осуществлять перевозки пассажиров и грузов между двумя пунктами, расположенными на территории государства другой Стороны.

Международные автомобильные перевозки по территории Российской Федерации иностранными перевозчиками должны были осуществляться с соблюдением установленного международным правом и внутренним законодательством порядка, а осуществление внутренних автомобильных перевозок по территории России иностранным перевозчикам вообще запрещалось. Это ограничение следует рассматривать как изъятие из общепринятого для иностранных перевозчиков режима, установленного Федеральным законом от 09.07.99 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации». Статья 4 этого Закона определяет общий режим деятельности иностранных фирм в России: «правовой режим деятельности иностранных инвесторов не может быть менее благоприятным, чем правовой режим деятельности, предоставленный российским инвесторам, за изъятиями, устанавливаемыми федеральными законами».

Таким образом, иностранное юридическое лицо с учетом изъятий, установленных международным договором и федеральным законом, не может осуществлять внутренние перевозки в Российской Федерации автомобильным транспортом, принадлежащим этому юридическому лицу.

В сфере осуществления автомобильных перевозок в России действует иной порядок допуска иностранных инвестиций - через создание на территории России коммерческой организации с иностранными инвестициями⁸.

Анализ арбитражной практики по спорам с участием иностранных лиц в сфере международных перевозок грузов и совершение

⁸ Постановление Президиума ВАС РФ от 15.05.2002 г. № 9079/01// Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. - 2002. № 9.

внешнеэкономических контрактов позволил Высшему Арбитражному Суду РФ выработать следующие отдельные рекомендации в Информационном письме от 16.02.1998 года № 29 «Обзор судебно-арбитражной практики разрешения споров по делам с участием иностранных лиц» по вопросам применения коллизионных норм:

1). Арбитражный суд при разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, в отношении которой стороны определили место рассмотрения спора, но не определили применимое право, выбирает применимое право самостоятельно на основе коллизионных норм, содержащихся в международном договоре, национальном законе;

2). При разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, в отношении которой стороны определили применимое право, арбитражный суд исходит из того, что стороны свободны в выборе права, применимого к существу спора (принцип автономии воли сторон);

3). Арбитражный суд при разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, регулируемой по соглашению сторон российским правом, но отношения по которой попадают под действие международного договора, участником которого является Российская Федерация, руководствуется в силу пункта 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации (статья 7 Гражданского кодекса Российской Федерации) нормами международного договора. Вопросы, неурегулированные международным договором, регулируются российским правом;

4). Арбитражный суд при разрешении спора между сторонами - участниками внешнеэкономических отношений о возмещении вреда при определении применимого права применяет нормы международного договора, а в случае его отсутствия - коллизионные нормы российского (советского) законодательства;

5). При разрешении спора между сторонами - участниками внешнеэкономических отношений, возникшего вследствие неосновательного обогащения одной из сторон, арбитражный суд при определении применимого права руководствуется коллизионными нормами российского законодательства;

6). В случае, если стороны во внешнеэкономическом контракте в качестве применимого права в общей форме указали на законодательство нескольких государств, суд вправе определить применимое право на основе коллизионных норм;

7). Арбитражный суд при разрешении спора между сторонами по внешнеэкономической сделке, указавшими на внутригосударственный нормативный акт отдельного государства в качестве элемента договорного регулирования, решает вопрос о выборе права применимого помимо этого акта, на основе коллизионных норм международного договора или российского закона.

Актуальные вопросы железнодорожных перевозок:

Железнодорожный транспорт страны является ведущим и выполняет около 40% грузооборота страны. Протяженность российских железных дороги составляет около 300 000 км, включая 150 000 км магистральных путей, по которым движутся более 15 000 локомотивов и почти 600 000 вагонов ⁹.

Занимая около 7% от протяженности сети железных дорог мира, железные дороги России выполняют более 20% грузооборота в мире, и это не предел ¹⁰.

В соответствие со статьей 4 ФЗ № 147-ФЗ от 17.08.1995 г. «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки являются сферой естественной монополии.

Одним из основных договоров по регламентации международных железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках (КОТИФ) 1980 г., учредившее Организацию международного железнодорожного транспорта. Данным соглашением регулируются отдельные важные вопросы в сфере перевозок: например, предельные сроки доставки грузов, предельный размер ответственности железных дорог в случаях не сохранности перевозимых грузов. Несмотря на то, что Российская Федерация не является участницей КОТИФ, его положения, связанные с ним инструкции и другие нормативные акты применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию.

В то же время, Россия является участницей **Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)** 1951 г., которое устанавливает прямое международное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами различных государств-участниц.

Данным соглашением установлено императивное правило о случаях не применении положений этого соглашения: 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; между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения; 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.

Так, Определением Высшего Арбитражного Суда РФ от 20.07.2007 г. № 5787/07 было установлено ненадлежащее применение норм права

⁹ Всемирный конгресс ФИАТА в Москве завершил свою работу//www.far-aert.ru/news/otchet_o_kongresse.htm

¹⁰ [www.eatu.ru/etatu.ru.page\(DOC\).doc\(5571\).folder\(62\).html](http://www.eatu.ru/etatu.ru.page(DOC).doc(5571).folder(62).html)

со стороны ОАО «РЖД», а именно необоснованно применения к правоотношениям сторон по договору перевозки грузов положений **Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении** (СМГС).

Как было установлено судебными инстанциями, в ноябре - декабре 2004 года ОАО «РЖД» осуществляло перевозку груза по маршруту станция отправления Осенцы Свердловской железной дороги - станция назначения Балтийский Лес Калининградской железной дороги. Груз следовал в адрес ООО «Лукойл-Калининградморнефть» транзитом по территории Республики Беларусь и Литовской Республики. Суды указали, что к спорным правоотношениям положения СМГС не применяются, поскольку они регулируются нормами транспортного законодательства Российской Федерации.

Доводы заявителя о необходимости применения к спорной перевозке норм СМГС, поскольку стороны осуществляли перевозку в международном сообщении и оформляли ее международными железнодорожными накладными, были признаны несостоятельными на основании статьи 1 СМГС, в соответствии с которым его предметом является установление прямого международного железнодорожного сообщения для перевозок грузов между железными дорогами стран - участниц указанного соглашения. Так как рассматриваемая перевозка не является перевозкой в прямом международном железнодорожном сообщении, нормы СМГС не подлежат применению.

Так, общество с ограниченной ответственностью «Лукойл-Калининградморнефть» обратилось в Арбитражный суд Калининградской области с иском к открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» в лице филиала «Калининградская железная дорога» - о взыскании 389 507 руб. штрафных санкций по статье 97 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее - УЖДТ РФ).

Решением суда от 03.12.2008 иски требования Общества удовлетворены в полном объеме.

В апелляционном порядке дело не пересматривалось.

В кассационной жалобе Дорога просит решение суда отменить и принять новый судебный акт об отказе Обществу в иске.

Податель жалобы ссылается на следующее: при разрешении спора судом нарушены нормы материального права, связанные с тем, что суд не применил исковую давность, о применении которой заявил ответчик до принятия судом решения по делу; согласно параграфу 1 статьи 31 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее - СМГС, Соглашение) такой срок составляет два месяца, и он Обществом пропущен; судом допущено неправильное толкование положений параграфа 3 статьи 2 СМГС.

Как следует из материалов дела, в январе - феврале 2008 года открытое акционерное общество «Российские железные дороги» осуществило перевозку груза - бензина моторного по маршруту: станция Осенцы Свердловской железной дороги - станция Балтийский Лес Калининградской железной дороги (номера железнодорожных накладных, по которым перевозился груз, указаны Обществом в исковом заявлении).

Данная перевозка с российской станции отправления на российскую станцию назначения осуществлялась транзитом по территории других стран (в данном случае - Республики Беларусь и Литовской Республики).

На станцию назначения спорный груз прибыл с нарушением сроков доставки, установленных Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 N 27 (далее - Правила исчисления сроков). Согласно расчету Общества размер пеней за просрочку доставки грузов составил 389 507 руб.

Общество 20.05.2008 в соответствии со статьей 97 УЖДТ РФ предъявило Дороге претензию N 17-2759 об уплате пеней за просрочку доставки грузов, которая оставлена Дорогой без рассмотрения со ссылкой на параграф 2 и пункт 3 параграфа 7 статьи 29 СМГС.

Отказ Дороги уплатить пени послужил основанием для обращения Общества в арбитражный суд с настоящим иском.

Возражая против требований истца, ответчик сослался на то, что спорная перевозка регулируется положениями СМГС и Обществом пропущен срок исковой давности для взыскания пеней, установленный параграфом 1 статьи 31 СМГС.

При разрешении спора арбитражный суд пришел к выводу о том, что перевозка, о которой идет речь в настоящем споре, не подпадает под действие СМГС, в связи с чем отклонил доводы Дороги о пропуске Обществом вышеуказанного срока исковой давности.

Кассационная инстанция полагает данный вывод правильным.

В соответствии со статьей 2 УЖДТ РФ под перевозками в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта понимаются перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают государственную границу Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.

Согласно статье 1 СМГС его предметом является установление прямого международного железнодорожного сообщения для перевозок грузов между железными дорогами государств, названия которых

указаны в данном Соглашении. В число таких государств, наряду с другими, входят Российская Федерация, Республика Беларусь, Литовская Республика.

Параграфами 1 и 2 статьи 2 СМГС закреплён принцип применения Соглашения. При этом в параграфе 3 статьи 2 СМГС перечислены случаи, когда Соглашение не применяется к перевозкам грузов.

В частности, Соглашение не применяется к перевозкам грузов, 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.

Материалы дела свидетельствуют о том, что в рассматриваемом случае перевозка спорного груза с российской станции отправления на российскую станцию назначения производилась только транзитом по территории Литовской Республики и Республики Беларусь. При этом под поездом железной дороги страны отправления в данной ситуации следует понимать поездное формирование с грузами, которые перевозчик в соответствии со статьей 785 Гражданского кодекса Российской Федерации обязался доставить со станции Осенцы Свердловской железной дороги на станцию Балтийский Лес Калининградской железной дороги в сроки, определяемые Правилами исчисления сроков.

При таких обстоятельствах суд первой инстанции пришел к правильному выводу о неприменении к спорным правоотношениям СМГС, в связи с чем обоснованно отклонил ссылку Дороги на пропуск Обществом срока исковой давности, предусмотренного параграфом 1 статьи 31 Соглашения.

Федеральным Арбитражным Судом Северо-Западного округа Российской Федерации (г. Санкт-Петербург) состоявшееся по делу решение признано законным, оставлено без изменения.

Интересным с точки зрения правоприменительной практики представляется Постановление Федерального арбитражного Суда Восточно-Сибирского округа (г. Иркутск) за 2009 год.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» в лице Улан-Удэнского отделения ВСЖД обратилось в Арбитражный суд Республики Бурятия с иском к гражданину, осуществляющему предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, имеющему статус индивидуального предпринимателя Сучкову о взыскании задолженности по договору международной перевозки груза железнодорожным транспортом в сумме 34 221 рубля 78 копеек.

Как установлено судом первой и апелляционной инстанций, согласно дорожной ведомости СМГС № 00643041 в адрес индивидуального предпринимателя Сучкова М.А. на станцию Тальцы поступил груз в трех вагонах, следовавший из Монголии.

Индивидуальный предприниматель Сучков М.А. груз от перевозчика не принимал, что подтверждается отсутствием отметок в дорожной ведомости СМГС № 00643041.

Согласно дорожной ведомости на перевозку грузов прямым сообщением № ЭО972271 по заявлению индивидуального предпринимателя Сучкова М.А., указанный груз был переадресован ответчиком со станции Тальцы на станцию Череповец 2 (грузополучатель ОАО «Северсталь»). Дорожная ведомость содержит отметку о переадресовке.

Переадресовка груза грузополучателю ОАО «Северсталь» до станции назначения Череповец 2 оформлена дорожной ведомостью для внутренних, а не международных сообщений. Указанная в дорожной ведомости сумма провозной платы индивидуальным предпринимателем Сучковым М.А. оплачена.

Требую взыскать с ответчика сумму неосновательного обогащения, возникшего в результате сбережения ответчиком суммы платы за перевозку грузов как разницу между подлежащим применению тарифом за перевозку грузов и фактически оплаченным тарифом, истец обратился в суд.

Арбитражные суды первой и апелляционной инстанций, установив, что оформление и принятие истцом груза к перевозке произведены по перевозочным документам внутреннего сообщения, провозная плата за перевозку рассчитана и произведена в соответствии с дорожной ведомостью, отказали в удовлетворении исковых требований.

Суд кассационной инстанции судебные акты по делу отменил, дело направил на новое рассмотрение в суд первой инстанции. При этом он указал, что Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации предоставляет грузоотправителю или грузополучателю право производить переадресовку груза с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. Переадресовка грузов в прямом сообщении на станции назначения осуществляется по новым перевозочным документам, за исключением случаев переадресовки по первоначальным документам, к которым относятся негабаритные грузы и грузы, перевозка которых не предусмотрена техническими условиями погрузки и крепления грузов.

При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам заявитель переадресовки обязан внести все платежи по первоначальным перевозочным документам и произвести расчеты по всем причитающимся платежам по новым перевозочным документам (пункт 9 Правил переадресовки грузов с учетом разъяснений, данных в пункте 39 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта»).

Пунктом 39 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 №30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» разъяснено, что в случае когда груз следовал по международным перевозочным документам и первоначальный грузополучатель произвел переадресовку груза, который не был им принят от перевозчика в порядке предусмотренным Уставом, другому грузополучателю перевозка груза по новым перевозочным документам не может служить основанием для прекращения договора международной перевозки, в том числе и в случае завершения таможенного оформления груза.

Следовательно, в рассматриваемом случае учитывая, что груз не был принят индивидуальным предпринимателем Сучковым М.А. на станции Тальцы, и переадресован в связи с заявлением ответчика на станцию Череповец 2 требования истца о взыскании денежной суммы в качестве платы за перевозку грузов по международной перевозке является обоснованным.

Оформление ОАО «РЖД» дорожной ведомости для внутренних сообщений также не является основанием для отказа в иске, исходя из положений параграфа 5 статьи 15 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

Также Российская Федерация является участницей и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), заключенной в Женеве 19.05.1956 года. Сферой применения этой Конвенции распространяется на возмездные договоры дорожной перевозки грузов транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции.

Интересным представляется по данному вопросу и практика **Московского региона.**

Общество с ограниченной ответственностью обратилось в суд с иском к акционерному обществу о взыскании рублевого эквивалента стоимости груза, принятого к перевозке, но не доставленного в адрес получателя в связи с конфискацией груза таможенными органами и обращением его в доход государства.

Иск был заявлен на основании статьи 15 ГК РФ, части 1 статьи 17 Конвенции о договоре международной дорожной перевозке груза. Решением суда иск удовлетворен. Постановлением суда апелляционной инстанции Решение суда первой инстанции оставлено без изменения.

Суд кассационной инстанции судебные акты по делу отменил по следующим основаниям.

Арбитражный Суд удовлетворил иск на основании части 1 статьи 17 Конвенции, согласно которой перевозчик несет ответственность

за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей.

Утрата груза имела место вследствие конфискации таможенным органом, из-за несоответствия перевозимого товара сведениям, содержащимся в товаросопроводительных документах, в чем, по мнению суда, усматривается вина перевозчика, не проверившего точность указаний, сделанных в накладной при принятии груза от отправителя.

Однако Конвенция не предусматривает обязанности перевозчика проверять правильность и полноту этих документов и сведений (часть 2 статьи 11 Конвенции).

Согласно статье 8 Конвенции на перевозчика возлагается обязанность по проверке точности записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров, а также внешнего состояния груза и упаковки.

Делая вывод о том, что ответчик не исполнил обязанности, возложенной на него данной нормой закона, суд в нарушение статьи 127 АПК РФ не обосновал его ссылкой на соответствующие доказательства.

Возлагая на перевозчика ответственность по возмещению убытков, суд не выяснил наличия всех условий, необходимых для ее применения.

Из принятых судебных актов не усматривается, какие обязательства были нарушены ответчиком, имеется ли причинная связь между правонарушением и убытками, а также их наличие и размер.

Применяя ответственность по части 1 статьи 17 Конвенции, суд не дал оценки доводам Ответчика о необходимости применения части 2 статьи 17 Конвенции, освобождающей его от ответственности с учетом положений статьи 11 Конвенции, устанавливающей ответственность за правильность и полноту сведений, изложенных в сопроводительных документах на отправителя груза.

Вывод суда о том, что действиями ответчика истцу причинен ущерб судом не достаточно обоснован и мотивирован.

Применение названной Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

Так, в Постановлении от 30.09.2003 г. № 7127/03 Президиум ВАС РФ, отменяя судебные акты нижестоящих судебных органов РФ, указал на необходимость применения положений вышеуказанной Конвенции к спорным правоотношениям сторон.

Как было установлено, Общество с ограниченной ответственностью «Торгово-промышленная компания «Балтптицепром» (далее - компания) обратилось в Арбитражный суд Калининградской области с иском к

предпринимателю Тяпушову В.Ф. о взыскании 9000 долларов США убытков, связанных с утратой груза при перевозке, и возврате 4100 рублей провозной платы.

Между сторонами заключен договор от 05.06.02, согласно которому ответчик обязался доставить два холодильных компрессора в ремонт в город Каунас, Литва. Груз был адресован обществу с ограниченной ответственностью «Кауно Энергетикос Ремонтас».

Во исполнение условий договора ответчик по международной товарно-транспортной накладной CMR принял указанный груз к перевозке. В пути следования груз вместе с автомобилем был похищен неизвестными лицами, что ответчиком не оспаривалось.

Указанное обстоятельство послужило основанием для предъявления в арбитражный суд иска о взыскании ущерба в размере объявленной стоимости груза на основании пункта 2 статьи 796 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Арбитражные суды при принятии судебных актов также руководствовались нормами российского права.

Доводы ответчика о необходимости применения в данном случае норм Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов судами отклонены, поскольку стороны являются российскими хозяйствующими субъектами и в заключенном ими договоре перевозки ссылки на Конвенцию нет.

Между тем согласно статье 1 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (далее - Конвенция), участником которой является Российская Федерация, именно местонахождение пунктов погрузки и назначения в различных государствах является определяющим основанием для применения к договору дорожной перевозки грузов положений Конвенции, и, кроме того, отдельно указано, что применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

Поскольку грузополучателем холодильных компрессоров являлась организация, находящаяся в городе Каунасе (Литва), выводы судов о неприменимости норм Конвенции к спорным отношениям нельзя признать законными и обоснованными.

Более того, в самой международной товарно-транспортной накладной имеются указания на осуществление данной перевозки в соответствии с условиями Конвенции. Следовательно, при рассмотрении спора о взыскании убытков, связанных с утратой груза при перевозке, суд должен был руководствоваться положениями Конвенции.

Правоотношения по международной перевозке грузов, являясь сложными по своему юридическому характеру и субъектному составу, фактически соприкасаются с различными сферами человеческой деятельности.

Хотелось бы подтвердить изложенные выше позиции практикой российских регионов – **Восточной Сибири и Дальнего Востока.**

Так, Акционерная компания «АЛПРОСА» (закрытое акционерное общество) обратилась в Арбитражный суд Республики Саха (Якутия) с иском к обществу с ограниченной ответственностью «Саха Тур» о взыскании 608 259 рублей 66 копеек, в том числе 564772 рублей 20 копеек - основного долга по договору международной воздушной перевозки № 347 от 15.04.2005, 43487 рублей 46 копеек - процентов за пользование чужими денежными средствами за период с 22.08.2005 по 31.03.2006 и далее по день фактической оплаты долга.

Решением суда в удовлетворении иска отказано.

Постановлением апелляционной инстанции решение суда оставлено без изменения.

Из материалов дела следует, что между АК «АЛПРОСА» (перевозчик) и ООО «Саха Тур» (заказчик) заключен договор международной воздушной перевозки № 347, в соответствии с которым перевозчик оказывает, а заказчик приобретает услуги по международной воздушной перевозке пассажиров и багажа по маршруту, в сроки и на условиях, указанных в приложении к договору.

Приложением № 1 к договору № 347 от 15.04.2005 было определено выполнение рейсов по маршруту Якутск - Харбин - Якутск по датам 14, 20 июня, 5, 19 июля, 2, 16, 30 августа 2005 года с определением общей суммы работ за семь рейсов в размере 7 210 000 рублей, исходя из стоимости одного рейса 1 030 000 рублей с учетом НДС и расходов, связанных с выполнением рейсов.

Пунктом 3.2 договора стороны установили, что заказчик производит полную оплату каждого рейса, выполняемого перевозчиком на условиях, указанных в приложении № 1, за семь банковских дней до даты выполнения рейса на основании счета перевозчика.

Все запланированные сторонами рейсы были выполнены истцом.

Ссылаясь на ненадлежащее исполнение ответчиком обязательств по оплате услуг истца по договору международной воздушной перевозки № 347 от 15.04.2005, истец обратился в арбитражный суд с настоящим иском.

Отказывая в иске, суд первой инстанции исходил из того, что договор международной воздушной перевозки № 347 от 15.04.2005 является договором фрахтования воздушного судна, ответчик произвел оплату по договору в полном объеме, в связи с чем требование истца о взыскании суммы основного долга не подлежит удовлетворению. В удовлетворении исковых требований в части взыскания процентов за пользование чужими денежными средствами отказано в связи с фактическим погашением ответчиком суммы процентов.

Суды, исследовав положения статей 309, 787 Гражданского Кодекса Российской Федерации, статьи 104 Воздушного Кодекса

Российской Федерации, пришли к выводу, что Арбитражный суд Республики Саха (Якутия) обоснованно квалифицировал обязательственные отношения сторон как отношения, вытекающие из договора фрахтования воздушного судна.

В соответствии со статьей 309 Гражданского кодекса Российской Федерации обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона.

Письмом от 25.07.2005 № 177 истец сообщил ответчику о снижении стоимости рейсов пропорционально количеству пассажиров из расчета один убывающий пассажир из Якутска - 284 рубля 90 копеек, один убывающий пассажир из Харбина - 458 рублей 90 копеек, определив проведение перерасчета по окончании всех работ с оформлением снижения стоимости договора дополнительным соглашением.

Арбитражный суд Республики Саха (Якутия), исследовав и оценив переписку сторон, руководствуясь пунктом 2 статьи 434, пунктом 1 статьи 438 Гражданского кодекса Российской Федерации, пришел к обоснованному выводу о согласовании сторонами изменений к договору.

Отклонение загрузки пассажиров от расчетного, убывающих из Якутска, составило 341 человек, убывающих из Харбина - 483 человека, ввиду чего договорная стоимость подлежала уменьшению на 318 799 рублей 60 копеек и составила 6 891 635 рублей 10 копеек.

Согласно представленным в материалы дела платежным поручениям, ответчик произвел оплату по договору № 347 от 15.04.2005 в сумме 6 963 352 рублей 80 копеек, то есть в полном объеме.

Постановление ФАС Восточно- Сибирского округа состоявшееся по делу судебные акты были оставлены без изменения, признаны законными.

Интересным представляется дело, которое было рассмотрено ФАС Дальневосточного округа.

Закрытое акционерное общество «ОЛЬГЕРД» обратилось с иском в Арбитражный суд Хабаровского края к открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» о взыскании убытков, связанных с незаконной перегрузкой груза, прибывшего в адрес истца, из вагонов китайской стороны в российские, в сумме 720 188 руб. 74 коп. (с учетом изменения размера иска в порядке ст. 49 АПК РФ) на основании статьи 17 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях», статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», статей 15 и 797 ГК РФ, статьи 123 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Исковые требования мотивированы причинением ущерба незаконными действиями ОАО «РЖД», выразившимися в издании начальником филиала Дальневосточной железной дороги ОАО «РЖД»

телеграммы от 24.03.2007 № НР 4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт» в период с 24.03.2006 по 23.09.2007, так как указанные действия ОАО «РЖД» до 23.09.2007 признаны решением № 1 от 22.01.2008 Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю (далее - антимонопольный орган) противоречащие пункту 9 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», технологическому процессу работы пограничного перегрузочного района Гродеково от 23.04.2003 и технико-распорядительному акту железнодорожной станции Гродеково от 25.10.2005.

Решением арбитражного суда от 15.05.2009, оставленным без изменения постановлением Шестого арбитражного апелляционного суда от 16.07.2009, в удовлетворении исковых требований отказано по мотиву пропуска истцом срока исковой давности, о применении которой заявлено стороной в споре.

Судом установлено и подтверждается материалами дела, что в 2007 году ответчиком осуществлялась перевозка грузов в прямом международном сообщении между Китайской Народной Республикой (КНР) и Российской Федерацией. Перевозка грузов осуществлялась в соответствии с параграфом 2 статьи 3 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее - СМГС) без перегрузки на пограничных станциях железных дорог.

Начальником филиала Дальневосточная железная дорога ОАО «РЖД» издана телеграмма от 24.03.2006 № НР 4461 «О запрете выдачи грузов на пограничной станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт».

На основании названной телеграммы за перегрузку груза, прибывшего в адрес ЗАО «ОЛЬГЕРД», из китайских вагонов в российские с лицевого счета истца в период с 24.03.2006 по 23.09.2007 списаны денежные средства в сумме 720 188 руб. 74 коп.

Решением Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю № 1 от 22.01.2008 действия ОАО «РЖД» в этой части признаны незаконными.

Вступившим в законную силу решением Арбитражного суда Хабаровского края от 27.06.2008 по делу № А73-4080/2008-63, решение антимонопольного органа о признании действий ОАО «РЖД» в лице филиала «Дальневосточная железная дорога», выразившиеся в издании начальником данного филиала ОАО «РЖД» М.М. Заиченко телеграммы от 24.03.2007 НР-4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт», противоречащими пункту 9 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», а также технологическому процессу работы пограничного перегрузочного района Гродеково от 23.04.2003 и технико-распорядительному акту

железнодорожной станции Гродеково от 25.10.2005 (п. 1 решения № 1).

Истец, считая, что перевозчик незаконно производил в период с 24.03.2007 по 23.09.2007 перегрузку груза, поступающего в адрес ЗАО «ОЛЫГЕРД» из китайских вагонов в российские и списывал с лицевого счета ТехПД денежные средства в заявленной сумме, направил претензию ответчику.

Неудовлетворение ОАО «РЖД» претензии послужило основанием для обращения истца с настоящим иском в арбитражный суд.

Отказывая в удовлетворении иска, суд применил положения статьи 69 АПК РФ и пришел к выводу о том, что вышеназванное решение арбитражного суда имеет для настоящего дела преюдициальное значение, поэтому списание ответчиком денежных средств с лицевого счета истца в ТехПД в сумме 720 188 руб. 74 коп. является неправомерным.

Из содержания и смысла статьи 785 ГК РФ следует, что перевозочный процесс заканчивается моментом доставки груза в пункт назначения и его выдачей.

Вместе с тем суд исследовал представленные ответчиком документы, подтверждающие передачу китайской стороной спорных вагонов российской железной дороге, произведшей перегрузку, и выдавшей груз получателю, сделал вывод о том, что, платежи, произведенные за перегруз груза из вагонов иностранной железной дороги в российские, относятся к сборам, связанным с перевозками грузов в прямом международном сообщении. Правоотношения, возникшие между сторонами, регулируются СМГС.

Поскольку ответчик заявил о пропуске истцом срока исковой давности, суд по заявлению ОАО «РЖД» применил положения статьи 31 СМГС, в которой установлен специальный срок (девять месяцев) исковой давности по требованиям, вытекающим из договора международной перевозки грузов, и отказал в удовлетворении исковых требований.

В соответствии со статьей 199 ГК РФ истечение срока исковой давности, о применении которой заявлено стороной в споре, является основанием к вынесению судом решения об отказе в иске.

Постановлением ФАС Дальневосточного округа судебные акты по делу признаны законными.

В подтверждение проведенного анализа хотелось бы привести качестве приложения позиции судов регионов по отдельным вопросам (не всегда решаемым одинаково) применения законодательства о перевозке.

ПРИЛОЖЕНИЕ

практики применение законодательства о перевозке по рекомендациям Научно-Консультативного Совета Федерального арбитражного Суда Уральского округа.

1. Договор перевозки груза является реальным и вступает в силу не ранее передачи отправителем груза перевозчику. В соответствии с п. 2 ст. 785 Гражданского кодекса заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной или иного документа, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Транспортная железнодорожная накладная представляет собой письменную форму договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Передача груза отправителем подтверждается квитанцией о приеме груза, выдаваемой перевозчиком грузоотправителю на основании накладной. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости (ст. 2, 25 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

Договор перевозки считается заключенным при предоставлении грузоотправителем надлежаще составленной транспортной железнодорожной накладной и выданной на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза (п. 24 Постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

Перевозка грузов без составления накладной может свидетельствовать о наличии фактических отношений между отправителем груза и перевозчиком. Нормы Устава к таким отношениям не применяются.

Если транспортная железнодорожная накладная составлялась и передавалась перевозчику, но оказалась утраченной, доказательством наличия между сторонами договорных отношений, регулируемых нормами Устава, могут являться дорожная ведомость и квитанция о приеме груза.

2. Основанием требования грузоотправителя о возврате перевозчиком излишне уплаченной провозной платы в случае, если между сторонами был в надлежащей форме заключен договор перевозки, но фактически груз перевезен не был, является неисполнение перевозчиком обязательств по договору. Нормы о неосновательном обогащении в этом случае применению не подлежат.

Указанное требование, как вытекающее из перевозки грузов,

предъявляется к перевозчику с соблюдением претензионного порядка и с учетом сокращенного (годового) срока исковой давности (ст. 797 Гражданского кодекса, ст. 120 Устава железнодорожного транспорта), исчисляемого со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии (ст. 125 Устава).

3. По общему правилу, установленному в п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса, ч. 1 ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, обязанность по внесению платы за перевозку грузов возлагается на грузоотправителя. При этом в соответствии с ч. 5 ст. 30 Устава окончательные расчеты за перевозку груза производятся грузополучателем по прибытии груза на станцию назначения до момента его выдачи.

Нормы, предусмотренные ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, не исключают возможности перерасчета стоимости перевозки и размеров иных причитающихся перевозчику платежей и штрафов после выдачи груза (п. 19 Постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30). В этом случае перевозчик вправе предъявлять соответствующие требования по своему выбору как к грузоотправителю, так и к грузополучателю.

4. В соответствии со ст. 20 Устава техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик, он же обязан обеспечивать техническую исправность вагонов в пути следования.

Как следует из положений ст. 97 Устава железнодорожного транспорта, за просрочку доставки грузов, в том числе вызванную технической неисправностью вагонов, перевозчик уплачивает пени в определенном размере, если не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, предусмотренных ч. 1 ст. 29 Устава железнодорожного транспорта.

К таким обстоятельствам ч. 1 ст. 29 Устава железнодорожного транспорта отнесены обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии, а также иные не зависящие от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельства, препятствующие осуществлению перевозок.

Таким образом, при разрешении вопроса о наличии оснований для возложения на перевозчика ответственности за просрочку доставки груза (ст. 97 Устава железнодорожного транспорта), вызванную технической непригодностью вагонов, следует учитывать, что принадлежность вагонов, контейнеров грузоотправителю или третьим лицам сама по себе не является основанием, освобождающим перевозчика от ответственности.

5. В соответствии со ст. 44 Устава железнодорожного транспорта после выгрузки грузов, грузобагажа вагоны, контейнеры в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом должны быть очищены внутри и снаружи.

Если грузоотправитель осуществил погрузку грузов в неочищенные вагоны, а грузополучатель, выполняя возложенную на него обязанность по очистке вагонов от остатков ранее перевозимого груза, понес соответствующие убытки (расходы, связанные с оплатой стоимости очистки вагонов), грузополучатель имеет право на возмещение указанных убытков за счет грузоотправителя.

При переадресовке перевозимых грузов с изменением грузополучателя грузоотправитель возмещает убытки, понесенные в связи с очисткой вагонов от остатков ранее перевозимого груза, новому получателю грузов. Доказательствами переадресовки грузов являются документы, составленные (первоначальные перевозочные документы, исправленные) в соответствии с Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте, утвержденными Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 № 44.

6. Статьей 98 Устава железнодорожного транспорта установлена ответственность грузоотправителя за искажение в транспортной железнодорожной накладной, в числе прочего, сведений о грузах (включая занижение веса груза). Статьей 102 Устава установлена ответственность грузоотправителя за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера.

При разграничении ответственности, предусмотренной ст. 98 и 102 Устава железнодорожного транспорта, необходимо иметь в виду следующее.

Привлечение к ответственности по ст. 98 Устава возможно лишь в случае наступления в результате искажения сведений в накладной последствий в виде снижения стоимости перевозок грузов и (или) возможности возникновения обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ответственность грузоотправителя по ст. 98 Устава наступает за нарушение обязательств по договору перевозки.

Ответственность по ст. 102 Устава наступает за сам факт перегруза вагона, контейнера. Указанная ответственность наступает как за нарушение обязательств по договору перевозки, так и за нарушение обязательств по предъявлению груза и его погрузке в поданные транспортные средства, поскольку перегруз вагона, контейнера возможен еще до оформления накладной.

В том случае, когда грузоотправитель занижает в накладной вес груза (что влечет снижение стоимости грузоперевозки) и одновременно фактический вес груза превышает грузоподъемность вагона, контейнера, возможно привлечение грузоотправителя к ответственности за два правонарушения - по ст. 98 и ст. 102 Устава.

7. Штрафы, предусмотренные Уставом как мера ответственности за нарушение обязательств, связанных с перевозкой, являются законной

неустойкой (ст. 332 Гражданского кодекса). Это не препятствует уменьшению размеров штрафов судом в соответствии со ст. 333 Гражданского кодекса (п. 36 Постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30).

При применении ст. 333 Гражданского кодекса суд, уменьшая размер штрафа, явно несоизмерного последствиям нарушения обязательства, исходит из баланса между применяемой к нарушителю мерой ответственности и оценкой действительного (а не возможного) размера ущерба, причиненного в результате конкретного правонарушения (Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 21.12.2000 № 263-О).

Явная несоизмерность штрафа последствиям нарушения обязательства определяется в каждом конкретном случае исходя из обстоятельств дела. Сам по себе высокий размер штрафа, установленный нормами Устава, не может служить основанием для его снижения. Основаниями к уменьшению штрафа по ст. 333 Гражданского кодекса являются, в частности, следующие обстоятельства: истец, требующий взыскания штрафа, своими действиями прямо или косвенно содействовал наступлению ответственности ответчика; нарушение обязательства ответчиком не повлекло убытков у истца, не повлияло на безопасность движения, не вызвало иных негативных последствий; штраф многократно превышает плату, которую истец получил бы за использование вагонов, и т.д.

Отсутствие вины ответчика, нарушившего обязательство, связанное с перевозками, не может служить основанием для освобождения от ответственности, если перевозки производились в связи с осуществлением ответчиком предпринимательской деятельности (п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса). Однако обстоятельства, при которых произошло нарушение обязательства перевозчиком (специфика пропускной способности подъездных путей; зависимость сроков оборота вагонов не только от ответчика, но и от иных организаций, и др.), могут быть приняты во внимание при разрешении вопроса о снижении размера ответственности на основании ст. 333 Гражданского кодекса.

Мамбетова Ж.М.,
*судья Специализированного
экономического суда
Актюбинской области*

Правовое регулирование договоров о международных перевозках

Международными перевозками считаются перевозки грузов и пассажиров на всех видах транспорта между Республикой Казахстан и иностранными государствами и (или) транзитом через Республику Казахстан. В налоговом учете, в соответствии с пунктом 2 статьи 224 Налогового кодекса РК, перевозка считается международной, если оформление перевозки осуществляется едиными международными перевозочными документами, а в случае перевозки экспортируемых товаров по системе магистральных трубопроводов – документами, подтверждающими передачу экспортируемых товаров покупателю либо другим лицам, осуществляющим дальнейшую доставку указанных товаров, с предоставлением грузовой таможенной декларации, оформленной в таможенном режиме экспорта.

В случае осуществления перевозки пассажиров или экспортируемых товаров по территории РК несколькими транспортными организациями началом международной перевозки признается место начала перевозки или транспортировки товаров (почты, багажа) транспортной организацией, осуществляющей перевозку до границы Казахстана.

В случае осуществления перевозки пассажиров или импортируемых товаров (почты, багажа) несколькими транспортными организациями к международной относится перевозка, осуществляемая транспортной организацией, посредством транспорта которой пассажиры, товары (почта, багаж) были ввезены на территорию Казахстана.

Перевозчиком, согласно статье 1 Закона РК от 21 сентября 1994г. «О транспорте в Республике Казахстан», является юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений за плату или по найму и имеющее на это лицензию или соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке. Транспортные средства в соответствии со статьей 15 этого Закона должны иметь сертификат, определяющий соответствие требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, международным и государственным стандартам и техническим условиям, а также быть зарегистрированными в установленном законодательством порядке.

Общие правила и условия при заключении договоров перевозки регламентируются статьями 688 – 707 ГК РК, нормами транспортного права и международными соглашениями (конвенциями), а также определяются соглашением сторон. В зависимости от условий перевозки грузов заключаются следующие виды договоров:

1. Договор перевозки груза (заключается на разовую перевозку конкретного груза).

2. Договор фрахтования или чартера (порядок заключения, форма договора и его виды устанавливаются законодательными актами о транспорте и частично регулируются статьями 585 и 591 ГК РК).

3. Договор транспортной экспедиции (предоставления транспортно - экспедиторских услуг).

4. Договор прямой смешанной (комбинированной) перевозки (перевозка осуществляется по единому транспортному документу, но при отсутствии единого перевозчика или экспедитора). В Женевской конвенции ООН 1980г. эти перевозки называются комбинированными. Специфика таких перевозок состоит в том, что договор перевозки заключается с оператором перевозки, который сам выбирает остальных участников и выдает на перевозку груза мультимодальный транспортный коносамент.

5. Договор транзитной перевозки (с применением и без применения мер нетарифного регулирования).

6. Линейный коносамент (договор морской перевозки, регулируемый Гаагско – Висбийскими правилами, содержащимися в Конвенции о коносаментах 1924г. с поправками согласно Протоколу, принятому в Брюсселе 23 февраля 1968 года).

7. Договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловое соглашение, договор на централизованный завод (вывоз) грузов и другие).

При осуществлении международных перевозок необходимо учитывать требования и условия следующих основных нормативных актов:

- Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980г.)
- Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия (г.Баку, 8 сентября 1998 г.);
- Международные стандартные правила ФИАТА перевозки груза в смешанном сообщении (1992 г.);
- Рамочное соглашение ЭКО по транзитным перевозкам (г.Алматы, 9 мая 1998 г.);
- Двусторонние Соглашения между Правительством РК и Правительствами зарубежных стран о международных перевозках грузов;

- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (г.Монреаль, 28 мая 1999 г.)
- Закон РК от 21 сентября 1994 г.
«О транспорте в Республике Казахстан»;
- Закон РК от 8 декабря 2001 г.
«О железнодорожном транспорте»;
- Закон РК от 15 декабря 2001 г.
«О государственном регулировании гражданской авиации»;
- Закон РК от 17 июля 2001 г. «Об автомобильных дорогах»;
- Закон РК от 17 января 2002 г. «О торговом мореплавании»;
- Закон РК от 12 апреля 2004 г.
«О регулировании торговой деятельности»;
- Таможенный Кодекс РК от 5 апреля 2003 г.
- Налоговый Кодекс РК от 12 июня 2001 г.
- Правила применения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с использованием книжек МДП, утвержденные приказом Таможенного комитета МГД РК от 15.02.2001г. № 51;
- Правила по применению разрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок в РК, утвержденные приказом министерства транспорта и коммуникаций от 13 декабря 1999г. № 904 – 1;
- Международные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС 2000».
- Европейское Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Женева, 1 февраля 1991 года). Казахстан присоединился к нему 31 января 2002 года.
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила).
- Принципы международных коммерческих контрактов, принятые в 1994 году Международным институтом унификации частного права (УНИДРУА).
- Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан, с одной стороны, Европейскими сообществами и их государствами – членами, с другой стороны (Брюссель, 23 января 1995 года). Казахстан ратифицировал его Законом от 26.05.1997 г.
- Постановление Правительства РК от 10 июля 2003г. № 681 «Об утверждении запретов на ввоз в РК и вывоз из РК товаров и транспортных средств, перечней товаров, запрещенных к помещению под некоторые таможенные режимы, а также запретов и ограничений на проведение операций с товарами, помещенными под отдельные таможенные режимы».

- Инструкция по осуществлению государственного контроля при применении трансфертных цен в международных деловых операциях, утвержденная совместным приказом Налогового комитета МФ РК и Агентства таможенного контроля РК от 11/13 августа 2003 г. № 325/386.
- Постановление Правительства РК от 20 сентября 2004 г. № 974 «О заключении Протокола о единых правилах лицензирования импорта и экспорта товаров, а также связанных с этим отдельных видов деятельности государства – членов Евразийского экономического сообщества».
- Приказ министра транспорта и коммуникаций РК от 17.02.06г. № 48 «Об утверждении Правил перевозки опасных отходов, в том числе выполнения погрузочно-разгрузочных работ».

Приведенный перечень не исчерпывающий, но даже его объем свидетельствует, что правовая база международной перевозки грузов довольно значительна и без помощи квалифицированных юристов ориентироваться в ней довольно сложно.

Безусловно, каждый из вышеперечисленных договоров перевозки грузов имеет свои особенности, но тем не менее в каждом из них должны быть четко и конкретно изложены все существенные условия, предписанные национальным законодательством, международными соглашениями или определенные обычаями делового оборота, применимыми к отношениям сторон.

Кроме того, следует учитывать и нормы транспортного права. Так, например, в соответствии с п.2 статьи 38 Закона «О железнодорожном транспорте» договором об организации перевозок грузов определяются объемы, сроки, качество перевозок, условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, а также иные условия организации перевозки, не предусмотренные настоящим Законом и правилами перевозок. В то же время п.2 статьи 36 этого же закона предусматривает, что «договор перевозки груза железнодорожным транспортом оформляется составлением железнодорожной транспортной накладной».

В соответствии со статьей 11 Закона «О транспорте в Республике Казахстан» в договоре перевозки должно быть в соответствующих разделах отражено, что:

- перевозчик имеет лицензию на право перевозки грузов;
- транспортное средство имеет сертификат соответствия;
- перевозчик обязан получить документы, подтверждающие соответствие отправляемого груза его сертификату, и возместить ущерб от потери или порчи груза, причиненный по его вине.

В договорах на перевозку груза обязательно, помимо общих для всех гражданско-правовых договоров разделов, должны быть такие разделы, как:

- базис поставки в соответствии с «ИНКОТЕРМС 2000»;
- количество и качество груза (приемка груза по качеству может осуществляться на основе документа (сертификата) или путем проверки качества фактически поставленного товара в месте приемки). В этом разделе должны быть учтены и требования статьи 32 Закона РК «О регулировании торговой деятельности»;
- условия перевозки груза, его маркировки и упаковки;
- страхование груза в соответствии с «ИНКОТЕРМС 2000» и гарантии;
- документация и извещения;
- место фактической сдачи-приемки и порядок приемки груза в пункте доставки;
- порядок предъявления претензий в случае недопоставки груза или поставки испорченного груза;
- вознаграждение экспедитора и порядок расчетов (фрахт и расчеты);
- порядок замены транспорта в случае его поломки;
- право по распоряжению грузом;
- право удержания груза в связи с невыплатой вознаграждения;
- применимое право при разрешении споров по договору (при изложении этого раздела следует руководствоваться статьями 1112 – 1115 ГК РК). В случае применения международных соглашений (конвенций) условия договора перевозки должны соответствовать их условиям, которые в ряде случаев отличаются от норм казахстанского законодательства. Например, согласно п. 3 статьи 22 Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года при перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования (стоимость одного такого права исчисляется в каждом государстве по своей методике) 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. При определении приоритета (преимущественной юридической силы) норм международных договоров (соглашений, конвенций) перед нормами национального законодательства следует руководствоваться постановлением Конституционного Совета РК от 11 октября 2000г. № 18/2 «Об официальном толковании пункта 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан». В этом акте, который подлежит обязательному исполнению, говорится следующее: 1.

Пункт 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан следует понимать так, что преимущественную юридическую силу перед законодательством Республики имеют международные договоры, заключенные ею в соответствии с Конституцией Республики, в установленном законодательством порядке и ратифицированные Парламентом Республики путем принятия соответствующего закона.² Международные договоры, не предусматривавшие ратификации как условия вступления в силу, заключенные до принятия Конституции 1995 года, являются действующими и сохраняют приоритет перед законодательством Республики, если такой приоритет для этих международных договоров прямо предусмотрен законами Республики, регулирующими соответствующие сферы правоотношений». Кроме того, при заключении международных договоров перевозки грузов следует учитывать и особенности законодательства страны перевозчика (экспедитора), а также нормы валютного, налогового и специального законодательства. В частности надо знать, что в соответствии с пунктом 12-2 статьи 225 Налогового кодекса РК обороты реализации работ и услуг, связанных с перевозками, являющимися международными в соответствии с вышеупомянутой статьей 224 этого же кодекса, а именно: работ, услуг по погрузке, разгрузке, перегрузке (сливу-наливу), экспедированию товаров, в том числе почты, экспортируемых с территории РК или импортируемых на нее, а также транзитных грузов; технического, аэронавигационного и аэропортового обслуживания; услуг морских портов по обслуживанию международных рейсов, освобождаются от налога на добавленную стоимость.

Знание этих и других правовых норм позволит избежать ненужных конфликтов и проблем с таможенными и налоговыми органами.

Ескенди́ров А.К.,
*председатель Специализированного
межрайонного экономического суда
Павлодарской области*

Понятие и виды международных перевозок грузов и пассажиров

Понятие международных перевозок.

Транспорт - одна из главных составных частей материальной базы экономико-правовой отрасли, он играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов и пассажиров в соответствии с потребностями производства и обеспечивает тем самым нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий.

С учётом широких экономических связей между странами в современном мире, важное значение имеют международные перевозки, а также их правовое регулирование.

Международную перевозку можно определить как перевозку грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемую на условиях, которые установлены заключёнными этими государствами международными соглашениями.

Особенность международных транспортных отношений состоит в наличии иностранного элемента: перевозка выполняется за границу, причем иностранный элемент присущ процессу перемещения, составляющему суть транспортной деятельности.

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.

В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Многие из них охватывают все или несколько видов транспорта. Например, таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.

Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий.

Помимо международных соглашений в процессе регулирования международных перевозок большая роль принадлежит внутригосударственным актам.

Виды международных перевозок и их правовое регулирование.

Международные железнодорожные перевозки

Одним из основных договоров по регламентации железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках (КОТИФ) 1980 г. учредившее Организацию международного железнодорожного транспорта. В КОТИФ предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Например, общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скоростью 400 км, а для грузов малой скоростью - 300 км в сутки.

Соглашение 1980 г. определяет предельный размер ответственности железных дорог в случае не сохранности перевозимых грузов в расчетных единицах МВФ - «специальных правах заимствования» (17 СПЗ, или 51 старый золотой франк на 1 кг веса брутто). (Сведениями о ратификации этого Соглашения Республикой Казахстан не располагаем).

В соответствии со статьёй 7 Соглашения перевозка грузов оформляется накладной, состоящей из трех листов: оригинал накладной; лист выдачи груза; лист уведомления о прибытии груза. Отправитель должен объявить в накладной ценность ряда грузов при предъявлении их к перевозке, например золота, серебра и платины, а также изделий из них; драгоценных камней; ценных мехов; отснятых фильмов; картин; статуй, Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной. При неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений с отправителя взыскивается штраф в пятикратном размере провозной платы. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности отправитель выплачивает штраф в пятикратном размере провозной платы.

Соглашение определяет сроки доставки грузов большой скоростью и малой скоростью. Эти сроки удлиняются на время задержки для выполнения таможенных и других правил; перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующее началу или продолжению перевозки; задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки,

По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю.

Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест и если при этом будет установлена полная или частичная утрата груза, недостача массы, отсутствие накладной и т. д.

Раздел IV Соглашения определяет порядок изменения договора перевозки. Право изменения договора перевозки принадлежит отправителю и получателю.

Соглашение (раздел V) подробно определяет виды и формы ответственности железных дорог. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМ ГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станцию назначения. 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.

Железная дорога ответственна 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.

Соглашение подробно регламентирует порядок и размеры возмещения за просрочку в доставке груза, снижения качества груза, а также при полной или частичной утрате груза (ст. 25-27). Выплата сумм возмещений и штрафов производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм.

Международные морские перевозки

В практике мореплавания применяются два основных вида договора перевозки груза:

- договор фрахтования судна, или чартер, применяемый при перевозке грузов вне регулярных линий на так называемых трамповых судах;

- договор перевозки на судне регулярной линии предусматривает сдачу отправителем груза перевозчику регулярной линии и получением от него коносамента на этот груз.

Чартер является документом, удостоверяющим наличие и содержание договора фрахтования, заключаемого между фрахтовщиком или фрахтователем, и рассчитан на перевозку крупных партий грузов, прежде всего массовых. При перевозках по чартеру предоставляется все судно, часть или определенное его помещение.

В настоящее время существует несколько проформ чартеров: рейсовый чартер, букинггот, тайм-чартер, димайз-чартер и т. д., которые определяют взаимоотношения сторон (фрахтовщика и фрахтователя, перевозчика и грузовладельца) при перевозке грузов в международном торговом мореплавании.

В зависимости от сложившихся условий перевозки различных родов грузов и отдельных направлений применяются определенные формы стандартных чартеров. В международном торговом мореплавании

обычно используются типовые формы чартеров, разработанные, одобренные либо рекомендованные Балтийской и международной морской организацией (БИМКО), Международной палатой судоходства (МПС), национальными палатами судоходства Великобритании, Японии, России и других стран. Содержание чартеров может существенно отличаться, но в любом случае в них отражаются такие вопросы, как наименование судовладельца и фрахтователя; название и краткая характеристика судна и груза; порт и время погрузки и т. д.

Договор морской перевозки заключается в письменной форме, причем наличие и содержание договора могут подтверждаться и другими письменными доказательствами - чартером, коносаментом и т.д. Перевозчик и грузополучатель при осуществлении систематических морских перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации таких операций. В таких случаях перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора. В марте 1978 г. в Гамбурге принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Эта Конвенция ратифицирована Республикой Казахстан Законом от 23 апреля 2008 года. Все положения Конвенции носят императивный характер. Она применяется ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если: а) порт погрузки или разгрузки, предусмотренные в договоре морской перевозки, находятся в одном из государств - участников Конвенции, или б) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из государств - участников Конвенции, или в) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или г) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями Конвенции или законодательством любого государства - участника Конвенции.

Положения Конвенции 1978 г. применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица. Конвенция подробно регламентирует вопросы ответственности перевозчика и грузоотправителя. Причем ответственность перевозчика основана на принципе презюмируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика. Однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

Согласно статьи 4 Конвенции ответственность перевозчика за груз охватывает период, в течение которого груз находится в ведении

перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. Он несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Перевозчик также несет ответственность за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если последний возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

Под понятие утраты подпадают все случаи не передачи получателю груза безотносительно к ее причинам (гибель груза, его потеря, хищение, конфискация, выдача неуполномоченному лицу и т.п.).

Под повреждением груза понимается как его порча, т.е. изменение его свойств, ведущее к полному или частичному обесценению груза, так и нарушение целостности предметов, составляющих груз.

Для наступления имущественной ответственности фрахтовщика между его противоправными действиями /бездействием/ и не сохранности принятого к перевозке груза должна быть причинно-следственная связь.

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

В целом для морского перевозчика объем и конкретное содержание требований по сохранению груза в своей значительной части определены в нормативном порядке - общими правилами перевозки, правилами перевозки отдельных видов грузов, другими нормативными актами.

Перевозчик освобождается от ответственности за не сохранность груза, возникшую вследствие недостатков тары и упаковки, если:

- такие недостатки не могли быть замечены перевозчиком в ходе приемки груза при проявлении им должной внимательности;
- груз в таре прибыл в пункт назначения без следов повреждения в пути.

Если на таре прибывшего в порт назначения груза будут следы ее повреждения в пути, т.е. есть основания полагать, что не сохранность груза связана с этим повреждением. Поэтому для снятия с себя ответственности перевозчик должен будет доказать, что причиной утраты или повреждения груза не является повреждение тары в пути. Наличие в коносаменте отметки о недостатках тары не лишает грузовладельца права представлять доказательство в подтверждение того, что утрата или повреждение груза не связаны с неисправностью

тары, равно как при отсутствии такой отметки перевозчик может приводить доказательства (данные коммерческого акта, экспертизы и др.) того, что утрата или повреждение груза произошли вследствие таких недостатков тары, которые не могли быть обнаружены при приеме груза к перевозке.

Международные воздушные перевозки

Международные воздушные перевозки регламентируются в основном Конвенцией о Международной гражданской авиации 1944 г. (ратифицирована постановлением Верховного Совета РК от 2 июля 1992 года), Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция), двусторонними договорами Республики Казахстан и национальным законодательством государств.

Согласно статье 6 Конвенции 1944 г. никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию государств-участников, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Конвенция 1944 г. выделяет следующие виды воздушных сообщений: регулярные, нерегулярные, каботажные. Для регулярных сообщений установлен разрешительный порядок. Нерегулярные полеты с коммерческими целями также носят разрешительный характер. Каботажные перевозки осуществляются в пределах территории государства.

Конвенция 1944 г. не препятствует двум или более государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах (статья 77). Правовые условия международных перевозок грузов и пассажиров определяются Варшавской конвенцией 1929 г. (дополнена Гаагским протоколом 1955 г.).

Договор перевозки оформляется для пассажиров составлением проездного билета, багажа - багажной квитанции, груза - авиагрузовой накладной. Каждая накладная должна быть исполнена в трех оригинальных экземплярах и вручаться вместе с грузом. Первый экземпляр предназначен для перевозчика и подписывается грузоотправителем, второй предназначен для грузополучателя, подписывается грузоотправителем и сопровождает груз, а третий подписывается перевозчиком и вручается грузоотправителю после приема груза для перевозки.

В авиагрузовой накладной должны быть включены следующие данные: место и дата составления авиа-документа; место отправки

и доставки; согласованные места остановок; фамилия и адрес грузоотправителя; фамилия и адрес первого перевозчика; фамилия и адрес грузополучателя; характер груза; количество мест, метод упаковки, особенности маркировки или номеров на местах; вес, количество, объем и размеры товара; заявление о том, что перевозка осуществляется по правилам, относящимся к ответственности, установленной Конвенцией 1929 г.

Если иное не установлено в авиагрузовой накладной, грузоотправитель и грузополучатель имеют следующие права: грузоотправитель может распорядиться грузом до его доставки грузополучателю, если предъявит свою копию авианакладной перевозчику и уплатит все соответствующие расходы; может обеспечить от своего имени права, даже если он действует в интересах другого лица, при условии выполнения всех обязательств по договору перевозки; грузополучатель вправе требовать, чтобы перевозчик передал товары и авиагрузовую накладную по прибытии их к месту назначения и выплате соответствующих сборов, а также выполнении других условий, указанных в накладной; принудительно осуществить права от своего имени, даже действуя в интересах другого лица, при условии выполнения всех обязательств грузоотправителем по договору перевозки.

В мае 1999 г. принята Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Конвенция вступит в силу, когда 30 государств ратифицируют ее. В ней уточнены: понятие воздушных перевозок, обязанности сторон, пределы ответственности в СПЗ, юрисдикция по разрешению споров и т. д. Монреальская 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 предприятиям.

В соответствии со ст. 1 Конвенции международной перевозкой называется всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника.

При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке (например, квитанция на груз).

Согласно ст. 18 Конвенции 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. Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза.

В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки при воздушной перевозке пассажиров, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 единиц СПЗ.

При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 единиц СПЗ в отношении каждого пассажира. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 единиц СПЗ за килограмм.

Международные автомобильные перевозки

Основными договорами, регламентирующими международные автомобильные перевозки, являются Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Конвенция о дорожном движении 1971 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. (Республика Казахстан присоединилась Указом Президента РК от 12 мая 1995 года № 2275), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г. (Республика Казахстан присоединилась Законом РК от 7 мая 2001 года).

Конвенция КДПГ предусматривает, что договор перевозки груза автотранспортом должен быть подтвержден накладной на перевозку груза. Она должна выдаваться в трех экземплярах и подписываться отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр выдается отправителю, второй прилагается к товарам, а третий остается у перевозчика. Накладная на перевозку груза является доказательством заключения договора перевозки, ее условий и получения товаров перевозчиком (ст. 9).

Отправитель имеет право распоряжаться товарами, в частности, потребовать от перевозчика приостановить транзит, изменить место назначения товаров или передать их лицу, иному, чем указано в накладной.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату товаров и за ущерб, причиненный им как с момента принятия товара к перевозке, так и до момента их доставки. Однако перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, ущерб или задержка в доставке возникли в результате: а) правонарушений действий или небрежности истца; б) указаний истца, которые не связаны с

неправомерными действиями или небрежностью перевозчика; в) недостатками товаров, обусловленными специфическими свойствами; г) обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить (ст. 17).

Срок исковой давности по Конвенции КДПГ составляет один год. При умышленном причинении вреда, которое приравнивается к умышленному деликту, исковая давность составляет три года. В соответствии со ст. 32 Конвенции этот срок начинает течь: а) в случае частичной утраты, повреждения или задержки доставки с даты доставки; б) в случае полной гибели - с 13-го дня после истечения согласованного срока или, если ограничительный срок не установлен, с 60-го дня от даты принятия товаров перевозчиком; в) во всех других случаях—по истечении 3 месяцев после заключения договора.

В октябре 1997 г. государства - члены СНГ заключили Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа. Действие этой Конвенции распространяется на перевозчиков государств-участников, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами, независимо от страны их регистрации и имеет для них обязательную силу. Конвенция определяет порядок организации международных перевозок, страхования грузов и пассажиров, пограничный и таможенный контроль.

В Конвенции закреплены коллизионные нормы, которые указывают, право какого государства должно быть применено для урегулирования отношений с иностранным элементом, а именно закон места нахождения государственного органа, закон страны следования, закон суда, закон места причинения вреда и др.

Практика специализированного межрайонного экономического суда Павлодарской области

СМЭС Павлодарской области гражданские дела по спорам связанным с перевозкой с участием иностранного элемента в качестве истца либо ответчика в 2009-2010 г.г. не рассматривались

В 2010 года рассмотрено одно гражданское дело, связанное с автомобильной перевозкой груза из Республики Казахстан в Российскую Федерацию, где истцом и ответчиком выступили казахстанские юридические лица.

ТОО фирма «Беркут ПВ» обратилось в суд с иском к ТОО МТК «АТВ-Транс» о взыскании убытков, причиненных ненадлежащим исполнением обязательств по договору перевозки груза. По делу установлено следующее.

Согласно договора № 3а от 1 февраля 2010 года на перевозку груза автомобильным транспортом (далее – Договор) Ответчик (Исполнитель) принял на себя обязательства по перевозке грузов автомобильным

транспортом в международном сообщении по поручению Истца (Заказчика).

В рамках этого договора Истцом Ответчику была поручена перевозка груза по маршруту г. Павлодар (Казахстан) – г. Санкт-Петербург (Россия).

Истцом оплата за перевозку груза была осуществлена предварительно, что подтверждается приходным кассовым ордером ТОО МТК «АТФ-Транс» от 5 марта 2010 года № 26.

По акту взвешивания от 5 марта 2010 года отправитель ТОО фирма «Беркут ПВ» передал грузоперевозчику ТОО МТК «АТФ-Транс» груз лом цветного металла чистым весом 20 000 килограммов с количеством грузовых мест 22.

Данный акт взвешивания подписан работником Ответчика – водителем Весниным С.М., что суд расценил как представительство Ответчика: согласно ст. 163 п. 1 ГК РК полномочие представительства может явствовать из обстановки, в которой действует представитель; в силу ст. 362 ГК РК действия работников должника по исполнению его обязательств считаются действиями должника; должник отвечает за эти действия, если они повлекли неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства.

Однако при выгрузке по месту доставки обнаружено 16 мест весом 15 071 килограмм. Сумма убытков составила 654 103 тенге, согласно реализационной цены за одну тонну сплавов дюралюминиевых вторичных, зафиксированных в договоре на реализацию, таможенной декларации, а также сумма пошлины за 4 тонны 929 килограммов, уплаченная Истцом за перевозку через таможенную границу РК, составила 99 112 тенге. Таким образом, общая сумма убытков составила 753 215 тенге, которые подлежали взысканию с Ответчика в пользу Истца.

Согласно п. 3.2.3. Договора с момента принятия и до момента передачи груза «Исполнитель» (то есть Ответчик) несёт полную материальную ответственность за его сохранность перед «Заказчиком» (Истцом) либо перед грузополучателем за повреждение, утрату либо хищение груза, в соответствии с требованиями Конвенции КДП/CMR и МДП/TIR.

В п. 1.2. Договора условия выполнения конкретных перевозок согласовываются в транспортных заявках, являющихся неотъемлемой частью Договора. Однако по делу установлено, что Истцом заявка не представлялась, а Ответчиком – не подтверждалась, то есть, обе стороны проигнорировали это условие Договора. Более того, представителем Ответчика в судебном заседании пояснено, что предоставление транспортных услуг без заявки, несмотря на наличие соответствующего условия в договорах, является обычной практикой в деятельности ТОО МТК «АТФ-Транс».

В связи с этим, суд посчитал, что отсутствие заявки не влияет на права и обязанности сторон по Договору, и норма ст. 284 п. 2 ГК РК в данном случае применена быть не может.

В части доводов стороны Ответчика о ненадлежащем оформлении документов по перевозимому грузу суд отметил следующее.

В соответствии с п.п. 2.2.10., 2.2.11. договора водитель Исполнителя обязан проверить точность указаний, сделанных в накладной, упаковочном листе, счете-фактуре относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров; обязан проверить документы, выданные к перевозке на правильность их заполнения, до выхода автомашины с места загрузки.

То есть перевозчик был обязан проверить правильность оформления документов, сопровождающих груз.

В судебном заседании Ответчиком не представлено доказательств того, что ущерб Истцу причинен не по его вине.

В соответствии со ст. 705 п.п. 1,2,3 ГК РК перевозчик обеспечивает сохранность груза с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю, уполномоченному им лицу; перевозчик отвечает за утрату груза или багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли не по его вине; ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа; стоимость груза или багажа определяется, исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором.

С учётом отмеченных обстоятельств и норм права судом иск был удовлетворён. Решение обжаловано в апелляционном порядке и оставлено без изменения.

ТОО «Фирма Иртыш Трейд» обратилось в суд с иском к ИП Васильевой Л. А., о возмещении ущерба и возврате провозной платы,

Определением суда гражданское дело было направлено по подсудности в специализированный межрайонный экономический суд Костанайской области по месту нахождения ответчика. При этом суд исходил из нормы п.3 ст.33 ГПК РК, согласно которого иски к перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров или багажа, предъявляются по месту нахождения постоянно действующего органа транспортной организации.

Постановлением коллегии по гражданским делам Павлодарского областного суда указанное определение суда было отменено. Коллегия исходила из того, что по смыслу п. 3 ст. 33 ГПК РК речь в нём идёт о исках, предъявляемых именно к перевозчикам. По материалам же дела ответчик Васильева Л.А. в собственно перевозочном процессе не участвовала, а оказывала транспортно-экспедиторские услуги. Поэтому положение п. 3 ст. 33 ГПК в данном случае применено быть не может.

Анализ нормы ст. 33 п. 3 ГПК РК указывает на наличие в ней формулировки, дающей основания для различного толкования.

Так, по мнению одних судей указание на ответчика – транспортную организацию означает, что здесь имеются в виду только юридические лица, к перевозчикам - индивидуальным предпринимателям эта норма применена быть не может.

Другие же судьи считают, что под термином организация имеются в виду любые перевозчики – как юридически лица, так и индивидуальные предприниматели.

Полагаем последнюю позицию более правильной, так как по смыслу закона определяющим является род деятельности ответчика – перевозчика грузов, пассажиров или багажа, а не вид предпринимательской деятельности.

В то же время для исключения различных толкований данной нормы полагаем целесообразным внесение в неё соответствующих изменений и дополнений.

Указанный вопрос имеет значение и для международных перевозок, о чём свидетельствует следующий пример из судебной практики, приведённый в Комментарий к ГПК РК, опубликованном в журнале «Зангер» № 2 за 2008 год.

Бескеева А.К. обратилась в суд с иском к Генеральному представительству ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» о взыскании штрафа и компенсации морального вреда. Решением суда г. Астаны иск был удовлетворён частично.

При рассмотрении данного дела коллегия по гражданским делам Верховного Суда РК исходила из следующего.

Материалами дела установлено, что ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» учреждено в Российской Федерации, её место нахождения – г. Орёл. В Казахстане имеется лишь Генеральное представительство, являющееся его обособленным подразделением без статуса юридического лица.

Спор между сторонами возник из договора перевозки пассажиров, для рассмотрения которого статьёй 33 ГПК РК установлена исключительная подсудность по месту нахождения постоянно действующего органа транспортной организации, в данном случае находящимся в России. Дело было рассмотрено судом г. Астаны с нарушением установленной подсудности, что в силу подпункта 1) статьи 366 ГПК явилось безусловным основанием к отмене решения суда и прекращению производства по делу.

Искакбеков А.А.,
*Директор юридического
департамента Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан*

Вопросы совершенствования правового регулирувания мультимодальных перевозок

Уважаемые участники семинара!

На прошедшем в марте текущего года заседании Совета Безопасности, Глава государства поставил перед министерством транспорта и коммуникаций задачу нарастить транспортно-транзитный потенциал Казахстана.

На заседании Совбеза было отмечено, что по оценкам экспертов, ежегодный товарооборот между Европой и Азией составляет около 400 миллиардов долларов, а к 2015 году, этот показатель может достичь одного триллиона долларов.

Поэтому Глава государства обратил особое внимание на создание условий для прохождения части этого грузопотока транзитом через Казахстан с тем, чтобы поступления от транзита стали серьезной доходной частью бюджета.

Среди основных приоритетов для достижения поставленной задачи названо совершенствование законодательства. В частности было отмечено, что важное значение имеет законодательное регулирование вопросов мультимодальных перевозок, внедрение в практику международных перевозочных документов, вхождение Казахстана в международные правовые режимы в транспортной отрасли.

Следует отметить, что в настоящее время в Казахстане сформирована достаточно обширная нормативно-правовая база, обеспечивающая возможность свободного перемещения товаров в транзитном сообщении.

В то же время, в национальном законодательстве имеется ряд недостатков, которые сдерживают развитие транспортного транзита. В частности, нет четкой правовой регламентации мультимодальных перевозок.

В реализацию поставленных задач в мае текущего года в Министерстве транспорта и коммуникаций сформирована Рабочая группа по вопросам совершенствования законодательства в части регламентации условий мультимодальных перевозок. В состав Рабочей

группы вошли представители государственных органов, общественных объединений, транспортных организаций и, конечно же, ученые.

Свою работу Рабочая группа начала с изучения понятия «мультимодальная перевозка» и выяснила, что законодательство Республики Казахстан не содержит такого понятия. Вместе с тем, в ряде законов упоминается определение «прямая смешанная перевозка».

Но тождественны ли понятия «мультимодальная перевозка» и «прямая смешанная перевозка».

В международной практике понятия «мультимодальная перевозка» и «прямая смешанная перевозка» не отождествляются друг с другом.

Так, к примеру, модельный закон Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ от 31 октября 2007 года «О транспортной деятельности» дает следующие понятия:

мультимодальная перевозка - перевозка грузов, когда лицо, ее организующее, несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа;

прямое смешанное сообщение – разновидность мультимодальной перевозки грузов, пассажиров и багажа по единому перевозочному документу, когда большая часть перевозки осуществляется одним (основным) видом транспорта;

комбинированная перевозка - перевозка грузов, при которой одно (пассивное) транспортное средство перевозится на другом (активном) транспортном средстве, обеспечивающем тягу и потребляющем энергию.

Как видно, из представленных понятий модельного закона, понятие «мультимодальная перевозка» более широкое, чем понятие «прямое смешанное сообщение» и поглощает его.

Согласно Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 24 августа 2009 года № 858 должна быть продолжена работа по приведению национального законодательства в соответствие с принятыми международными обязательствами и международными стандартами.

В этой связи, при разработке соответствующего законопроекта о мультимодальных перевозках, в его основу лягут положения, понятия, стандарты и требования международных договоров. Анализ национального законодательства на предмет регулирования мультимодальных перевозок показывает следующую ситуацию. Как я ранее упоминал, законодательство Республики Казахстан не содержит понятия «мультимодальная перевозка» и применяет определение «прямая смешанная перевозка».

Гражданский кодекс косвенно раскрывает суть понятия «прямое

смешанное сообщение», то есть это перевозка транспортными организациями грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу и содержит отсылочную норму на законодательные акты о прямых смешанных перевозках регулирующих заключение соглашений между организациями соответствующих видов транспорта.

Но в Гражданском кодексе не конкретизируются юридические условия реализации этих перевозок, и каким образом достигается единство перевозки.

Аналогичную отсылку на законодательные акты о прямых смешанных перевозках, регулирующих заключение соглашений, содержит и Закон «Об автомобильном транспорте».

Вместе с тем, законодательные акты о прямых смешанных перевозках в Казахстане отсутствуют, а рамочный Закон «О транспорте в Республике Казахстан» в противоречие Гражданскому кодексу и Закону об автомобильном транспорте содержит отсылочную норму к подзаконным актам в части формирования договора перевозки в прямом смешанном сообщении.

Коротко поясню, что Правила о прямых смешанных перевозках, утверждены Министерством транспорта и коммуникаций в 2005 году. Кроме того, в 2003 году совместным приказом министров транспорта и коммуникаций и энергетики и минеральных ресурсов утверждены Правила перевозки нефти в смешанном железнодорожно-трубопроводном сообщении.

Вместе с тем, указанные правила определяют порядок организации прямых смешанных перевозок не полностью, так вопросы ответственности регламентируются в Гражданском кодексе, законах о железнодорожном транспорте, о внутреннем водном транспорте и автомобильном транспорте. При этом в одних случаях в отраслевых транспортных законах устанавливается конкретный размер штрафа, а в других случаях, содержится отсылочная норма на иные законодательные акты.

Изучение вопроса осуществления мультимодальных перевозок, показывает целесообразность определения и регламентации соответствующих договоров. Предварительно полагаем, что целесообразным будет определение следующих договоров:

договор мультимодальной перевозки - по которому оператор мультимодальной перевозки обязуется организовать доставку груза, с использованием различных видов транспорта, по единому транспортному документу в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку плату согласно договору;

договор об организации перевозок, заключаемому оператором мультимодальной перевозки с отправителем - по которому

оператор мультимодальной перевозки обязуется в установленные сроки принимать, а отправитель предъявлять для перевозки грузы в обусловленном объеме;

договор об организации перевозок, заключаемому оператором мультимодальной перевозки с перевозчиком - по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать к перевозке, а оператор мультимодальной перевозки предъявлять грузы в обусловленном объеме.

Договором об организации перевозок грузов будут определяться объемы, сроки, качество перевозок, условия представления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, а также иные условия организации перевозки.

При заключении договоров перевозки взаимоотношения оператора мультимодальной перевозки с перевозчиками будут определяться законами о соответствующем виде транспорта.

На наш взгляд, внесение изменений и дополнений в Гражданский кодекс в части, касающейся регламентации условий мультимодальных перевозок не раскроет полного комплекса вопросов требующих правового регулирования.

Согласно статье 1 Гражданского кодекса гражданским законодательством регулируются основанные на равенстве участников имущественные отношения.

В связи с тем, что законодательное регулирование общественных отношений связанных с мультимодальной перевозкой требует как частно - правовой так публично-правовой регламентации, решение вопроса правового регулирования мультимодальных перевозок полагаем, не следует рассматривать только в рамках Гражданского кодекса.

Таким образом, полагаем целесообразным, помимо внесения изменений и дополнений в Гражданский кодекс, необходимо либо принятие комплексного закона о мультимодальных перевозках, либо дополнение соответствующим разделом Закона «О транспорте в Республике Казахстан».

В обоих случаях, соответствующие поправки должны быть внесены в отраслевые законы в сфере транспорта.

Как видно, вопросов для нашей Рабочей группы много, для разрешения которых ценно мнение и рекомендации не только ученых - цивилистов, но и практиков: перевозчиков и судей.

Надеюсь, что данный семинар даст возможность его участникам обменяться мнениями по ряду актуальных вопросов связанных с перевозками, которые впоследствии будут применены Рабочей группой Министерства транспорта и коммуникаций при разработке законопроекта, регламентирующего условия мультимодальных перевозок.

Спасибо за внимание!

Основания прекращения договоров перевозки.

В нашем государстве отношения, связанные с транспортом, имеют важное значение, так как транспорт является связующим звеном экономики. В настоящее время транспортное законодательство представляет собой одну из самых значительных по объему отраслей законодательства Республики Казахстан и состоит из законодательных и подзаконных актов различной отраслевой принадлежности.

Анализ законодательства в сфере транспорта других государств (стран ЕС, СНГ и других) также свидетельствует о значительном количестве актов, которые можно условно разделить на следующие группы:

- нормы гражданских кодексов о договоре перевозки, и договоре транспортной экспедиции, как правовая основа гражданских отношений на транспорте;
- основополагающие законы о транспорте (транспортной деятельности), закрепляющие наиболее важные нормы транспортного законодательства;
- законодательство по видам транспорта: о железнодорожном, автомобильном, водном (внутреннем и морском), воздушном, и трубопроводном транспорте;
- законодательство, регулирующее отношения непосредственно связанные с перевозкой (о транспортной экспедиции, транспортном страховании, безопасности дорожного движения и т.п.);
- международные соглашения в области транспорта.

Следует отметить близость законодательств государств - членов СНГ по ключевым вопросам: содержание обязательственных правоотношений, собственность на транспорте, методы государственного регулирования, права и обязанности участников транспортной деятельности и их ответственность, в том числе за безопасность перевозок.

При этом среди стран СНГ наиболее «рыночный характер» имеет транспортное законодательство Российской Федерации и Республики Казахстан, направленные на активное развитие негосударственного сектора и привлечению инвестиций в транспортную сферу.

Правовые отношения между перевозчиком и клиентом, складывающиеся при выполнении перевозок, основаны на договоре перевозки, при этом, учитывая специфику транспортной сферы, свобода воли сторон при определении условий договора перевозки может быть ограничена в случаях, прямо предусмотренных гражданскими

кодексами, кодексами отдельных видов транспорта, иными актами законодательства. Это объясняется особым значением транспорта, необходимостью проведения взвешенной социальной политики, требованиями безопасности и т.д.

Перевозке грузов, пассажиров и багажа в гражданских кодексах государств - членов ЕврАзЭС посвящена отдельная глава, правовые нормы которой определяют общие условия, касающиеся заключения договоров перевозки. Поскольку все кодексы были разработаны на основе модельного гражданского кодекса для государств - участников СНГ, имеется схожесть правовых предписаний, касающихся перевозки, и существенные различия практически отсутствуют. Следует отметить лишь некоторые новации, содержащиеся в Гражданском кодексе Республики Казахстан. Так, в статье 703 предусмотрена солидарная ответственность перевозчиков перед грузоотправителем (грузополучателем) за утрату, порчу, повреждение и недостачу груза при перевозках в прямом смешанном сообщении. Кроме этого в статье 704 закреплена обязанность перевозчика возместить пассажиру не только провозную плату, но и понесенные им убытки, вызванные задержкой отправления транспортного средства. В статье 706 указано, что обязательный претензионный порядок и сокращенный срок' исковой давности не распространяются на требования, вытекающие из перевозки пассажиров и багажа. Все перечисленные новации достаточно прогрессивны и могут быть использованы при совершенствовании гражданских кодексов в других государствах.

Гражданский Кодекс Республики Казахстан в главе 34 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством.

Систему специального транспортного законодательства РК составляют: основной специальный закон от 21.09.1994года «О транспорте в Республике Казахстан» (определяющий основы правовой, экономической и организационной деятельности зарегистрированного на территории РК железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного, воздушного, городского электрического, а также магистрального трубопроводного транспорта), специальные транспортные законы, посвященные отдельным видам транспорта – Закон РК от 15.07.2010г « Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации РК», Закон РК от 8.12.2001г. «О железнодорожном транспорте, Закон РК от 8.12.2001года «О государственном регулировании гражданской авиации», Закон РК от 17.01.2002г. «О торговом мореплаваннии», Закон РК от 4.07.2003г. «Об автомобильном транспорте», Закон РК от 6.07.2004г. «О внутреннем водном транспорте»,

а также Правила перевозок грузов, пассажиров, багажа, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 18 марта 2004года. Особое место в системе транспортного законодательства занимают международные конвенции, ратифицированные Республикой Казахстан. Транспортное законодательство основано на принципе приоритета норм международного договора перед нормами национального законодательства.

Хотелось бы обратить внимание, что транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензии и т.д. продолжают оставаться неизменными уже многие годы.

В соответствии со статьей 688ГК РК перевозка грузов, пассажиров и багажа производится на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются законодательными актами о транспорте, иными законодательными актами и изданными в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта определяются соглашением сторон, если Кодексом, законодательными актами и изданными в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Договор перевозки, как и всякое гражданско-правовое обязательство, прекращается его надлежащим исполнением, (п.1т.408ГК РК), т.е. выдачей перевозчиком в пункте назначения своевременно доставленного в целости и сохранности груза грузополучателю или иному уполномоченному на получение груза лицу.

Напротив, неисполнение сторонами договоров опосредующих весь процесс перевозки своих обязанностей по договору можно назвать ненадлежащим исполнением, что является основанием наступления для них ответственности, предусмотренной транспортным законодательством.

Судом района имени Казыбек би г. Караганды рассмотрено гражданское дело по иску Турсынбаева А.А. к АО «Автобусный парк №3 о возмещении материального ущерба. Установлено, что 1.01.2008года между ТОО «АБИ» и АО «Автобусный парк № 3» был заключен договор на перевозку пассажиров в междугородном и пригородных маршрутах. Истцом был приобретен билет на автобус сообщением Жезказган-Караганда и оплачен провоз багажа одно место в размере 220тенге. На территории Шетского района была совершена кража имущества, принадлежащего истцу из багажного отделения автобуса, заявление по данному факту зарегистрировано в КУЗ Михайловского Отдела полиции г. Караганды.

Истцом заявлены требования о возмещении стоимости утраченного багажа комплекта компьютера стоимостью 160 000тенге. Суд пришел к выводу, что в утере багажа усматривается вина перевозчика. Пунктами 225-229 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 10.03.2004г. регламентировано, что сдаваемый к перевозке багаж должен быть в исправной упаковке. На принятый к перевозке багаж пассажир выдается багажная квитанция. При сдаче багажа к перевозке пассажир может объявить его ценность с уплатой установленного сбора. При этом в багажной квитанции делается соответствующая запись.

При обнаружении утери, недостачи или повреждения багажа составляется два экземпляра акта с участием владельца багажа, представителя перевозчика и сотрудника правоохранительных органов или представителя местных исполнительных органов.

Однако с учетом того, что истцом не представлено акта об обнаружении утери багажа, а также не представлено доказательств того, что в багажное отделение был сдан компьютер со всеми комплектующими на сумму 160 000тенге, суд отказал в удовлетворении иска.

Другой пример. Специализированным межрайонным экономическим судом рассмотрен иск АО «Национальная компания Казахстан Темир Жолы» к ТОО «Корпорация «Казахмыс» о взыскании 1 038 555тенге – штрафа за невыполнение заявок по планам перевозок грузов по станции Жезказган на основании ст.77Закона «О железнодорожном транспорте». Удовлетворяя требования истца суд исходил из положений ст.77Закона «О железнодорожном транспорте», согласно которому грузоотправитель за непредъявление груза, а также за неиспользование поданных транспортных средств несет имущественную ответственность в виде штрафа, исчисляемого в процентах от величины месячного расчетного показателя. Штраф за невыполнение заявки на перевозку грузов взимается независимо от платы за пользование вагонами, контейнерами.

В действующем Гражданском Кодексе способов прекращения обязательств - десять. Это - исполнение обязательства, отступное, зачет, прекращение обязательства совпадением должника и кредитора в одном лице, новация, прощение долга, невозможность исполнения, издание акта государственного орган, смерть гражданина, ликвидация юридического лица. При этом указанный перечень не является исчерпывающим и может быть дополнен Кодексом, иными правовыми актами и самим договором. Отмеченная возможность расширения перечня нередко используется ГК, особенно в его главах, посвященных отдельным видам договоров. В ранее действовавшем кодексе таких оснований прекращения указывалось восемь.

«Специальными случаями прекращения договоров» можно назвать ситуации, при которых утрачивают свою силу при наличии указанных в законе обстоятельств обязательства, составляющие содержание договора. Складывающиеся при этом отношения регулируются в основном гл.24ГК, которая распространяет свое действие в равной мере на все виды обязательства независимо от оснований их возникновения, а значит, и на обязательства договорные.

Указанная глава различает полное и частичное прекращение обязательств. При полном прекращении обязательств юридическая связь между кредитором и должником обрывается либо заменяется другой. Частичное прекращение предполагает, что вся - остальная часть связывающего кредитора с должником обязательственного правоотношения сохраняет силу.

Смысл гл.21 состоит прежде всего в том, что в ней поименованы юридические факты (юридические составы), которые сами по себе влекут прекращение обязательства. В данном случае роль суда может сводиться только к признанию прекращения обязательства уже состоявшимся.

Избранная ГК на этот счет формула сводится к признанию за контрагентом права «отказаться от исполнения». Вместе с тем особо выделено (п.2ст.367ГК) прекращение обязательства по требованию одной из сторон, которое считается допустимым лишь при условии, если это предусмотрено законом или договором. Во всех случаях, когда речь идет о договорном обязательстве, специальные основания, порядок и последствия его прекращения определяются главой 24ГК.

Применительно к общим основаниям, содержащимся в гл.21ГК прекращение договора может происходить в трех формах: во первых, по согласованной воле сторон (имеется в виду соглашение о прекращении договора, отступное, новация, прощение долга), во-вторых, по воле одной из сторон, независимо от согласия контрагента на этот счет, и, в-третьих, вследствие обстоятельств, которые вообще от воли сторон не зависят -(невозможность исполнения и смерть гражданина). Совпадение в одном лице обоих контрагентов, а также ликвидация юридического лица в принципе могут быть отнесены к любой из этих трех групп в зависимости от того, какие именно обстоятельства вызвали наступление соответствующих обстоятельств.

Примером прекращения договора по согласованной воле сторон может служить соглашение сторон о прекращении договора перевозки груза. Статья 74 Закона РК «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации» регламентирует одностороннее прекращение договора воздушной перевозки независимо от согласия другой стороны на этот счет. Так, пассажир имеет право отказаться от полета, что равносильно одностороннему расторжению договора и получить

обратно внесенную за перевозку плату в размере, установленном договором воздушной перевозки. Следует отметить, что законодателем определены различные правовые последствия такого одностороннего прекращения обязательств по договорам морской перевозки, на железнодорожном, воздушном, автомобильном транспорте.

Договор воздушной перевозки может быть прекращен по инициативе авиакомпании в одностороннем порядке в случаях:

1) отказа пассажира от досмотра, установленного статьей 107 настоящего Закона, перед полетом воздушного судна;

2) нарушения пассажиром Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте и (или) совершения пассажиром действий, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна;

3) если пассажир находится в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоматического опьянения, которое может создать угрозу здоровью самого пассажира или безопасности находящихся на борту воздушного судна лиц и имущества, а также неудобства другим пассажирам.

Договор воздушной перевозки пассажира прекращается и внесенная за перевозку плата возвращается в порядке, предусмотренном договором воздушной перевозки.

Пункт 1 статьи 375ГК предусматривает прекращение обязательства на основании акта государственного органа. В отличие от ст.374ГК в нем имеется в виду юридическая невозможность, создаваемая в равной мере актами государственного органа и органа местного самоуправления. Как правило, речь идет о запрещении соответствующим актом определенных действий, являющихся предметом обязательства. Так, статья 35 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (№266 от 08.12.2001г.) регламентирует действие железнодорожного транспорта в особых условиях. Так, при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при введении чрезвычайного положения договорные отношения перевозчика на это время могут быть приостановлены на основании решений государственных органов, принятых в соответствии с их компетенцией.

При возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при введении чрезвычайного положения и иных обстоятельств, препятствующих перевозке, оператор магистральной железнодорожной сети может принять решение о временном прекращении либо ограничении оказания услуг, связанных с перевозкой в определенных направлениях железнодорожного сообщения.

Оператор магистральной железнодорожной сети обязан установить срок действия такого решения, а также немедленно уведомить уполномоченный орган, перевозчиков и иных заинтересованных лиц.

Учитывая специфику деятельности транспортных организаций, среди всех общих оснований прекращения гражданско-правовых обязательств для перевозки груза совершенно особое значение имеет прекращение обязательства невозможностью исполнения. По общему правилу обязательство прекращается невозможностью исполнения, если она вызвана обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает (п.1 ст.416ГК).

Статья 92 Закона РК «О торговом мореплавании», предусматривает прекращение обязательств по договору морской перевозки груза невозможностью их исполнения. Так, договор морской перевозки груза прекращается без обязанности одной стороны возместить другой стороне вызванные прекращением договора убытки, если после его заключения и до отхода судна от места погрузки груза вследствие не зависящих от сторон обстоятельств:

- 1) судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- 2) судно будет признано непригодным к плаванию;
- 3) погибнет груз, индивидуально определенный;
- 4) погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его отправителем для погрузки в морском порту и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.

2. В случае прекращения обязательства по перевозке невозможностью его исполнения во время рейса по обстоятельствам, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи, перевозчику выплачивается фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного на хранение или выданного получателю груза.

Таким образом, транспортное законодательство не только определяет конкретные обстоятельства, вызывающие невозможность исполнения обязательств, вытекающих из договоров перевозки грузов, но и детально регламентирует действия сторон на случай наступления указанных обстоятельств.

Применительно именно к договорному обязательству п.3 ст.386 ГК увязывает его существование с вопросом о сроке действия договора. Общее правило сводится к признанию обязательства прекращенным с момента наступления предусмотренного в нем срока, но лишь в случаях, когда на этот счет есть прямое указание в законе или договоре. Если же такое указание в договоре отсутствует, действует «запасная норма»: договор сохраняет силу до определенного в нем момента окончания исполнения сторонами обязательства. Следовательно, если, например, договор предусмотрел ежемесячную перевозку груза на протяжении 2010 г., то при отсутствии в нём специальных указаний на этот счет обязательство перевозки прекращается 31 декабря того же года.

Однако в судебной практике возникает вопрос: вправе ли суд

взыскивать установленную законодательством или договором пеню за просрочку исполнения обязательства после истечения срока действия договора. В соответствии с положениями ч.4 ст.386ГК РК отмеченное обстоятельство, однако, не освобождает сторону от ответственности за допущенные в период действия договора его нарушения. Имеется в виду в равной мере, как возмещение убытков, так и уплата причитающейся за 2010 год неустойки.

Говоря о перспективах развития транспортного законодательства РК, следует отметить, что существует ряд нормативных правовых актов, посвященных транспортной стратегии РК. Так, 11 апреля 2006года издан Указ Президента Республики Казахстан «О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015года».

По отдельным видам транспорта также приняты концепции развития и программы реструктуризации.

Таким образом, на сегодня в РК систематизация транспортного законодательства идет по пути внесения изменений и дополнений в тексты законодательных актов о транспорте и об отдельных видах транспорта. Несмотря на то, что в ряде нормативных правовых актов предусмотрена возможность принятия транспортных кодексов – Транспортного кодекса (в ст.2 Закона РК о транспорте»), Кодекса железнодорожного транспорта (до принятия которого будет действовать Временный Устав железных дорог. Это объясняется тем, что в казахстанской практике сложился традиционный подход к разработке законов конкретной отраслевой принадлежности. Поэтому принятие Гражданского Кодекса Республики Казахстан свидетельствуют о том, что нет необходимости принятия кодифицированных законов. Такой подход позволяет сохранить единство в регулировании частно-правовых отношений и обеспечить единообразие правоприменительной практики.

Министерством транспорта и коммуникаций РК был подготовлен проект Транспортного кодекса РК, в котором должны были найти отражения вопросы правового регулирования отношений, возникающих в процессе осуществления деятельности на различных видах транспорта и соответственно подлежали отмене специальные законы о железнодорожном транспорте, внутреннем водном транспорте и т.д.

Однако разработчики проекта осознали нецелесообразность продолжения работы и отозвали проект. На наш взгляд, различия между отдельными видами транспорта настолько существенны, что любые попытки объединения норм, регулирующие транспортные отношения, в одном законодательном акте обречены на провал.

В настоящее время важным направлением совершенствования транспортного законодательства является его унификация с нормами ближнего и дальнего зарубежья, а также приведение его в соответствие с международными стандартами и правилами в области транспорта.

Мукушев Е.К.,
*судья Специализированного
межрайонного экономического суда
Акмолинской области*

Договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом по законодательству Республики Казахстан

Перевозки грузов, пассажиров и багажа – одна из актуальных тем исследования в рамках науки гражданского права, а потому требует своего тщательного изучения, тем более что отношения в сфере транспорта достаточно многообразны. Важность этого подчеркивается тем, что в Казахстане принята Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, утвержденная Указом Президента РК от 11 апреля 2006 года № 86, главной задачей которой является совершенствование системы государственного регулирования транспортной сферы, и в качестве основного направления выделяется совершенствование законодательства в сфере транспорта. И прежде всего это касается гражданского законодательства РК.

Глава 34 ГК РК регулирует отношения по перевозке. Перевозка грузов, пассажиров и багажа производится на основании договора перевозки.

Анализ норм ГК РК позволяет сделать вывод, что отношения по перевозке оформляются договором перевозки грузов, договором перевозки пассажиров, договором фрахтования (чартера), договорами об организации перевозок, договорами между транспортными организациями, договором перевозки транспортом общего пользования. При этом очевидно, что нормы, регламентирующие данные договоры, достаточно лаконичны. И если таким образом законодатель определяет систему договоров, регулирующих перевозки, то эта система, безусловно, требует научного исследования. Каждый из этих договоров имеет свою специфику, но общим является то, что они касаются перевозок.

Перевозка осуществляется определенными видами транспорта, так Законом РК от 21 сентября 1994 года № 156 «О транспорте в Республике Казахстан» предусмотрено, что транспорт РК – это зарегистрированный на ее территории железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории РК магистральный трубопроводный транспорт.

Следует отметить, что правовое регулирование перевозок различными видами транспорта в Казахстане имеет свои специфические

черты, но, по мнению автора, они не всегда позитивны. Так, эти правоотношения регулируются многочисленными нормативными актами: Законом РК от 21 сентября 1994 года № 156 «О транспорте в Республике Казахстан», Законом РК от 8 декабря 2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте», Законом РК от 17 января 2002 года № 284 «О торговом мореплавании», Законом РК от 4 июля 2003 года № 476 «Об автомобильном транспорте», Правилами перевозок пассажиров и багажа морским транспортом РК, утвержденными приказом министра транспорта и коммуникаций РК от 6 июля 2004 года № 265-І «Об утверждении нормативных правовых актов в области перевозок пассажиров, багажа и грузов морским транспортом РК».

Согласно ст.689 ГК РК по договору перевозки груза одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ему другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза плату согласно договору или тарифу. Договор перевозки груза оформляется составлением транспортной накладной, коносамента, товарно-транспортной накладной или иного документа на груз, предусмотренных законодательными актами о транспорте.

По своим признакам договор перевозки груза является возмездным, взаимным, реальным. Как правило, договоры перевозки являются публичными. Так, например, ст. 697 ГК РК гласит, что за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательными актами. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном законодательными актами о транспорте. На перевозку грузов, пассажиров, багажа и услуги, связанные с перевозками, устанавливаются свободные (договорные) тарифы (кроме случаев, предусмотренных ч. 4 ст. 9 Закона о транспорте), обеспечивающие деятельность хозяйствующих субъектов, занимающихся транспортной деятельностью. По отдельным видам транспортных услуг – как средство проведения социальной политики государства либо как средство преодоления монополистической деятельности в сфере транспорта – могут устанавливаться регулируемые тарифы (единые в пределах государства) в порядке, определяемом законодательством РК.

Сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и клиент, причем в качестве клиента могут выступать получатель, грузоотправитель.

Договор перевозки заключается в письменной форме. Причем форма договора зависит от того, каким видом транспорта производится перевозка.

Закон о транспорте выделяет магистральный трубопроводный

транспорт, перевозки данным видом транспорта представляют особый интерес, поскольку в науке существует много споров, каким договором оформлять эти перевозки – договором поставки или перевозки.

Также в действующем законодательстве РК существуют также смешанные железнодорожно-трубопроводные перевозки, которые представляют собой перевозку нефти трубопроводным и железнодорожным транспортом на основании месячного графика поставок нефти казахстанских производителей по системе нефтепроводов и железной дороге, утвержденного Министерством энергетики и минеральных ресурсов РК.

Эти отношения урегулированы Правилами перевозки нефти в смешанном железнодорожно-трубопроводном сообщении, утвержденными совместным приказом министра транспорта и коммуникаций РК от 31 октября 2003 года № 309-І и министра энергетики и минеральных ресурсов РК от 31 октября 2003 года № 215.

Следует отметить, что данное обязательство сложное и состоит из нескольких обязательств.

Во-первых, перевозка железнодорожным транспортом и транспортировка нефти. Сторонами такого договора являются грузоотправитель, грузополучатель, а также в качестве стороны могут выступать экспедиторские организации.

Оплата услуг по транспортировке нефти трубопроводным транспортом производится по тарифам (ценам, ставкам сборов), утвержденным в соответствии с законодательством РК.

Пункт 4 данных правил предусматривает, что транспортировка нефти трубопроводным транспортом и ее оформление осуществляются в соответствии с договорами об оказании услуг по транспортировке нефти, заключенными между перевозчиком (по трубопроводу) и грузоотправителем.

То есть эти правоотношения оформляются накладной и договором об оказании услуг по транспортировке нефти.

В правилах говорится, что накладная – договор перевозки груза железнодорожным транспортом, который состоит из пяти листов (оригинал накладной, дорожная ведомость, дубликат накладной, лист выдачи груза и лист уведомления о прибытии груза). Возникает вопрос, насколько правильно признавать накладную договором перевозки? Несомненно, накладная подтверждает наличие обязательств между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, но в таком случае как будут регулироваться отношения при неисполнении или ненадлежащем исполнении своих обязательств сторонами этого договора.

Сам договор об оказании услуг по транспортировке нефти можно признать возмездным, двухсторонне-обязывающим и консенсуальным.

Причем правилами предусмотрено, что договор об оказании услуг по транспортировке нефти должен соответствовать типовому договору по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам. Это дает основание полагать, что этот договор является договором присоединения.

Услуги по перевозке нефти по железнодорожным путям РК и транспортировке нефти трубопроводным транспортом оплачиваются грузоотправителем, экспедиторской организацией, имеющими договор с перевозчиком. Оплата услуг по перевозке железнодорожным транспортом технологической нефти, предназначенной для заполнения вновь построенных трубопроводов и не предназначенной для перемещения за пределы РК (экспорт), производится по тарифам (ценам, ставкам сборов) в межобластном сообщении, утвержденным в соответствии с законодательством РК.

В данном случае Министерство энергетики и минеральных ресурсов РК, в свою очередь, уведомляет перевозчика (по железной дороге) об объеме технологической нефти, необходимой для заполнения вновь построенных трубопроводов, и письменно подтверждает, что данный объем нефти в дальнейшем не будет перевозиться за пределы РК (экспорт).

По мнению И.У. Жанайдарова, транспортировку нефти нельзя рассматривать как перевозку груза, она также и не предполагает регулирования нормами ГК РК о поставке, ее следует оформлять договором об оказании услуг по транспортировке нефти.

Г.И. Тулеугалиев считал, что специфика транспортировки по газо- и нефтепроводам не дает основания относить эту транспортировку к перевозкам. Правовая природа обязательств, возникающих при перемещении газа и нефти (и некоторых других продуктов) по трубопроводу, имеет иной характер, чем перевозка, а именно: здесь совмещаются обязательства по передаче имущества и по оказанию услуг (транспортировка, хранение).

Эти точки зрения, на наш взгляд, весьма спорные. Здесь стоит обратить внимание на то, что нельзя смешивать два обязательства, а именно: по поставке и транспортировке. Таким образом, в данной ситуации возникают отдельные обязательства по поставке и обязательства по транспортировке, которые авторы часто относят к оказанию услуг. То есть вопрос о месте договора перевозки магистральным трубопроводным транспортом связан с более сложным вопросом – определения договора перевозки в системе гражданско-правовых договоров.

В сфере транспорта возникает большое количество договоров, связанных с перевозкой, и потому возникает много вопросов с систематизацией этих договоров. Например, М.К. Сулейменов предлагает развернутую систему транспортных договоров: 1) навигационные,

годовые и другие договоры на организацию перевозки грузов; 2) обязательства по подаче транспортных средств и предъявлении груза к перевозке; 3) договоры перевозки грузов; 4) буксировки; 5) транспортной экспедиции; 6) на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей; 7) на подачу и уборку вагонов; 8) аренды транспортных средств; 9) оказания услуг авиацией; 10) обязательства при участии трубопроводного транспорта.

Безусловно, договор транспортировки является договором об оказании услуг, но и договор перевозки также является договором об оказании услуг, поэтому нельзя сказать, что правовая природа этих договоров различается.

В.В. Витрянский считает, что важнейшую юридическую особенность отношений по перевозке пассажиров, грузов и багажа составляет то обстоятельство, что они оформляются не одним договором, а системой договорных обязательств. Так, обязательственные отношения между грузоотправителем и перевозчиком не сводятся к договору перевозки конкретного груза. Они возникают уже на стадии подачи транспортных средств под погрузку и предъявлении груза к перевозке. Основанием их возникновения являются: при систематических перевозках и долгосрочных отношениях сторон – договор об организации перевозок, в иных случаях – договоры перевозки (договор фрахтования (чартер) на морском и воздушном транспорте) или договоры, заключаемые путем принятия перевозчиком заявки (заказа) грузоотправителя. Лишь собственно транспортировка груза охватывается договором перевозки груза, исполнение которого (при выдаче груза получателю в местах общего пользования) является основанием прекращения отношений по перевозкам. По мнению автора, попытки выделения категории «транспортных договоров» или «транспортных обязательств», претендующих на собственное место в системе гражданско-правовых обязательств, представляются искусственными и ошибочны по существу.

В литературе также встречается и иное мнение, так, к примеру, Т.Е. Абова пишет, что перевозка – вид предпринимательской деятельности, опосредующей перемещение в пространстве материальных объектов (груза, багажа) и людей-пассажиров, но процесс перемещения груза не исчерпывается отношениями, возникающими из договора перевозки. Обязанности перевозчика по подаче подвижного состава, а отправителя – по предоставлению под погрузку груза также относятся к перевозке. Перевозочными являются отношения, возникающие из договоров об организации перевозки, заявок, заказов, иных действий, совершаемых участниками перевозочного процесса до заключения договора перевозки груза либо после его исполнения.

Таким образом, эта точка зрения представляется наиболее правильной, поскольку рассматривать перевозки только с момента подачи транспортного средства под погрузку достаточно узко.

Если рассмотреть обязательства по транспортировке газа, который доставляется также посредством системы трубопроводов, то можно сказать, что речь идет также об обязательствах по перевозке. Г.Л. Нуртаева пишет, что зачастую транспортировка выступает предметом отдельного договора, относящегося по родовым признакам к возмездному оказанию услуг. Внесение транспортировщика стороной в договор газоснабжения либо опосредование таких отношений отдельным договором не сможет изменить квалификацию договора газоснабжения, поскольку транспортировка газа, осуществляемая другим специально занимающимся такой деятельностью юридическим лицом, – это всего лишь способ исполнения договора газоснабжения, а именно доставки газа до потребителя, альтернативы которому нет. Такая конструкция допускает, но не предусматривает обязательного участия транспортировщика в договоре газоснабжения в качестве стороны, т.к. обязательство между поставщиком и транспортировщиком будет являться предпринимательским договором, заключенным для удовлетворения экономических потребностей предпринимателей в процессе осуществления предпринимательской деятельности. Учитывая, что газоснабжение – это непрерывный процесс, то подобные правоотношения, естественно, будут отличаться от обычного договора поставки, предметом в котором выступают обычные вещи. В данном случае именно факт передачи товаров через присоединенную (трубопроводную) сеть является определяющим в правовой природе указанных договоров. Однако это не исключает отдельного правового регулирования каждого из этих договоров, что представляется вполне обоснованным, поскольку это связано с технологическими, экономическими и юридическими особенностями каждого из перечисленных видов деятельности, в целом относящихся к энергоснабжению.

В российской литературе встречается мнение, что договор транспортировки газа по магистральным трубопроводам является самостоятельным видом договоров. Такого мнения придерживается М.А. Зайцева, по ее мнению, договор транспортировки следует рассматривать как особый вид договора, пребывая в системе магистральных газопроводов, газ от различных отправителей смешивается, его свойства претерпевают изменения, и в итоге выявить конкретного отправителя не представляется возможным. Отнесение процесса перемещения газа по магистральным газопроводам необоснованно, поскольку организации, осуществляющие транспортировку газа, не являются ни поставщиками, ни получателями продукции.

Автор видит отличие этого договора от договора перевозки в том, что газопровод является неподвижным транспортным средством, в отличие от транспортных средств, принадлежащих перевозчикам других видов транспорта.

На взгляд автора, даже если трубопровод и представляет собой неподвижный вид транспорта, то это еще не означает, что договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом имеет особый характер только в силу того, что этот вид транспорта существенно отличается от других. Специфика состоит именно в предмете перевозки: газ, нефть и прочее – их перевозка является достаточно сложной и трудоемкой, и когда речь идет о транспортировке крупных объемов нефти и газа, то иной вид используемого транспорта, кроме трубопроводного, трудно представить. И если обратиться к понятию самого договора перевозки, предусмотренного ст. 689 ГК РК, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза плату согласно договору или тарифу, то из этого следует вывод, что договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом можно признать видом договора перевозки.

СЕССИЯ 2. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ С УЧАСТИЕМ ИНОСТРАННЫХ СУБЪЕКТОВ

Отческая Т.И.,
*судья Федерального Арбитражного Суда
Западно-Сибирского Округа Российской
Федерации, доктор юридических наук,
профессор*

Правовое регулирование вопросов осуществления транспортно - экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг в рамках СНГ

Главой 41 ГК РФ, а также Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» определяются механизмы регулирования договора транспортной экспедиции в Российской Федерации.

Данный вид соглашения относится к категории гражданско-правовых договоров возмездного оказания услуг. Договор транспортной экспедиции имеет самостоятельный характер и призван обеспечить наилучшие условия для перевозки груза. При этом указанный договор, без сомнения, регулирует ведение обязанным лицом чужого дела.

Как правило, положения договора транспортной экспедиции охватывают комплекс правоотношений, носящих длящийся характер.

Реже его заключают для совершения какого-либо одного действия или заключения одной сделки.

Для исполнения единственной обязанности стороны могут ограничиться выдачей доверенности.

Арбитражная практика свидетельствует, что стороны заключают договоры транспортной экспедиции с целью организации и выполнения экспедитором за вознаграждение клиента услуг, связанных с перевозкой грузов, в частности: заключения необходимых договоров с железной дорогой, обеспечивающих отправление, получение и расчеты; подачи транспортных средств соответствующего типа и грузоподъемности в технически исправном состоянии в установленные заявкой сроки; осуществления транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок экспортных, импортных, транзитных и других грузов; осуществления расчетов за перевозку грузов по заявкам заказчика.

Предметом рассматриваемого договора является наличие в обязательствах экспедитора обязанности совершать как юридические, так и фактические действия, направленные на обеспечение достижения основной цели договора - перевозки груза.

Таким образом, анализ практики показал следующие основные видообразующие признаки договора транспортной экспедиции:

- отношения по договору носят длящийся характер;
- предметом договора являются как юридические, так и фактические действия экспедитора.

Законодательство не допускает ни прямого, ни субсидиарного применения к данному типу соглашения правил об иных договорах. Между тем вывод о его близости к договору агентирования позволит применять отдельные правила об этом договоре исходя из общего принципа аналогии закона в ситуациях, когда отношения транспортной экспедиции окажутся не урегулированными законом, соглашением сторон или обычаями делового оборота ¹¹.

Регулирование договора транспортной экспедиции осуществляется в соответствии с нормами ГК РФ, Закона о транспортно-экспедиционной деятельности, а также Правил осуществления транспортно-экспедиционной деятельности и других нормативных актов.

Однако, как показывает практика арбитражных судов, многие вопросы до настоящего времени остаются неурегулированными.

В этой связи автор считает необходимым изложить подходы по спорным вопросам практики по освещаемой проблеме.

1. Кто может быть стороной (клиентом) в договоре транспортной экспедиции?

Позиция судов округов следующая: признана недопустимой ситуация, при которой стороной договора транспортной экспедиции становится лицо, не являющееся грузоотправителем или грузополучателем, в связи с чем указанный договор признается незаключенным. Перечень лиц, которые могут быть стороной в договоре транспортной экспедиции, в ст. 801 ГК РФ определен исчерпывающим образом. В перечень входят: грузоотправитель; грузополучатель.

2. Могут ли выступать на стороне клиента иные лица (собственник груза и т.д.)?

По этому вопросу ведутся многочисленные споры.

Так, Е.А. Егиазаров подчеркивает необходимость того, чтобы «клиент был отправителем или получателем груза при взаимоотношениях с транспортными организациями» ¹². В свою очередь, В.В. Витрянский указывает, что представляются необоснованными попытки расширить круг субъектов договора транспортной экспедиции за счет отказа от обязательности такого признака, как их роль грузоотправителя (грузополучателя) в отношениях с транспортными организациями ¹³.

¹¹ Д. Дугинов. Договор экспедиции// ЭЖ-Юрист. 2010. № 24.

¹² Егиазаров В.А. Транспортное право: учебное пособие / Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. М., 2002. С. 171.

¹³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М., 2003. С. 686

В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев считают: «Клиентами по договору могут быть любые лица (прежде всего, отправитель и получатель груза, а также его собственник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг»¹⁴. Такой взгляд на клиента по договору транспортной экспедиции противоречит обязательному признаку предмета этого договора (имеется в виду неразрывная связь оказываемых по нему транспортно-экспедиционных услуг с перевозкой груза).

Вместе с тем позиция суда, согласно которой договор транспортной экспедиции, составленный с иным лицом, признается незаключенным, представляется чрезмерно жесткой и несправедливой.

Можно согласиться с позицией В.А. Белова, который указывает, что ГК РФ не запрещает заключать договоры транспортной экспедиции с иными лицами, поэтому в силу ст. 421 ГК РФ такие договоры являются действительными¹⁵.

Исходя из этого договоры, где на стороне клиента выступают собственник груза, перевозчики и другие субъекты, интересы которых связаны с перевозкой вследствие наличия договорных отношений с отправителем груза или его получателем, считаются действительными.

3. Является ли договор транспортной экспедиции, заключенный при несоблюдении письменной формы, ничтожной сделкой? Какими документами могут подтверждаться фактические отношения сторон по договору транспортной экспедиции?

В Тюмени в суде кассационной инстанции было рассмотрено несколько дел, в которых должники оспаривали действительность (заключенность) договора транспортной экспедиции, ссылаясь на несоблюдение письменной формы. Однако судом со ссылкой на ст. 162 ГК РФ во всех случаях было установлено, что несоблюдение письменной формы не лишает сторону права приводить письменные и другие доказательства заключения договора. В качестве доказательств наличия между сторонами фактических отношений транспортной экспедиции, свидетельствующих о заключении соответствующего договора, суд кассационной инстанции принял следующие письменные документы: наряд, путевой лист и железнодорожную накладную; товарные и грузовые накладные, акты оказания услуг, а также счета; поручение экспедитору, экспедиторскую расписку, складскую расписку; заявки на выполнение услуг, акты выполненных работ, акты сверки.

В подтверждение отношений по перевозке в рамках договора транспортной экспедиции принимается транспортная накладная (коносамент или иной документ на груз).

¹⁴ Гражданское право: учебник. Часть II / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 414 - 415.

¹⁵ Практика применения Гражданского кодекса РФ, частей второй и третьей / А.Б. Бабаев и др.; под общ. ред. В.А. Белова. - М.: Издательство Юрайт, 2009. - С. 512

При этом судом не принимаются аргументы о заключении договора транспортной экспедиции посредством совершения сторонами конклюдентных действий в отсутствие каких-либо письменных доказательств.

Несоблюдение письменной формы также лишает стороны основания привлечь к ответственности экспедитора, обязанности которого не определены соглашением.

4. Применяются ли в настоящее время Инструкции о порядке приемки продукции №№ П-6 и П-7?

Для выявления при приемке товара соответствия его количества и качества данным, указанным в документах, ФАС ЗСО применил данные Инструкции (признанные утратившими силу), уточнив, что они могут применяться покупателем (получателем) только в случаях, когда это предусмотрено договором поставки. Применение Инструкций возможно и для отношений, связанных с договором транспортной экспедиции, ввиду их схожести с договором поставки. Единственным обязательным условием при этом будет ссылка на Инструкции в договоре.

5. Обязательно ли наличие у водителя организации-экспедитора доверенности на принятие и перевозку груза?

Исходя из материалов дела экспедитор, оспаривая ответственность за утрату груза, ссылался на то, что клиентом не были проверены полномочия водителя на перевозку груза. В этой связи при отсутствии доверенности невозможно достоверно установить, кому именно грузоотправитель передал груз. Однако судом было установлено, что между клиентом и экспедитором заключен договор транспортной экспедиции. В дальнейшем грузоотправителем подана заявка, принятая и подписанная экспедитором. Товарная накладная содержит подпись и расшифровку подписи водителя предоставленного экспедитором автомобиля.

Все указанные доказательства в совокупности позволили суду правомерно установить факты принятия и утери груза экспедитором. В Постановлении по аналогичному делу суд указал, что выдача доверенностей на получение груза водителям перевозимого груза вообще не предусмотрена законом.

Позиция суда обоснованна. С точки зрения разумности и осмотрительности грузоотправитель должен проверять полномочия лиц, принимающих товары. Однако освобождать экспедитора от ответственности только за то, что им не была выдана доверенность работающему у него водителю, было бы несправедливо и противоречило бы положениям ст. 182 ГК РФ. В силу данной статьи полномочие может также явствовать из обстановки, в которой действует представитель.

В большинстве случаев, когда доставка груза осуществляется в место назначения, указанное клиентом, на основании ст. 182 ГК РФ должна существовать презумпция передачи груза надлежащему лицу.

6. Вправе ли экспедитор, не проверивший достоверность сведений, содержащихся в предоставленных клиентом документах, ссылаться впоследствии на невозможность определить утраченный груз?

ФАС Западно - Сибирского округа рассмотрел дело, в котором клиентом по договору транспортной экспедиции взыскивается ущерб, образовавшийся в связи с утратой груза. Экспедитор ссылаясь на невозможность достоверно установить количество, ассортимент и стоимость утраченного груза, поскольку в экспедиционной расписке содержится только сокращенное наименование, а на счете-фактуре и товарной накладной отсутствуют отметки экспедитора о том, что именно этот товар принят к перевозке.

Суд правильно сослался на п. 5 ст. 3 Закона, которым установлено право экспедитора проверять достоверность представленных клиентом документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, которые предусмотрены договором транспортной экспедиции.

В связи с тем, что экспедитор данным правом не воспользовался и в судебном заседании не смог доказать, какой именно груз им перевозился, выводы суда о наименовании, количестве и стоимости товара основывались на доказательствах, представленных клиентом (истцом), а именно счете-фактуре и транспортной накладной.

7. Как определяется ответственность экспедитора при утрате или повреждении груза?

Основания и размер ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза установлены в ст. 7 Закона: экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю.

Исходя из судебной практики обязанность доказывания обстоятельств, свидетельствующих о том, что недостача или утрата груза произошла вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, возлагается на самого экспедитора.

При этом в предмет доказывания по делу входит установление следующих обстоятельств: противоправность действий (бездействия) ответчика; факт и размер понесенного ущерба; причинно-следственная связь между действиями ответчика и возникшими убытками.

В качестве примера можно привести решение ФАС ЗСО по иску клиента к экспедитору о возмещении убытков, связанных с недостачей груза. Экспедитор при принятии груза в товарно-транспортной накладной указал, что тара имеет внешние повреждения. Должная

степень заботливости и осмотрительности экспедитора в данном случае позволила ему доказать в суде, что недостача произошла по обстоятельствам, за которые он не отвечает. Другой пример: экспедитор смог доказать, что повреждение груза произошло при погрузке, за которую отвечал клиент, что исключает вину экспедитора.

8. *Отвечает ли экспедитор перед клиентом напрямую в случаях, когда исполнение обязательства было возложено на третье лицо?*

При неисполнении обязательства третьим лицом на экспедитора возлагается ответственность перед грузоотправителем. После возмещения убытков экспедитором он вправе обратиться с регрессным требованием к третьему лицу, чьи действия послужили причиной возникновения таких убытков.

9. *Возможно ли взыскание с экспедитора упущенной выгоды при нарушении им обязательств по договору транспортной экспедиции?*

В соответствии со ст. 803 ГК РФ в случаях, когда нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется в размере реального ущерба.

Когда экспедитором привлекаются третьи лица по договору перевозки, ответственность экспедитора определяется исходя из вышеуказанных положений абз. 2 ст. 803 ГК РФ, то есть ответственность ограничена размером реального ущерба, как это установлено п. 2 ст. 796 ГК РФ для перевозчиков.

10. *Вправе ли клиент требовать уплаты процентов за пользование чужими денежными средствами на сумму убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением договорных обязательств?*

Исходя из п. 1 Постановления Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации и Верховного Суда Российской Федерации № 13/14 обязанности перевозчика не являются денежными, так как денежные знаки в данном случае используются не в качестве средства погашения денежного долга. В этой связи положения ст. 395 ГК РФ, предусматривающие последствия просрочки или неисполнения денежного обязательства, применению не подлежат.

11. *С какого момента начинается исчисляться сокращенный срок исковой давности для предъявления иска по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции?*

Из конкретного дела следует, что истец (заказчик) направил ответчику (экспедитору) претензию о возмещении убытков, связанных с утратой груза. Ответчик после предъявления ему претензии потребовал товарно-транспортные накладные, которые необходимы ему для принятия решения. Истец посчитал, что досудебный порядок урегулирования спора исполнен им с того момента, когда экспедитор

должен был принять окончательное решение по претензии или по истечении 30 дней, отведенных ему для ее рассмотрения и уведомления заявителя об удовлетворении или отклонении претензии (п. 5 ст. 12 Закона).

Заявителю было отказано в удовлетворении исковых требований со ссылкой на пропуск срока исковой давности. При этом суд исходил из того, что о нарушенном праве истец узнал с момента получения первого ответа на его претензию.

Данный вывод суда обоснован. Несмотря на приведенный в законе перечень документов, которые должны быть приложены к претензии, негативные последствия невыполнения данного требования не установлены. Их отсутствие не свидетельствует о несоблюдении истцом претензионного порядка, что подтвердила кассационная инстанция.

Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об ее удовлетворении или отклонении в течение 30 дней со дня ее получения. Возможность продления данного срока, в том числе для запрашивания дополнительных документов, не установлена. В этой связи полагаем, что непредоставление какого-либо ответа по существу заявленных требований должно расцениваться заказчиком как отказ в удовлетворении. В данном случае досудебный порядок урегулирования спора должен считаться соблюденным с момента, когда закончился 30-дневный срок, предусмотренный для рассмотрения претензии. С этого же момента должен начать исчисляться срок исковой давности.

Так, общество с ограниченной ответственностью «Агентство Пионер» (далее по тексту – ООО «Агентство Пионер») обратилось в Арбитражный суд Алтайского края с иском к обществу с ограниченной ответственностью «ВНЕШТРАНС» (далее по тексту – ООО «ВНЕШТРАНС») о взыскании 76 166, 04 рублей ущерба по договору транспортно-экспедиционного обслуживания от 26.03.2008 № ВП/4.

Решением Арбитражного суда Алтайского края от 29.01.2009, оставленным без изменения постановлением Седьмого арбитражного апелляционного суда от 17.04.2009, исковые требования удовлетворены

Как следует из материалов дела, 26.03.2008 между ООО «Агентство Пионер» (заказчик) и ООО «ВНЕШТРАНС» (исполнитель) заключен договор на транспортно-экспедиционное обслуживание № ВП/4.

По условиям договора заказчик поручает, а исполнитель обязуется за счет и по поручению заказчика осуществлять за вознаграждение транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок экспортных, импортных, транзитных и других грузов, а также осуществлять расчеты за перевозку грузов по заявкам заказчика по территориям стран

СНГ, Балтии и иностранных государств в прямом железнодорожном и смешанном железнодорожно-водном сообщениях.

Пунктом 1.2 договора предусмотрено, что сроки перевозок, номенклатура и объемы перевозимых грузов, станции отправления и назначения, величина сборов, ставок, тарифов и других расходов согласовываются сторонами по каждой заявке на перевозку в рабочем порядке, а при необходимости – оформляются отдельными приложениями к настоящему договору.

В соответствии с договором истец направил ответчику три заявки от 04.04.2008 и от 08.04.2008, на предоставление кодов на перевозку грузов транзитом по железным дорогам Казахстана от станции Достык Экспорт до станции Барнаул двух железнодорожных вагонов со 180 тоннами поливинилхлорида суспензионной смолы ПВХ марки SG 5, и двух железнодорожных вагонов с 55-ю и 58-ю тоннами груза соответственно.

В ответ на это ответчик представил истцу кодовые уведомления.

По результатам выполнения указанных заявок сторонами были подписаны акты от 24.04.2008 № 16, от 04.05.2008 № 18, от 07.05.2008 № 19, от 07.05.2008 № 20, где зафиксированы факты оказания услуг полностью и в срок без замечаний со стороны истца.

Позднее истец, полагая, что ответчик не исполнил свои обязательства по организации транспортно-экспедиционного обслуживания перевозки грузов, предусмотренных договором от 26.03.2008 и заявками от 04.04.2008 и 08.04.2008, обратился в арбитражный суд с настоящим иском.

Удовлетворяя заявленные исковые требования, судебные инстанции, руководствуясь частью 1 статьи 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» № 87-ФЗ от 30.06.2003, статьями 801, 307, 309, 310 Гражданского кодекса Российской Федерации, исходили из доказанности ненадлежащего исполнения ответчиком взятых на себя обязательств по договору транспортно-экспедиционных услуг.

Между тем, ни договор, ни заявки истца не содержат обязанности ответчика по приему, сдаче, перевозке товара, проверке его количества и качества, обеспечению его сохранности, ответственности за недостачу.

В деле отсутствуют первичные документы бухгалтерского учета, подтверждающие факт соприкосновения ответчика с товаром.

Кроме того, в соответствии со статьей 119 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» для удостоверения несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в транспортной железнодорожной накладной, составляется коммерческий акт.

Такой документ в деле отсутствует.

Более того, судами обеих инстанций не дана оценка имеющимся в материалах дела актам от 24.04.2008 № 16, от 04.05.2008 № 18, от 07.05.2008 № 19, от 07.05.2008 № 20.

В связи с изложенным, выводы судов о нарушении ответчиком условий договора и причинении в связи с этим истцу прямого ущерба в результате недостачи груза, не основаны на нормах материального права.

Поскольку решение и постановление приняты с неправильным применением норм материального права и по неполно выясненным существенным обстоятельствам дела, они подлежат отмене на основании части 1 статьи 288 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, а дело - направлению на новое рассмотрение для устранения недостатков с учетом указаний суда кассационной инстанции.

Интересным для обсуждения представляется пример судебной практики по региону Западной Сибири Российской Федерации.

Так, ООО «Мобайл Парадиз Плюс» обратилось в Арбитражный суд Новосибирской области с иском к ООО «Энергия» о взыскании ущерба в сумме 172 905 руб. по договору транспортной экспедиции, поскольку ответчик утратил груз, принадлежащий истцу и принятый ответчиком к перевозке без объявленной ценности. Это повлекло возникновение реального ущерба у истца на указанную сумму (стоимости утраченных мобильных телефонов).

Решением арбитражного суда первой инстанции заявленные требования удовлетворены в полном объеме.

Апелляционной инстанцией данное решение признано законным и оставлено без изменения.

Из материалов дела следует, что между истцом и ответчиком заключен договор транспортной экспедиции, по условиям которого экспедитор должен был доставить в адрес индивидуального предпринимателя Титова в г. Междуреченск Кемеровской области мобильные телефоны. Это подтверждено экспедиторской распиской.

Водитель истца Пустовойтов передал ООО «Энергия» груз – мобильные телефоны без объявления его ценности.

Индивидуальный предприниматель Титов сообщил истцу, что экспедитор груз до места назначения не доставил по причине его утраты.

В добровольном порядке ответчик отказался возместить ущерб, в связи с чем и возник данный иск в арбитражном суде.

В предмет доказывания по данному делу вошли следующие обстоятельства: противоправность действий (бездействия) ответчика;

факт и размер понесенного ущерба; причинная связь между действиями и возникшими убытками.

Исходя из статьи 5 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитору предоставлено право проверять достоверность представленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей по договору.

Материалами дела подтверждено, что ответчик названным правом при приемке груза не воспользовался.

Выводы судов первой и апелляционной инстанции о доказанности утраты ответчиком переданного ему для перевозки груза, признан судом кассационной инстанции основанным на правильном применении норм права.

Этот пример – практика Российской Федерации чисто по законодательству РФ.

Актуальным будет пример, связанный с международным договором транспортной экспедиции (Дело № Ф04-2676/2008 – Казахстан - Россия).

Общие вопросы определения, понятия и исполнения договора транспортной экспедиции

В судах области нет практики применения норм права по вопросам транспортной экспедиции. Поскольку дела данной категории не рассматривались. Самим экономическим судом дела по спорам о перевозках за два последних года также не рассматривались. Поэтому в своем выступлении я остановлюсь на общих вопросах определения понятия договора транспортной экспедиции.

При перевозке грузов возникает необходимость выполнения целого комплекса вспомогательных операций, связанных с отправкой и получением грузов: в частности, их упаковка, маркировка, погрузка и выгрузка, доставка на станцию (в порт) отправления или со станции (порта) назначения на склад получателя и др. При эпизодических перевозках эти операции могут выполнить сами грузоотправители и грузополучатели. В случаях, когда поток отправляемых или прибывающих в адрес того или иного лица грузов достигает значительных размеров, самостоятельное выполнение указанных операций становится обременительным и экономически неоправданным. С большей эффективностью это могут делать лица, специально подготовленные и уполномоченные на такую деятельность. Они выступают в качестве посредников между перевозчиками и их клиентурой. Такая деятельность по обслуживанию клиентуры транспортных организаций называется экспедиционной (от лат. *expeditio* - отправление). Договор экспедиции относится к числу вспомогательных договоров, связанных с оказанием транспортных услуг. Этим определяется сфера его применения и функции его субъектов (экспедитора и клиента). Он используется там, где возникают отношения по грузовой перевозке. Смысл этого договора в том, чтобы освободить отправителей и получателей от выполнения свойственных им операций по организации и сопровождению грузоперевозочного процесса. Соответственно основная функция, возлагаемая на экспедитора, состоит в том, чтобы по поручению клиента отправлять или получать грузы, а также оказывать иные сопутствующие этому услуги.

Договор транспортной экспедиции определяется как договор, в силу которого одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Договор экспедиции является взаимным и возмездным. Он может быть либо консенсуальным, когда экспедитор организует выполнение экспедиционных услуг, либо реальным, когда он выполняет их с вверенным ему грузом (в частности, когда экспедитором выступает перевозчик). По своему содержанию он сходен с рядом других договоров о представительстве. Экспедитор оказывает определенные услуги клиенту, в чем обнаруживается сходство с такими договорами, как поручение, комиссия, агентирование, возмездное оказание услуг. Однако предметом последних является совершение любых сделок и действий, в том числе вовсе не относящихся к транспортной деятельности. В отличие от этого экспедиция предполагает оказание услуг, непосредственно связанных с перевозкой груза. Поэтому экспедиция не может рассматриваться как разновидность одного из названных договоров или их конгломерат. В то же время не исключена возможность субсидиарного применения норм о поручении, комиссии и агентировании к транспортной экспедиции. Экспедицию следует рассматривать как особую разновидность сделки о представительстве.

Между договором перевозки и экспедиции также существует внутренняя связь, обусловленная производностью транспортно-экспедиционных услуг от перевозки. Зачастую обязанности экспедитора могут быть прямо возложены на перевозчика. В этом случае перевозчик не вправе заключать договор перевозки от собственного имени, но может выступать в качестве коммерческого представителя иной стороны. Кроме того, при использовании в качестве экспедитора самого перевозчика могут сложиться две ситуации. В одной из них перевозчик выступает экспедитором по отношению к другому лицу (например, другому перевозчику) и правила об экспедиции применяются без каких-либо изъятий. В другой - перевозчик становится экспедитором по отношению к собственной перевозке. В последнем случае экспедиция накладывается на перевозку, имея одинаковый субъектный состав в двух обязательствах. Это сказывается на ответственности сторон, сроках давности и других условиях исполнения обоих договоров.

Элементы договора. Субъектами договора экспедиции являются клиент - сторона, которой оказываются услуги, и экспедитор - сторона, которая оказывает услуги клиенту. Клиентами по договору могут быть любые лица (прежде всего отправитель и получатель груза, а также его собственник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг. В качестве экспедитора может выступать только предприниматель (коммерческая организация или физическое лицо), получивший лицензию на осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности. Экспедитором может быть как специализированная организация (иное лицо), так и обычный перевозчик (например, структурное подразделение транспортного предприятия). Как и в

договорах поручения, комиссии и агентирования, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц, если иное не предусмотрено договором экспедиции. При этом экспедитор не слагает с себя ответственности за исполнение договора третьим лицом, на которое возложено исполнение.

Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Такие услуги могут быть весьма различными. Они делятся на основные (по организации перевозок, включая заключение договора перевозки) и дополнительные, которые могут охватывать любые вопросы, касающиеся транспортировки груза. Договор может быть заключен на полное или частичное транспортно-экспедиционное обслуживание. При полном обслуживании экспедитор принимает на себя выполнение всех операций, в том числе доставку от склада отправителя на склад получателя («от склада до склада»). При частичном обслуживании он выполняет все или часть операций, связанных с отправлением или получением груза. И в том, и в другом случае к основным услугам могут быть добавлены дополнительные.

Форма договора транспортной экспедиции - простая письменная. Стандартный набор экспедиционных услуг может оказываться на основании договора присоединения. Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей (в частности, в том случае, когда экспедитор действует от имени клиента).

Срок, на который заключается договор экспедиции, определяется характером взаимоотношений сторон. Цену договора транспортной экспедиции составляет вознаграждение экспедитора. Оно определяется по соглашению сторон.

Содержание договора экспедиции образуют права и обязанности его сторон. Содержание и объем обязанностей экспедитора зависят от потребностей клиента. Как отмечалось, можно выделить выполняемые им основные обязанности (операции, услуги), имеющие общее значение, и дополнительные обязанности, обусловленные индивидуальными особенностями конкретного договора. Содержание основных обязанностей предопределено самой сущностью договора. Они включают следующие операции: а) организация перевозки груза определенным видом транспорта и по маршруту, выбранному клиентом или экспедитором; б) заключение договора перевозки груза от своего имени или от имени клиента; в) обеспечение отправки груза и его получения в согласованном месте; г) осуществление иных операций, непосредственно связанных с перевозкой. При этом экспедитор может выполнять не только собственно экспедиционные функции, но и обязанности перевозчика. В последнем случае на его отношения с клиентом распространяются правила о перевозке, включая размер ответственности, сокращенный срок исковой давности и др.

Обязанности клиента могут быть также разбиты на основные и дополнительные. К основным обязанностям клиента относятся: а) передача грузов для осуществления экспедирования; б) получение грузов у экспедитора; в) уплата предусмотренного договором вознаграждения; г) возмещение при исполнении договора понесенных экспедитором расходов. Особо выделяется так называемая информационная обязанность клиента. Клиент должен предоставить экспедитору документы и иную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором. Соответственно экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а также запросить у последнего необходимые дополнительные данные. Отказ в предоставлении необходимой информации дает экспедитору право не приступать к исполнению своих обязанностей до момента ее получения. Содержание дополнительных обязанностей зависит от особенностей каждого договора (организовать посменную работу на своих складах, обеспечить специализированный внутрипроизводственный транспорт и пр.).

Прекращение договора экспедиции осуществляется по общим правилам путем его надлежащего исполнения и в иных случаях, установленных законом. Особенностью данного договора, как и иных договоров о представительстве, является возможность одностороннего отказа от его исполнения. Любая из сторон вправе сделать это, предупредив об этом своего контрагента в разумный срок. Такой срок может быть установлен и в самом договоре экспедиции. Неблагоприятным последствием одностороннего отказа является возмещение отказавшейся от договора стороной другой стороне убытков, вызванных его расторжением.

Договор транспортной экспедиции по организации перевозок с участием иностранных субъектов (договор международной транспортной экспедиции)

Договор транспортной экспедиции – один из видов транспортных гражданско-правовых обязательств. Договор является консенсуальным, взаимным и возмездным.

Общее содержание его установлено ст.708 ГК РК *По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента- отправителя получателя груза или иного заинтересованного в услугах экспедитора лица) выполнить или организовать выполнение определенных договоров экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.*

Исходя из данной нормы международное транспортное обязательство можно определить как урегулированное нормой материального права транспортное отношение, осложненное иностранным элементом.

Иностранный элемент может относиться к субъекту, объекту либо самому обязательству.

Следовательно, по договору международной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договоров экспедиции услуг перевозке груза, связанных с отправлением и/или получением груза в международном сообщении. Сторонами данного вида договора являются субъекты различных государств.

1. Особенности договора международной транспортной экспедиции выявляются при возникновении споров.

Одним из важных источников правового регулирования при рассмотрении споров с участием иностранных лиц является Гражданский процессуальный кодекс РК В разделе V ГПК РК разрешаются вопросы предъявления исков к иностранным государствам, судебных поручений и исполнения решений иностранных судов и арбитражей и вопросы действия международных договоров по процессу.

Первым процессуальным вопросом при разрешении споров является определение подсудности (ст.416-420 ГПК)относится к исключительной компетенции РК.

Согласно п.2) ч.1 ст.417 ГПК РК дела по искам к перевозчикам, вытекающим из договоров перевозки.

Поскольку договор перевозки является самостоятельным видом транспортных обязательств, то данное правило о подсудности не относится к договору транспортной экспедиции.

Следовательно, вопрос о подсудности по договорам транспортной экспедиции разрешается по общим правилам.

Согласно пп.7) п.1 ст.1113 ГК РК при отсутствии соглашения сторон договора о подлежащем применению праве к этому договору применяется прав страны, где учреждена, имеет место жительства или основное место деятельности сторона, являющаяся экспедитором в договоре транспортной экспедиции.

2. Судами Северо-Казахстанской области не рассматривались споры, вытекающие из договоров международной транспортной экспедиции

Однако вопросы нормативного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности, выработки определенной судебной практики в этой сфере является актуальными, имеют стратегическое значение для успешного развития международного сотрудничества Казахстана с другими государствами.

Поэтому одна из задач нашего семинара: выявить возможные вопросы разрешения споров по договорам международных транспортных обязательств и определить заранее направления правоприменительной деятельности.

Одним из актуальных проблем международного частного права вообще и в частности по рассматриваемой теме является вопрос о применимом праве и применимости иностранного права.

Правовые нормы, регулирующие транспортно-экспедиционную деятельность, могут значительно различаться, что влечет различный объем прав и обязанностей сторон договора с участием иностранных субъектов.

Как правило, в договоре с участием иностранного элемента указывается, право государства какой стороны применяется в договорных отношениях: формулируются понятия, устанавливается объем прав и обязанностей, ответственности.

Если такое указание имеется, то перед казахстанским судом, рассматривающим спор о договоре международной транспортной экспедиции, встает вопрос о том, кто должен «добывать» норму иностранного права, устанавливать его содержание?

В некоторых правовых системах содержание нормы иностранного права относится к доказательствам, представлять которое должна сторона спора. Однако еще в советской юридической литературе было высказано мнение о том, что норма права, даже иностранного, не может быть доказательством по делу, содержание нормы права должен устанавливать суд.

В связи с тем, что данный вопрос не урегулирован ГПК РК, представляется необходимым принять нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан по вопросам международного частного права, в котором определить лицо (сторону или суд), обязанное установить содержание нормы иностранного права.

По нашему мнению, установление содержания иностранной правовой нормы является обязанностью суда. Здесь действует правило «судья знает право».

3. В таком случае перед судом встает следующая проблема: в каком порядке следует добывать норму иностранного права?

Здесь возможны две ситуации.

1) Если Казахстан имеет международные договоры об оказании правовой с государством, право которого подлежит применению, то порядок «получения» иностранной правовой нормы урегулирован. (Например, Кишиневская конвенция об оказании)

2) Если Казахстан не имеет международного соглашения с другим государством, то возможности и порядок получения иностранной правовой нормы отсутствует.

В связи с этим представляется необходимым в нормативном постановлении Верховного Суда РК по вопросам международного частного права разъяснить порядок действий суда.

4. В завершение выступления не могу не отметить один важный организационный момент.

Значимость применения международных договоров в судебной практике возрастает. Это делает необходимым изучение судьями норм международного публичного и международного частного права.

А) В связи с этим представляется своевременным ввести в программу судебного образования учебные курсы для судей «Международное публичное право в судебной практике» и «Международное частное право в судебной практике».

Б) Желательно бы Верховному Суду РК организовать работу по систематизации международных актов по тем вопросам, которые не сегодня-завтра могут появиться в судебной практике. Для примера, недавно в суды области поступили сборники документов ООН по вопросам равноправия мужчин и женщин. Наличие такого сборника под рукой облегчает работу судьи и применение международных норм при рассмотрении споров. Тем самым, обеспечиваются правовые условия для выполнения Казахстаном принятых на себя международных обязательств.

Поэтому в рекомендации семинара предлагаем включить данные предложения.

Благодарю за внимание!

Некоторые вопросы международного транспортно – экспедиционного обязательства

Одной из важнейших проблем современного международного транспортного права является проблема понятие международного транспортно-экспедиционного обязательства, отсутствие четкого международного-правового определения которого вызывает известные затруднения в правоприменительной практике.

Поскольку указанное обязательство является не чем иным, как относительным гражданско-правовым отношением с осложненным иностранным элементом, то оно помимо экономического содержания зависит также от целей и задач правового регулирования.

В соответствии с частью 1 статьи 708 Гражданского кодекса Республики Казахстан договором транспортной экспедиции является договор, когда одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

К условиям таких договоров могут относиться погрузо-разгрузочные операции, охрана и сопровождение груза, оформление необходимых документов и таможенных формальностей, хранение и другие услуги.

Клиентом экспедитора может быть как отправитель груза, так и его получатель.

Перевозку сопутствующие услуги экспедитор может выполнить сам или привлечь соисполнителей. Поэтому договор транспортной экспедиции может включать в себя элементы других самых разнообразных договоров.

Так, к примеру, в ноябре 2010 года ответчиком ТОО «Нью лайн Транспорт КЗ» в соответствии с транспортным заказом были приняты обязательства по доставке груза по маршруту Франция (г. Дижон) - Казахстан (г. Алматы). Особым условием данной перевозки был запрет на перегруз груза. Ответчик данное условие принял и выдал гарантийное письмо о недопустимости перегруза. Общий срок доставки был установлен в 13 дней. Ответчику был перечислен аванс 1 200 ЕВРО. Для выполнения обязательств по транспортному заказу,

ответчик заключил договор с литовской транспортной компанией. Груз был загружен и автомашина начала следование по маршруту. Автомашина прибыла в г.Перемысл, но на складе была незаконно задержана и простояла там 1 месяц. Поводом явились претензии по задолженности между перевозчиками и экспедиторами.

Позже было установлено, что литовская компания также не являлась перевозчиком, а заключила договор о перевозке с украинскими компаниями, которые удерживали у себя груз.

Истец считает, что в результате незаконных действий ответчика, ему был причинен существенный ущерб, поскольку груз был доставлен лишь в декабре 2010 года.

Истцом был оплачен ущерб в размере 3 000 ЕВРО, согласно претензии грузополучателя (клиента), истец также произвел оплату в размере 1 100 ЕВРО в ЧП Кондаков за выкуп нелегально задержанного груза, 950 ЕВРО фирме-перевозчику МВБ Транс за доставку груза из Польши в Литву на таможенный склад, откуда был отправлен груз в г.Алматы. Таким образом, истец понес убытки на сумму 5 050 ЕВРО (или 1 030 156 тенге по курсу Национального Банка Республики Казахстан).

Если экспедитор сам перевозит груз по всему маршруту или только по его части, то эти его отношения с клиентом определяются по правилам договора перевозки. При выполнении экспедитором сопутствующих услуг вступают в силу условия договора возмездного оказания услуг. А если для перевозки груза или оказания отдельных услуг экспедитор заключает договоры с другими исполнителями, то его отношения со своим клиентом строятся уже на основе посреднического договора (агентирования).

Поэтому состав документов, сопровождающих транспортную экспедицию, весьма широк и зависит от конкретного состава услуг.

1. Если экспедитор везет груз самостоятельно по всему маршруту или частично, например, до железнодорожной станции, то он выступает обычным перевозчиком и его отношения с клиентом в части собственного транспорта регулируются правилами договора перевозки. Поэтому документы, которые оформляются в отношении такой перевозки, определяются именно этими правилами. Например, при перевозке автотранспортом транспортным документом является товарно-транспортная накладная по форме № 1 -Г.

2. Если клиентом по договору транспортной экспедиции выступает грузоотправитель, то он сам выписывает товарно-транспортную накладную и передает ее экспедитору.

3. Если же транспортно-экспедиционные услуги заказывает получатель груза, то товарно-транспортную накладную выписывает экспедитор на основании информации, которую ему должен предоставить клиент, и сопроводительных документов, получаемых от отправителя груза.

4. В тех случаях, когда экспедитор заказывает перевозку у другой транспортной организации, он сам выступает в качестве грузоотправителя. Если необходимо, клиент должен передать экспедитору доверенность (п. 2 ст. 709 ГК РК). Соответственно, выступая заказчиком в договоре перевозки, экспедитор должен обеспечить получение от перевозчика всех необходимых подтверждающих документов по этой перевозке.

При проверке перевозочных документов в этом случае налоговые органы обращают внимание на то, кто указан в качестве грузоотправителя. В нашем случае это экспедитор. Поэтому в транспортных документах именно экспедитор должен быть указан в качестве грузоотправителя. Аналогичные требования есть и в документах, регулирующих перевозки другими видами транспорта.

Проблема может возникнуть у покупателя товара, если он получит транспортный документ, где в качестве грузоотправителя указан экспедитор, а в счете-фактуре на товар в качестве грузоотправителя указан продавец этого товара. В такой ситуации покупатель может потерять право на вычет НДС по товару. Так, например, Компания «Аджип» приобрела материалы и оборудование, которые должны быть использованы на строительстве электростанции у Компании «Bateman Eurasia GmbH». Доставку в железнодорожных вагонах организовал экспедитор — ТОО «Saga Terminal Logistics». Он же и был обозначен в железнодорожной накладной в качестве грузоотправителя. А в счете-фактуре в качестве продавца и грузоотправителя указана Компания «Bateman Eurasia GmbH». Налоговый орган посчитал, что раз графа «грузоотправитель» в счете-фактуре заполнена неправильно, значит, как указано в пункте 3 статьи 100 Налогового кодекса Республики Казахстан, этот счет-фактура не может служить основанием для вычета НДС. Они сняли вычет и доначислили 519 282 544 тенге. Данное дело рассматривалось различными судебными инстанциями. Суд первой инстанции, а также апелляция и кассационная коллегии Атырауского областного суда посчитали действия налогового органа законными. Однако, постановлением Верховного Суда Республики Казахстан решение в указанной части было отменено и направлено на новое рассмотрение. Позже, экономическим судом уведомление в указанной части было признано незаконным.

5. Кроме транспортных документов по перевозке, экспедитор должен представить клиенту отчет, аналогичный отчету комиссионера или агента. В этом отчете указываются все договоры, заключенные во исполнение договора транспортной экспедиции, расходы, понесенные экспедитором по этим договорам, с приложением подтверждающих документов и величина вознаграждения экспедитора. Причем в этом отчете отражается не только непосредственная перевозка груза, но и сопутствующие услуги, оказанные сторонними организациями.

6. По тем услугам, которые экспедитор выполнил самостоятельно, составляется акт об оказании возмездных услуг. Форма такого акта нормативно не определена, поэтому стороны составляют ее в свободном стиле. Обычно используется форма акта, принятая в деловой практике для возмездных услуг. Важно, чтобы в этом акте был указан полный и подробный перечень услуг и их стоимость. Тогда уплаченные денежные средства с полным правом можно будет отнести на расходы, уменьшающие налогооблагаемую прибыль.

В этой связи, хотелось бы привести пример. Согласно заключенному между истцом ЗАО НЭК с ТОО «Тенгизшевройл» контракту № ОК 76047 от 20 июля 2001 года истец оказывал услуги по организации транспортировки, железнодорожных перевозок и экспедированию грузов, как на территории Казахстана, так и за ее пределами. Кроме того, между указанными лицами заключен контракт № ОК 60547 от 25 февраля 2000 года, по которому заявитель, используя информационные системы, оказывал услуги по отслеживанию железнодорожных цистерн для перевозки сырой нефти и

нефтепродуктов, как на территории Казахстана, так и за ее пределами. Указанные услуги оказывались истцом до 1 мая 2003 года.

Доводы, истца о том, что наличие подписанной с ТОО «Тенгизшевройл» поправки № 4 от 7 апреля 2003 года о внесении изменений в приложение «Б» - «объем услуг», в соответствии с которыми истец прекратил оказание услуг на территории РК, не могут признаны судом достаточным доказательством по делу, поскольку сам факт изменения условий договора не является свидетельством тому, что эти услуги были прекращены с даты внесения данной поправки. Кроме того, 1 апреля 2003г. года ЗАО НЭК заключило договор с ТОО НЭК №122В39-0403 на экспедирование грузов ТОО «Тенгизшевройл» как на территории РК, Так и за ее пределами. И лишь 07апреля 2003г. произвел поправку №4 в контракте о подрядных услугах ТОО «Тенгизшевройл». Позднее, 21 июня): 20,03г. согласно поправке №6 к контракту ТОО НЭК внес коррективы, в соответствии с которыми экспедирование грузов ТОО «Тенгизшевройл», за пределами территории Республики Казахстан с 1 мая 2003г. будут оказаны ЗАО «НЭК». Таким образом, до мая 2003г. ЗАО «НЭК» оказывал услуги ТОО «Тенгизшевройл» напрямую, а уже с мая-2603 года через ТОО «НЭК».

Помимо изложенного факт оказания услуг на территории РК подтверждается проведенной 24 декабря 2008 года встречной проверкой ТОО «Тенгизшевройл», в ходе которой ответчиком были исследованы представленные налогоплательщиком копии таможенных деклараций грузов экспедированных ЗАО «НЭК» и инвойсы за период с 2001-2005г., железнодорожных накладных (СМГС), заявок о необходимости экспедирования грузов направленных ТОО «Тенгизшевройл» в адрес

ЗАО «НЭК», отчетов по фактическим объемам грузов экспедированных ЗАО «НЭК», отчетов об исполнении обязательств по контракту представленных ЗАО «НЭК» ТОО «Тенгизшевройл».

В связи с изложенным, налоговым органом были произведены доначисления, а суд оставил оспариваемое уведомление в силе,

7. Отправляя в дорогу свой груз, клиент хочет иметь гарантии его сохранности на все время перевозки. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после его принятия до выдачи получателю. Но если экспедитор докажет, что это произошло вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, он освобождается от возмещения ущерба.

Если ущерб причинен действиями перевозчика, перед клиентом за сохранность груза все равно отвечает экспедитор.

Размер ответственности полностью зависит от того, объявлена ли в договоре транспортной экспедиции ценность груза. Если в договоре ценность груза объявлена, то экспедитор возмещает стоимость груза в соответствии с объявленной ценой в части утраченного или поврежденного товара.

Если ценность груза в договоре транспортной экспедиции не объявлена, размер ущерба определяется исходя из действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

Если поврежденный товар можно реализовать по уменьшенной цене, то размер ущерба уменьшается на стоимость возможной реализации.

Клиент имеет возможность потребовать от экспедитора помимо возмещения реального ущерба возвращение уплаченного ранее вознаграждения, но такая возможность должна быть указана непосредственно в договоре транспортной экспедиции.

8. В страховании груза заинтересованы обе стороны договора — и клиент, и экспедитор. Поэтому, как правило, в договоре транспортной экспедиции вопросам страхования груза уделяется достаточно внимания.

Договор непосредственно со страховой компанией может заключить либо клиент, либо экспедитор. От этого зависит, кто будет этот договор оплачивать и включать в свои расходы. Довольно часто встречаются варианты, когда одна сторона по договору транспортной экспедиции компенсирует второй стороне часть расходов по страхованию. Чтобы данные расходы можно было учесть в уменьшение прибыли, необходимо, чтобы порядок такой компенсации был подробно описан в договоре.

Договор транспортной экспедиции считается смешанным, поскольку он содержит элементы различных договоров: перевозки, возмездного оказания услуг, комиссии или агентирования.

9. В поручении экспедитору клиент определяет перечень и условия оказания экспедитором транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции. Поручение должно содержать достоверные и полные данные о характере груза, его маркировке, весе, объеме, а также о количестве грузовых мест. Порядок и условия предоставления поручения экспедитору и отзыва клиентом выданного поручения, а также возможность использования средств факсимильной или электронной связи определяются сторонами договора транспортной экспедиции.

В 2010 году нашим судом рассматривалось дело об оспаривании уведомления о начисленной сумме налогов по акту тематической проверки.

В суде ответчик указал, что заявителем не подтверждены документально оказанные услуги на сумму 47 087 000 тенге с ТОО «Гульбаг Сити Строй» и на сумму 6 000 000 тенге с ТОО «Базис-Инвест», так как отсутствуют путевые листы, железнодорожные транспортные накладные, паспорта на щебень и пр. Однако, суд посчитал эти утверждения необоснованными.

Согласно п. 15 ст.1 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», путевой лист-документ выдаваемый перевозчиком водителю автотранспортного средства, предназначенный для ведения учета работы автотранспортного средства. Это указывает на то, что путевые листы хранятся не у заявителя, а у владельцев автотранспортных средств.

Согласно ч.1 и ч.2 ст.30 указанного закона по договору автомобильной перевозки груза перевозчик обязуется в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за автомобильную перевозку груза плату согласно договору или тарифу. Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной.

В силу ч.1, ч.2 и ч.3 ст.36 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» в соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать грузополучателю, а грузоотправитель (грузополучатель) обязуется оплатить перевозку груза и обеспечить его приемку. Договор перевозки груза железнодорожным транспортом оформляется составлением железнодорожной транспортной накладной. Договор перевозки груза считается заключенным с момента выдачи грузоотправителю квитанции о приеме груза на основании железнодорожной транспортной накладной.

Как видно из этих норм, закон не обязывает заявителя иметь при себе в обязательном порядке железнодорожно-транспортные, товарно-транспортные накладные. Иметь паспорт на щебень, проверка качества товара, также является правом заявителя, а не обязанностью.

Согласно заключенных договоров с ТОО «Гульбаг Сити Строй» и ТОО «Базис-Инвест» следует, что указанные товарищества своими силами поставляют щебень и оказывают железнодорожные услуги, то есть обязанностью заявителя является только оплата услуг и стоимости товара, в связи с чем, суд посчитал, что все документы, касающиеся груза, товарно-транспортные накладные, железнодорожно-транспортные накладные должны храниться у указанных товариществ» и заявитель иметь эти документы не обязан.

10. Экспедиторская расписка подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя. Экспедиторская расписка выдается экспедитором при приеме груза и предоставляет ему право распоряжаться грузом во время перевозки.

11. Складская расписка используется в том случае, если экспедитор оказывает услуги по хранению груза клиента. Подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение. При международных перевозках казахстанские экспедиторы должны использовать стандартные экспедиторские документы утвержденные Международной федерацией экспедиторских организаций (FIATA), в том числе поручения экспедитору экспедиторскую и складскую расписки.

Способность транспортно-экспедиционных действий и операций быть самостоятельным объектом правового воздействия и возможность их перераспределения между различными субъектами транспортных отношений приводят в конечном итоге тому, что каждое из них в отдельности может входить в предмет различных по своей правовой природе транспортных обязательств. Так, например, выполнение погрузочно-разгрузочных операций может осуществляться не только в рамках договора транспортной экспедиции, но и в рамках самостоятельного договора на выполнение погрузочно-разгрузочных работ либо быть возложено на отправителя (получателя) или перевозчика в качестве дополнительных обязанностей по договору перевозки. То же самое можно сказать и в отношении иных транспортно-экспедиционных операций.

В связи с этим определение понятия международного транспортно-экспедиционного обязательства исходя только лишь из содержания его предмета представляется, на наш взгляд, невозможным, поскольку иное может повлечь за собой смешение его другими видами обязательств и, как следствие, неадекватное правовое регулирование. Поэтому данный

вопрос должен, по нашему мнению, решаться в контексте правовой природы указанного обязательства вытекающей из присущей ему экономической и юридической направленности, т. е. тех экономических и правовых целей, на достижение которых оно направлено.

Поэтому только правильное определение правовой природы международного транспортно-экспедиционного обязательства позволит выделить его в самостоятельный вид и сформировать для него унифицированное правовое регулирование.

Вопросы:

1. Если экспедитор не осуществляет непосредственно перевозку, то кто несет ответственность за утрату или перевозку груза?

2. Если, например, товар едет из г. Атырау в Г. Амстердам, минуя по пути несколько казахстанских перевалочных пунктов, где данный товар перегружается на другие виды транспорта, в отношении него проводятся процедуры перетарки, складирования, хранения, погрузки и разгрузки и т.п. - будет ли здесь признаваться пунктом отправления г. Атырау либо последний казахстанский город, из которого товар «уезжает» за границу (например, г. Уральск)?

Комиршинов М.Г.,
*председатель Специализированного
межрайонного экономического суда
Восточно-Казахстанской области*

Договор транспортной экспедиции, субъекты международных договоров

В соответствии со ст.708 Гражданского Кодекса Республики Казахстан по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - отправителя или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза.

Договор транспортной экспедиции является самостоятельным и исключительно транспортно-вспомогательным договором. Отсюда вытекает его название, которое происходит от латинского слова «*expresШio*» -отправление.

Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме.

Договор транспортной экспедиции опосредует посредническую деятельность в особой области перевозочных отношений. Поэтому определить содержание прав и обязанностей сторон в полной мере без учета норм транспортного законодательства невозможно.

Данный договор по своей сути является договором о возмездии оказании услуг. Услуги, выступающие его предметом, четко определяются в содержательной части договора транспортной экспедиции. Правовая форма оказания услуг транспортной экспедиции может быть опосредована использованием элементов договора поручения, либо договора комиссии.

В современных условиях услугами транспортных экспедиторов могут воспользоваться любые субъекты, в том числе заключающие разовые договоры перевозки грузов или багажа, не предназначенных для предпринимательской деятельности.

Договор транспортной экспедиции считается наиболее применимым в случаях, когда количество отправляемых или прибывающих в адрес того или иного лица грузов достигает значительных размеров и самостоятельное выполнение операций, связанных с оформлением перевозки, становится для грузоотправителя (грузополучателя) обременительным и экономически неоправданным.

Следует заметить, что нормы о транспортной экспедиции предоставляют возможность широко разнообразить характер и объем

действий, которые специализированный посредник- экспедитор будет обязываться выполнить за клиента. Договор транспортной экспедиции может полностью избавить последнего от необходимости вступать в непосредственные отношения с перевозчиками и связанных с этим проблем.

Законом РК от 11.01.2007г. «О лицензировании» в сфере транспорта наличие лицензии требуется для занятия следующими видами деятельности: 1) перевозка пассажиров (перевозка пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях; перевозка пассажиров железнодорожным транспортом; перевозка пассажиров морским транспортом; перевозка пассажиров речным транспортом); 2) перевозка опасных грузов (перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом; перевозка опасных грузов морским транспортом; перевозка опасных грузов речным транспортом; перевозка опасных грузов автомобильным транспортом).

В соответствии со статьей 11 Закона Республики Казахстан от 21.09.1994г. «О транспорте в Республике Казахстан» при осуществлении транспортно-экспедиционных услуг перевозчик обязан иметь лицензию. Надо сказать, что указанный закон содержит недостаточно точную формулировку о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности. Она ведь может осуществляться не только перевозчиками, но наряду с ними и иными специализированными субъектами. Для устранения указанного недостатка, как представляется, необходимо разработать и внести в законодательство отдельные положения о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности. Безусловно, что существующий подход законодателя еще раз демонстрирует тесную взаимосвязь отношений перевозки и транспортно-экспедиционных отношений. Следует только указать в законодательстве, что и экспедитор наряду с перевозчиком является одним из участников транспортных отношений.

В статье 713 Гражданского Кодекса Республики Казахстан учитывается тесная взаимосвязь перевозочных и экспедиционных отношений.

Поскольку экспедитор является субъектом предпринимательской деятельности, то соответственно он несет безвиновную ответственность перед клиентом, освобождаясь от ответственности за нарушение своих обязательств, вследствие обстоятельств непреодолимой силы или иных форс-мажорных обстоятельств. Упомянутый учет взаимосвязи экспедиции с перевозочными отношениями применительно к ответственности выражается в том, что в расчет берется и то, что в некоторых случаях нарушение обязательств экспедиции может быть следствием действий не экспедитора, а перевозчика.

Размер ответственности экспедитора перед клиентом в таких случаях не должен превышать размер реального ущерба, причиненного клиенту, то есть размер ответственности перевозчика (п.2 статьи 713 ГК), но непосредственно ответственным перед клиентом все таки остается экспедитор. Экспедитор, понесший ответственность вследствие виновных действий перевозчика, приобретает право регрессного требования к нему.

Международные конвенции, ратифицированные Республикой Казахстан в системе транспортного законодательства

Особое место в системе транспортного законодательства занимают международные конвенции (соглашения), ратифицированные РК. Транспортное законодательство РК основано на принципе приоритета норм международного договора перед нормами национального законодательства, который получил свое закрепление в ст. 2 Закона РК «О транспорте в Республике Казахстан» и в других законодательных актах.

Транспортные международные соглашения можно подразделить на следующие группы:

1) соглашения об общих принципах деятельности отдельных видов транспорта (Конвенция о договоре международной перевозке грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.) (перевозки автомобильным транспортом), ратифицирована РК в соответствии с Указом Президента РК от 12 мая 1995 г., Чикагская конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (в том числе 18 приложений), ратифицирована постановлением Верховного Совета РК от 2 июля 1992 г. № 15 03-ХІІ);

2) соглашения об организации международного сообщения между странами (Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия (г. Баку, 8 сентября 1998 г.), подписанное Азербайджанской Республикой, Республикой Молдова, Республикой Армения; Румынией, Республикой Болгария, Республикой Таджикистан, Грузией, Турецкой Республикой, Республикой Казахстан, Республикой Узбекистан, Кыргызской Республикой, Украиной, ратифицировано Законом РК от 7 мая 2001 г. № 196-П;

3) соглашения об условиях перевозок грузов и пассажиров (СПС - Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (Женева, 1 сентября 1970 г.), которое вступило в силу для РК 17 июля 1996 г.; КОТИФ - Бернская Конвенция о международных перевозках железнодорожным транспортом от 9 мая 1980 г. (в ред. 1985 г. и 1999 г.); РК не является ее членом, поскольку является участником СМГС и СМПС);

4) соглашения, направленные на облегчение транспортных связей между странами (Соглашение между Республикой Белоруссия, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза (Москва, 22 января 1998 г.), ратифицировано РК Законом от ПО ноября 1998 г. № 298-І, вступило в силу 23 марта 2001 г.);

5) соглашения, регламентирующие специфические стороны деятельности видов транспорта (Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базель, 22 марта 1989 г.), РК присоединилась к Конвенции Законом РК от 10 февраля 2003 г. № 389-П);

6) соглашения правоохранительного характера, предусматривающие защиту имущественных интересов в сфере международного транспорта (Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 г.), Конвенция о преступлении и некоторых других действиях, совершенных на борту судна (Токио, 1963 г.); РК присоединилась к обеим конвенция 13 мая 1994 г.).

Международные транспортные соглашения, подписанные и ратифицированные РК, также могут быть дифференцированы на три группы:

1) многосторонние конвенции (СМГС - Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (Соглашение социалистических стран о международном железнодорожном грузовом сообщении) (Варшава, 1950 г.) (в ред. 1974 г.); СМПС - Соглашение о международном пассажирском сообщении (Варшава, 1950 г.) (в ред. 1978 г.); КДПГ - Конвенция о договоре международной перевозки грузов (Женева, 19 мая 1956 г.), РК присоединилась к Конвенции Указом Президента РК от 12 мая 1995 г. № 2271);

2) региональные конвенции (СЛКП - Европейское соглашение важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Женева, 1 февраля 1991 г.) - РК присоединилась к соглашению в соответствии с Законом РК от 31 января 2002 г. № 290-П; Рамочное соглашение Организации экономического сотрудничества (ЭКО) по транзитным перевозкам (г. Алматы, 9 мая 1998 г.), подписано Правительствами Исламского государства Афганистан, исламской республики Иран, РК, Кыргызской Республики, Исламской Республики Пакистан, Республики Таджикистан, Турецкой Республики, Туркменистан, Республики Узбекистан, ратифицировано РК Законом от 8 февраля 2003 г. № 384-И);

3) двусторонние соглашения (Соглашение между Правительством РК и Правительством Республики Финляндия о воздушном сообщении (Алматы, 7 февраля 1996 г.), ратифицировано РК Законом от 10 ноября 1998 г., вступило в силу 1 июня 2005 г.; Соглашение между Правительством РК и Правительством Эстонской Республики о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, Соглашение утверждено постановлением Правительства РК от 1 августа 2002 г. № 856, вступило в силу 29 марта 2003 г.).

Всего на настоящий момент Казахстан подписал более 100

различных международных соглашений в области транспорта.

Министерством транспорта и коммуникаций РК был подготовлен проект Транспортного кодекса РК, в котором должны были найти отражение вопросы правового регулирования отношений, возникающих в процессе осуществления деятельности на различных видах транспорта, и, соответственно, подлежали отмене специальные законы о железнодорожном транспорте, внутреннем водном транспорте и т.д. Однако, в конце концов, разработчики единого Транспортного кодекса РК осознали всю нецелесообразность продолжения работы и отозвали свой законопроект. На наш взгляд, различия между отдельными видами транспорта настолько существенны, что любые попытки объединения норм, регулирующих транспортные отношения, в одном законодательном акте обречены на провал (что и произошло при разработке Транспортного кодекса). В настоящее время более важным направлением совершенствования транспортного законодательства РК является его унификация с нормами стран ближнего и дальнего зарубежья, а также приведение его в соответствие с международными стандартами и правилами в области транспорта.

Актуальные вопросы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностраннных субъектов

С развитием экономики РК и непосредственным участием иностранных инвестиций, актуальность договорных отношений в области перевозок и транспортной экспедиции ставит перед собой сложные задачи решение которых вовлекает большое кол-во заинтересованных сторон в данном вопросе.

Считаем необходимым рассмотреть данный вопрос с юридической стороны, поскольку он затрагивает договорные отношения между заказчиком и исполнителем, также по умолчанию вовлекает как законодательную, так и исполнительную ветвь власти.

Договорные отношения регулируются гражданским кодексом РК и другими законодательными актами РК, не полной мере обеспечивают (гарантируют) надежность исполнения сторонами условий договора.

Данная коллизия возникает из за отсутствия своевременной координации между участниками и заинтересованными сторонами, в связи с чем порождает большое кол-во открытых вопросов и проблем, которые собираются в копилке до тех пока, пока какая либо из сторон не обращается в суд для установления истины и решения проблем.

Мировая практика показывает сложность данной проблемы, поскольку затрагивает интересы всех вовлеченных сторон, для решения



данной проблемы международным бизнес сообществом были приняты меры получившие свое отражение в Инкотермс-2000 (англ. Incoterms, International terms) — международные правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены заранее в международно признанном документе.

Договорные обязательства перевозки и их правовое регулирование

Договорные обязательства, связанные с организацией и осуществлением и иным обеспечением перевозок, составляют отдельную область договорного права Республики Казахстан, а также других государств.

Транспорт - это одна из сфер, которая характеризуется повышенной степенью техногенности, технической оснащенности, стратегическим значением для обеспечения жизнедеятельности общества и государства. Поэтому отношения перевозки традиционно рассматриваются в контексте транспортного права, характеризующегося наличием в ее составе большого количества норм технического характера.

При этом также как и в отношениях страхования, расчетно-кредитных отношениях в область регулирования гражданского права отнесен такой пласт отношений в деятельности транспорта, который имеет обязательственную (товаро-денежную) природу. Следует отметить, что ранее они признавались имеющими двойственную природу наряду с гражданско-правовой, в некоторых аспектах публично-правовую, если выражаться современной терминологией.

Они могли возникать из административного акта (имеются акты планирования перевозок) и из договоров. Вследствие этого речь шла о транспортных обязательствах. В данное время план имеет значение лишь для внутренней, хозяйственной деятельности организаций, осуществляющих перевозку 1, и потому вернее будет вести речь о договорах, касающихся перевозок - транспортных договоров.

Сказанное не означает, что можно сбрасывать со счетов те особенности, которые касаются функционирования транспорта как особой отрасли экономики, как источника повышенной опасности, технически сложной и слаженно функционирующей системы. Поэтому договорные обязательства перевозки рассматриваются через призму тех норм, которые определяют само понятие транспорта, устанавливают стандарты, организационные предпосылки (например, касающиеся государственного регулирования транспорта) его деятельности.

В настоящее время государственное управление транспортом нацелено на решение следующих задач:

- защиту интересов Республики Казахстан в области транспорта;
- осуществление межгосударственного и международного сотрудничества в области транспорта;
- разработку проектов законодательных и иных актов, стандартов, норм, определяющих правовой и нормативный статус всех видов транспорта, независимо от форм собственности;
- разработку концепций и государственных (национальных) программ развития всех видов транспорта, формирование и проведение инвестиционной, научно-технической и социальной политики, в также обучение и подготовка кадров;
- контроль за соблюдением прав потребителей транспортных услуг;
- разработку прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребностей государственных нужд республики и населения в перевозках;
- координацию работы и осуществление функции государственного регулирования деятельности транспортного комплекса Республики Казахстан.

Соответственно, исходя из этого, государство будет создавать организационные предпосылки для заключения договоров перевозки, создавать транспортную инфраструктуру, осуществлять другие меры. Строительство вокзалов, портов, пристаней, аэропортов, пешеходных мостов и тоннелей, пассажирских платформ и иных объектов по транспортному обслуживанию населения осуществляется за счет республиканского и местного бюджетов, наряду с финансированием его частными предпринимателями. Такая деятельность будет иметь немаловажное вспомогательное значение осуществления перевозок.

Непосредственно цели функционирования транспорта, которыми являются обеспечение бесперебойного перемещения грузов, людей в разные регионы страны, внутри населенных пунктов, за пределы государства достигаются с помощью договора перевозки, который в свою очередь имеет ряд разновидностей и тесно связанными с ним договорами, обеспечивающими процесс перевозок. Договор в этой связи является одним из правовых инструментов, обеспечивающих возникновение и реализацию отношений перевозки, соответствующую дисциплину их участников и т.д.

Действующим законодательством выделяются следующие разновидности транспортных договоров: а) договор перевозки груза; б) договор перевозки пассажира (и багажа); в) договор фрахтования чартера; г) договоры об организации перевозок; д) договоры между транспортными организациями; е) договор на перевозку транспортом общего пользования; ж) договор транспортной экспедиции. Кроме того, если учесть, что некоторые из перечисленных договоров будут

варьировать в зависимости от того, каким транспортом осуществляется перевозка, то структура транспортных договоров выглядит достаточно громоздкой.

Перевозка грузов, пассажира и багажа осуществляется на основании договора перевозки. **В силу договора перевозки перевозчик обязуется доставить груз (багаж) или пассажира в указанный пункт назначения, а отправитель груза или иное указанное в договоре лицо, пассажир обязуются уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги.** Договор перевозки является центральным среди перечисленных обязательств. Его содержание, а также содержание иных основных транспортных договоров будет рассмотрено позже. Как уже отмечалось, особенности этих обязательств связаны с той сферой, где они возникают. Поэтому законодательство специально выделяет понятие транспорта, и, конечно, существует множество специальных требований, которым должен соответствовать тот или иной транспорт.

Виды транспорта. Существуют несколько видов транспорта, выделение которых необходимо по причинам объективного характера, их особенности, сфера применения обуславливают особенности эксплуатации и существенно влияют на содержание договоров заключаемых на перевозку тем или иным из них.

Транспорт Республики Казахстан - это зарегистрированный на ее территории железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской электрический. К одному из его видов отнесен магистральный трубопроводный транспорт! . Перечисленные виды транспорта образуют систему транспорта Республики Казахстан

Источники правового регулирования. Общие условия перевозки и иных транспортных договоров определяются непосредственно Гражданским кодексом Республики Казахстан, в нем им посвящены главы 34 и 35 (ст. ст. 688-714). Однако большое значение имеют и иные законодательные и нормативные акты. Это связано с тем, что в процессе осуществления перевозок должны соблюдаться большое количество специальных требований технологического характера по безопасности и др., которые являются обязательными для всех участников транспортных отношений. Однако в данное время четко зафиксировано требование невмешательства государства в хозяйственную деятельность транспортных предприятий, а значит и в их договорную практику. Пределы государственного регулирования деятельности транспорта указаны в специальном транспортном законодательстве.

Важное значение имеет также обеспечение в целом единых параметров перевозки для потребителей услуг перевозчиков. Для унификации правового регулирования в этой области принят Закон «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 года. В нем наряду с нормами, регулирующими отношения публичного характера,

связанного с деятельностью транспорта в Республике Казахстан, имеются и такие нормы (общего характера), которые непосредственно регулируют гражданско-правовые отношения. Смещение публичных и частных норм - характерный признак и других транспортно-правовых актов. Это, однако, не означает, что в данном случае необходимо говорить о договоре, имеющем какие-то административно-правовые «вкрапления», но и не учитывать их абсолютно тоже нельзя. Сфера функционирования некоторых видов транспорта отнесена к естественным монополиям, поэтому к их деятельности применим и Закон Республики Казахстан «О естественных монополиях» от 9 июля 1998 года.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта определяются и специальным законодательством. В Республике Казахстан принят и действует Временный устав железных дорог Республики Казахстан, утвержденный Постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 января 1996 года № 70. Он определяет права, обязанности и ответственность железных дорог, юридических и физических лиц, а также экспедиторских и иных предприятий, действующих от их имени, а также предприятий других видов транспорта, участвующих в перевозках в прямом смешанном сообщении! Приняты и действуют Временные правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Республики Казахстан (кроме международных рейсов), утвержденные приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 апреля 1995 года № 78. Кроме того, осуществление перевозок воздушным транспортом регламентируется Правилами осуществления нерегулярных авиaperезовок на международных и внутренних воздушных линиях Республики Казахстан, утвержденными совместным приказом Министерства транспорта, коммуникаций и туризма Республики Казахстан от 8 октября 1999 года № 705 А-1, Министра иностранных дел Республики Казахстан от 12 октября 1999 года № 36, Министра обороны Республики Казахстан от 14 октября 1999 года № 170. Перевозки грузов и багажа водным транспортом регламентируются Временными правилами перевозок пассажиров и багажа речным транспортом Республики Казахстан, утвержденными приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 апреля 1995 года № 89. К деятельности юридических лиц и граждан, занимающихся грузовыми перевозками для населения, применимы правила бытового обслуживания населения в Республике Казахстан, утвержденные Постановлением Государственного комитета Республики Казахстан по ценовой и антимонопольной политике от 20 сентября 1996 г. № 9/7. Кроме того, имеет значение также Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР (УВВТ), утвержденный Советом

Министров СССР 15 октября. Применим также Устав автомобильного транспорта Казахской ССР (УАТ), утвержденный постановлением Совета Министров КазССР от 18 июня 1970 г. Последние два из перечисленных актов законодательства действуют на территории РК с учетом правил, предусмотренных п.2 ст.3 ГК. Через территорию Республики Казахстан железнодорожным, воздушным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом по дорогам, трассам и водным путям, открытым для межгосударственных сообщений могут осуществляться транзитные перевозки грузов и пассажиров. Они осуществляются в соответствии с законодательством республики, а также международными соглашениями и договорами Республики Казахстан.

Сам договор об оказании услуг по транспортировке нефти можно признать возмездным, двухсторонне-обязывающим и консенсуальным. Причем правилами предусмотрено, что договор об оказании услуг по транспортировке нефти должен соответствовать типовому договору по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам. Это дает основание полагать, что этот договор является договором присоединения.

Услуги по перевозке нефти по железнодорожным путям РК и транспортировке нефти трубопроводным транспортом оплачиваются грузоотправителем, экспедиторской организацией, имеющими договор с перевозчиком. Оплата услуг по перевозке железнодорожным транспортом технологической нефти, предназначенной для заполнения вновь построенных трубопроводов и не предназначенной для перемещения за пределы РК (экспорт), производится по тарифам (ценам, ставкам сборов) в межобластном сообщении, утвержденным в соответствии с законодательством РК.

В данном случае Министерство энергетики и минеральных ресурсов РК, в свою очередь, уведомляет перевозчика (по железной дороге) об объеме технологической нефти, необходимой для заполнения вновь построенных трубопроводов, и письменно подтверждает, что данный объем нефти в дальнейшем не будет перевозиться за пределы РК (экспорт).

По мнению И.У. Жанайдарова, транспортировку нефти нельзя рассматривать как перевозку груза, она также и не предполагает регулирования нормами ГК РК о поставке, ее следует оформлять договором об оказании услуг по транспортировке нефти.

Г.И. Тулеугалиев считал, что специфика транспортировки по газу и нефтепроводам не дает основания относить эту транспортировку к перевозкам. Правовая природа обязательств, возникающих при перемещении газа и нефти (и некоторых других продуктов) по трубопроводу, имеет иной характер, чем перевозка, а именно здесь совмещаются обязательства по передаче имущества и по оказанию услуг (транспортировка, хранение).

Эти точки зрения, на наш взгляд, весьма спорные. Здесь стоит обратить внимание на то, что нельзя смешивать два обязательства, а именно: по поставке и транспортировке. Таким образом, в данной ситуации возникают отдельные обязательства по поставке и обязательства по транспортировке, которые авторы часто относят к оказанию услуг. То есть вопрос о месте договора перевозки магистральным трубопроводным транспортом связан с более сложным вопросом - определения договора перевозки в системе гражданско-правовых договоров.

В сфере транспорта возникает большое количество договоров, связанных с перевозкой, и потому возникает много вопросов с систематизацией этих договоров. Например, М.К. Сулейменов предлагает развернутую систему транспортных договоров: 1) навигационные, годовые и другие договоры на организацию перевозки грузов; 2) обязательства по подаче транспортных средств и предъявлении груза к перевозке; 3) договоры перевозки грузов; 4) четко определил, что договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

Закон о транспорте выделяет магистральный трубопроводный транспорт, перевозки данным видом транспорта представляют особый интерес, поскольку в науке существует много споров, каким договором оформлять эти перевозки - договором поставки или перевозки.

Также в действующем законодательстве РК существуют также смешанные железнодорожно-трубопроводные перевозки, которые представляют собой перевозку нефти трубопроводным и железнодорожным транспортом на основании месячного графика поставок нефти казахстанских производителей по системе нефтепроводов и железной дороге утвержденного Министерством энергетики и минеральных ресурсов РК.

Эти отношения урегулированы Правилами перевозки нефти в смешанном железнодорожно-трубопроводном сообщении, утвержденными совместным приказом министра транспорта и коммуникаций РК от 31 октября 2003 года № 309-1 и министра энергетики и минеральных ресурсов РК от 31 октября 2003 года № 215.

Следует отметить, что данное обязательство сложное и состоит из нескольких обязательств.

Во-первых, перевозка железнодорожным транспортом и транспортировка нефти. Сторонами такого договора являются грузоотправитель, грузополучатель, а также в качестве стороны могут выступать экспедиторские организации.

Оплата услуг по транспортировке нефти трубопроводным транспортом производится по тарифам (ценам, ставкам сборов), утвержденным в соответствии с законодательством РК.

Пункт 4 данных правил предусматривает, что транспортировка нефти трубопроводным транспортом и ее оформление осуществляются

в соответствии с договорами об оказании услуг по транспортировке нефти, заключенными между перевозчиком (по трубопроводу) и грузоотправителем.

То есть эти правоотношения оформляются накладной и договором об оказании услуг по транспортировке нефти.

В правилах говорится, что накладная - договор перевозки груза железнодорожным транспортом, который состоит из пяти листов (оригинал накладной, дорожная ведомость, дубликат накладной, лист выдачи груза и лист уведомления о прибытии груза). Возникает вопрос, насколько правильно признавать накладную договором перевозки? Несомненно, накладная подтверждает наличие обязательств между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, но в таком случае как будут регулироваться отношения при неисполнении или ненадлежащем исполнении своих обязательств сторонами этого договора.

Предметом отдельного договора, относящегося по родовым признакам к возмездному оказанию услуг. Внесение транспортировщика стороной в договор газоснабжения либо опосредование таких отношений отдельным договором не сможет/изменить квалификацию договора газоснабжения, поскольку транспортировка газа осуществляемая другим специально занимающимся такой деятельностью юридическим лицом, - это всего лишь способ исполнения договора газоснабжения, а именно доставки газа до потребителя, альтернативы которому нет. Такая конструкция допускает, но не предусматривает обязательного участия транспортировщика в договоре газоснабжения в качестве стороны, т.к. обязательство между поставщиком и транспортировщиком будет являться предпринимательским договором, заключенным для удовлетворения экономических потребностей предпринимателей в процессе осуществления предпринимательской деятельности. Учитывая, что газоснабжение - это непрерывный процесс, то подобные правоотношения, естественно, будут отличаться от обычного договора поставки, предметом в котором выступают обычные вещи. В данном случае именно факт передачи товаров через присоединенную (трубопроводную) сеть является определяющим в правовой природе указанных договоров. Однако это не исключает отдельного правового регулирования каждого из этих договоров, что представляется вполне обоснованным, поскольку это связано с технологическими, экономическими и юридическими особенностями каждого из перечисленных видов деятельности, в целом относящихся к энергоснабжению.

В российской литературе встречается мнение, что договор транспортировки газа по магистральным трубопроводам является самостоятельным видом договоров. Такого мнения придерживается М.А.Зайцева, по ее мнению, договор транспортировки следует

рассматривать как особый вид договора, пребывая в системе магистральных газопроводов, газ от различных отправителей смешивается, его свойства претерпевают изменения, и в итоге выявить конкретного отправителя не представляется возможным. Отнесение процесса перемещения газа по магистральным газопроводам необоснованно, поскольку организации, осуществляющие транспортировку газа, не являются ни поставщиками, ни получателями продукции /8/.

Автор видит отличие этого договора от договора перевозки в том, что газопровод является неподвижным транспортным средством в отличие от транспортных средств, принадлежащих перевозчикам других видов транспорта /9/.

На наш взгляд, даже если трубопровод и представляет собой неподвижный вид транспорта, то это еще не означает, что договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом имеет особый характер только в силу того, что этот вид транспорта существенно отличается от других. По нашему мнению, специфика состоит именно в предмете перевозки: газ, нефть и прочее - их перевозка является достаточно сложной и трудоемкой, и когда речь идет о транспортировке крупных объемов нефти и газа, то иной вид используемого транспорта, кроме трубопроводного, трудно представить. И если обратиться к понятию самого договора перевозки, предусмотренного ст. 689 ГК РК, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза плату согласно договору или тарифу, то из этого следует вывод, что договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом можно признать видом договора перевозки.

Глава 45. Производство по делам с участием иностранных лиц (статьи 413-426)

Статья 413. Процессуальные права и обязанности иностранных лиц

1. Иностранные граждане и лица без гражданства, иностранные организации и международные организации (далее - иностранные лица) имеют право обращаться в суды Республики Казахстан для защиты своих нарушенных или оспариваемых прав, свобод и охраняемых законом интересов.

2. Иностранные лица пользуются процессуальными правами и выполняют процессуальные обязанности наравне с гражданами и организациями Республики Казахстан.

3. Судопроизводство в судах по делам, в которых участвуют иностранные лица, осуществляется в соответствии с настоящим Кодексом и иными законами.

4. Республикой Казахстан могут быть установлены ответные ограничения в отношении иностранных лиц тех государств, в которых допускаются специальные ограничения процессуальных прав граждан и организаций Республики Казахстан.

Статья 414. Гражданская процессуальная дееспособность иностранных граждан и лиц без гражданства

1. Гражданская процессуальная дееспособность иностранных граждан и лиц без гражданства определяется по их личному закону.

2. Личным законом гражданина является право государства, гражданином которого он является. Если гражданин, наряду с гражданством иностранного государства, имеет и гражданство Республики Казахстан, его личным законом считается закон Республики Казахстан. Принадлежность такого лица к гражданству иностранного государства не признается судами Республики Казахстан.

3. При наличии у гражданина нескольких иностранных гражданств его личным законом считается закон государства, с которым он наиболее тесно связан.

4. Личным законом лица без гражданства считается закон государства, в котором лицо имеет постоянное место жительства, а при отсутствии такового - закон государства его обычного местопребывания.

Лицо, не являющееся по своему личному закону процессуально дееспособным, может быть на территории Республики Казахстан признано дееспособным, если оно в соответствии с законом Республики Казахстан обладает процессуальной дееспособностью.

Актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностраннх субъектов

Вопрос о соотношении договора перевозки и договора транспортной экспедиции имеет не только теоретическое, но и важное практическое значение. В зависимости от его решения применяются те или иные нормы, регулирующие ответственность экспедитора за неисполнение обязательств по договору.

В соответствии со ст. 708 ГК правила главы 35, посвященные договору транспортной экспедиции, распространяются и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком. Возможна и обратная ситуация, когда конкретный договор транспортной экспедиции предусматривает обязанность доставить груз в пункт назначения. В настоящее время среди ученых, позиции которых будут обозначены ниже, не сложилось единого мнения о том, какие нормы права (регулирующие перевозку или экспедицию) должны применяться к соответствующим общественным отношениям.

При возложении обязанностей экспедитора на перевозчика возможны две ситуации. Первый случай - когда перевозчик выполняет функции экспедитора, связанные с перевозкой груза, осуществляемой им самостоятельно. Вопрос о правовом регулировании складывающихся при этом отношений не вызывает споров среди исследователей. Сложилось устойчивое и, на наш взгляд, верное мнение о том, что к таким отношениям, в зависимости от их характера, надлежит применять нормы или о договоре экспедиции, или о договоре перевозки, поскольку сами экспедиторские функции выполняются при осуществлении перевозочного процесса. Вместе с тем следует отметить, что объем прав перевозчика, выполняющего обязанности экспедитора по доставке груза от склада грузоотправителя до склада грузополучателя, меньше, чем у перевозчика, не являющегося экспедитором. Принимая, например, на себя обязанность по доставке груза на железнодорожную станцию, его погрузку и отправление, перевозчик лишен права взыскивать штраф за непредъявление грузов к перевозке, самовольное использование вагонов, за задержку вагонов за превышение грузоподъемности (перегруз), за повреждение вагонов или контейнеров, в противном случае эти штрафы перевозчику пришлось бы взыскивать с самого себя.

Как может перевозчик, выполняющий транспортно-экспедиционные услуги, выступать экспедитором по отношению к другому перевозчику либо иному лицу или тем паче «по отношению к собственной перевозке», если экспедитором он является только в отношении клиента, с которым заключен договор экспедиции?» И далее автор указывает: «На самом деле законодатель имел в виду, что перевозчик, заключая с грузоотправителем договор перевозки груза, может принимать на себя дополнительные обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию отправителя груза, выходящие за рамки обязательств, вытекающих из договора перевозки»

Действительно, экспедитор действует в интересах клиента. Однако это не означает, что он не вступает в правоотношения с иными лицами, например перевозчиками. Причем при смешанной перевозке грузов перевозчик может принять на себя обязанности не только по перевозке грузов собственными средствами, но и организовать дальнейшую перевозку грузов, выполняя при этом обязанности транспортного экспедитора. Перед лицами, осуществляющими последующую перевозку, такой перевозчик выступает в качестве экспедитора грузоотправителя.

Нет среди цивилистов также единого понимания правовых аспектов деятельности экспедитора в качестве перевозчика. Большинство ученых сходятся во мнении, что договор транспортной экспедиции носит, во-первых, самостоятельный, а во-вторых, вспомогательный по отношению к договору перевозки характер. Гражданско-правовая доктрина исходит из того, что оказание услуги по перемещению грузов является предметом договора перевозки и находится вне рамок договора транспортной экспедиции. Между тем право большинства европейских стран, в том числе некоторых стран СНГ, а также международные соглашения предусматривают деятельность транспортного экспедитора в двух качествах: договорного перевозчика (принципала) и посредника (агента). Особенно ярко такая тенденция выражена при правовом регулировании деятельности экспедитора, действующего в качестве оператора смешанной перевозки грузов (ОСПГ). Например, в ст. 742 ГК Республики Беларусь прямо говорится, что смешанные перевозки грузов осуществляются экспедитором по договору транспортной экспедиции. В настоящее время не вызывает сомнения утверждение о том, что транспортный экспедитор может действовать в качестве ОСПГ. По нашему мнению, дискуссионным является вопрос о возможности действия экспедитора в качестве перевозчика. Этот вопрос имеет важное юридическое значение, поскольку ответственность экспедитора-перевозчика существенно отличается от ответственности экспедитора-посредника. Н. Морозова, например, считает, что российское законодательство допускает возможность деятельности экспедитора в качестве договорного перевозчика, которая обеспечена, по мнению автора, следующими обстоятельствами:

1) ст. 708 ГК содержит открытый перечень услуг, который может включать и услугу по перевозке грузов;

2) стороны, исходя из принципов диспозитивности и свободы договора, могут заключить договор, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами (смешанный договор). С нашей точки зрения, оказание услуги по перевозке грузов не является предметом договора транспортной экспедиции ни при каких условиях. Хотя ст. 708 ГК и содержит открытый перечень транспортно-экспедиционных услуг, все эти услуги являются производными от договора перевозки груза. Если целью договора перевозки является предоставление услуги по перемещению груза в пространстве, то целью договора транспортной экспедиции является предоставление услуг по освобождению грузоотправителя (грузополучателя) от несвойственных ему функций по организации и обеспечению перевозки. Заключение сторонами смешанного договора, сочетающего в себе элементы договора перевозки грузов и транспортной экспедиции, не влечет за собой смешения двух различных правовых институтов, в связи ГК предусматривает применение к отношениям сторон по смешанному договору в соответствующих частях правил о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора. Кроме того, свобода договора, как известно, не является безграничной. Здесь уместно привести мнение Ю.Л. Ершова, который считает, что «участники правоотношений вправе заниматься правотворчеством, созидать любые, сколь угодно новые договоры, соблюдая при этом лишь единственное условие, составляющее необходимость действовать в границах правомерного дозволенного поведения, то есть не выходить за рамки, очерченные законом. Договор должен соответствовать императивным нормам, действующим в момент его заключения, в частности требованиям ст. 708 ГК. Между тем, по мнению В.В. Витрянского, в случае, когда экспедитор принимает на себя обязанность доставить собственными средствами груз от склада отправителя до склада получателя, договор перевозки не имеет самостоятельного значения, а является лишь элементом договора транспортной экспедиции. В этой связи автор считает, что на договор перевозки полностью должны распространяться только нормы о договоре транспортной экспедиции. При этом ответственность за нарушение обязательств по договору транспортной экспедиции, в том числе и по перевозке, должна регулироваться правилами главы 25 ГК, а правило, установленное ст. 708 ГК, о том, что нарушение обязательств по транспортной экспедиции, вызванное ненадлежащим исполнением договора перевозки, влечет ответственность экспедитора перед клиентом, определяемую по нормам, по которым перед экспедитором отвечает

соответствующий перевозчик, не будет действовать. Основанием для такого утверждения В. Витрянского послужило то обстоятельство, что якобы «при таком подходе грузоотправитель и перевозчик совпадают в одном лице (экспедитор)». Такая позиция нам представляется не совсем обоснованной по следующим соображениям. Утверждение В. Витрянского о совпадении грузоотправителя и перевозчика в одном лице приводит к выводу об отсутствии договора перевозки, без которого, в свою очередь, не может существовать договор транспортной экспедиции. В этом случае в договоре транспортной экспедиции будет отсутствовать сторона, в интересах которой оказываются услуги, а именно грузоотправитель (грузополучатель). На самом деле этого не происходит, поскольку договор перевозки не «поглощается» в правовом отношении договором транспортной экспедиции. На определенном этапе исполнения договора происходит трансформация экспедитора в перевозчика, и с этого момента действует самостоятельный договор перевозки, в котором участвуют две стороны - грузоотправитель и перевозчик.

Трудно найти логическое объяснение и тому факту, что экспедитор, осуществляющий перевозку, должен нести ответственность более строгую, чем экспедитор, привлекающий в качестве перевозчика третье лицо. Это обстоятельство может служить лишь дополнительным препятствием появлению на рынке транспортных услуг операторов смешанной перевозки грузов (ОСПГ), выполняющих доставку грузов по схеме «от двери до двери», используя при этом собственные транспортные средства.

Так, п. 708 ГК относит к предмету договора транспортной экспедиции выполнение или организацию услуг, связанных с перевозкой. Сама перевозка, как известно, в предмет договора транспортной экспедиции не входит, а потому не может быть одним из его элементов. Кроме того, следует обратить внимание на то, что законодатель, определяя предмет договора транспортной экспедиции, подчеркивает отличие обязанности транспортного экспедитора по выполнению и по организации услуг. Это отличие выражено союзом «или». Исходя уже из этого, выполнение услуги по перевозке груза нельзя считать составной частью обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранному экспедитором или клиентом.

Резюмируя сказанное, мы с неизбежностью приходим к выводу о том, что договоры перевозки и транспортной экспедиции в любом случае являются самостоятельными однопорядковыми обязательствами. При включении же в конкретный договор транспортной экспедиции обязанности экспедитора собственными средствами осуществить перевозку такой договор, на наш взгляд, следует считать смешанным и к отношениям сторон применяются в соответствующих частях правила

о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора.

Для избежание недоразумений при толковании предмета договора транспортной экспедиции разработчикам Закона «О транспортно-экспедиторской деятельности» следовало бы отразить следующее правило: «Экспедитор имеет право выполнить перевозку грузов своими собственными или арендованными транспортными средствами (фактический перевозчик) либо от своего имени заключить договор перевозки груза (договорной перевозчик). К таким отношениям применяется законодательство о перевозке грузов, с учетом правил, установленных настоящим Законом».

Договор транспортной экспедиции является самостоятельным и исключительно транспортно-вспомогательным договором. Отсюда вытекает его название, которое происходит от латинского слова *expeditio* - отправление. В действующем ГК учитывается указанная роль договора транспортной экспедиции, и ее регулированию посвящается отдельная 15 глава (статьи 708- 714).

Договор транспортной экспедиции опосредует посредническую деятельность в особой области перевозочных отношений. Поэтому определить содержание прав и обязанностей сторон в полной мере без учета норм транспортного законодательства невозможно.

Данный договор по своей сути является договором о возмездии оказании услуг. Услуги, выступающие его предметом, четко определяются в содержательной части договора транспортной экспедиции. Правовая форма оказания услуг транспортной экспедиции может быть опосредована использованием элементов договора поручения, либо договора комиссии.

В современных условиях услугами транспортных экспедиторов могут воспользоваться любые субъекты, в том числе заключающие разовые договоры перевозки грузов или багажа, не предназначенных для предпринимательской деятельности. В условиях социалистической системы хозяйствования он считался неотъемлемым «винтиком» плановой экономики и жестко привязывался к заключаемым договорам перевозки. Кроме того, правовая природа этого договора в гражданско-правовом законодательстве не была соответствующим образом учтена. Вследствие этого экспедиция могла быть расценена как некий «довесок» прав и обязанностей к договору перевозки.

Договор транспортной экспедиции считается наиболее применимым в случаях, когда количество отправляемых или прибывающих в адрес того или иного лица грузов достигает значительных размеров и самостоятельное выполнение операций, связанных с оформлением перевозки, становится для грузоотправителя (грузополучателя)

обременительным и экономически неоправданным.

Следует заметить, что нормы о транспортной экспедиции предоставляют возможность широко разнообразить характер и объем действий, которые специализированный посредник- экспедитор будет обязываться выполнить за клиента. Договор транспортной экспедиции может полностью избавить последнего от необходимости вступать в непосредственные отношения с перевозчиками и связанных с этим проблем.

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента- отправителя или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

Форма договора транспортной экспедиции. Этот договор должен заключаться в письменной форме. Причем законодательство не предусматривает требований к обязательным реквизитам, которые должны содержаться в договоре транспортной экспедиции как в документе. Отсутствует и специальное указание на последствия несоблюдения требуемой письменной формы. Вследствие этого можно сделать вывод, что в некоторых случаях письменные договоры на транспортно-экспедиционное обслуживание могут и не заключаться. Связано это с тем, что в соответствии с п.2 статьи 709 ГК РК отправитель (получатель) груза в случае необходимости выдает доверенность экспедитору. Из нее и будет вытекать факт наличия договорных отношений между определенными субъектами, хотя конечно доверенность не может в полной мере заменить письменный текст договора. С другой стороны, на практике транспортно-экспедиционные организации будут сами заинтересованы в четкой регламентации прав и обязанностей сторон. Это будет способствовать укреплению их деловой репутации в качестве субъектов предпринимательской деятельности. Исходя из этого, можно отметить, что имеются определенные предпосылки для того, чтобы в некоторых случаях договор транспортной экспедиции заключался в письменной форме как договор присоединения.

Договор транспортной экспедиции консенсуальный, взаимный и возмездный договор.

Субъектами (участниками) договора транспортной экспедиции являются сторона- экспедитор и сторона-клиент. Существующая свобода договорных отношений позволяет в обоих качествах выступать как юридическим, так и физическим лицам. Однако возможность фактического участия в отношениях транспортной экспедиции для клиентов будет зависеть от того, имеется ли у них компетенция по

заключению того или иного договора перевозки. Она в некоторых случаях может отсутствовать.

Например, условиями договора купли-продажи или иного договора, направленного на перемещение товаров (передачу собственности, иных прав на имущество), может быть предусмотрено, что должник (продавец, лизингодатель и т.д.) должен доставить груз, используя перевозку без услуг транспортной экспедиции, которая может привести к удорожанию товара. Если в таких случаях должник все-таки заключит договор транспортной экспедиции, то он окажется в роли правонарушителя перед своим первоначальным контрагентом по договору.

Другая вероятность ограничения возможности (способности) лица выступить клиентом по договору транспортной экспедиции будет основана на его особом положении в качестве субъекта гражданско-правовых отношений. Речь идет, к примеру, о государственных учреждениях, которым могут быть выделены определенные сметные средства на заключение договоров перевозки без возможности пользования услугами транспортной экспедиции. Не исключено, что заключению договора транспортной экспедиции в качестве клиента могут препятствовать и иные объективные обстоятельства.

Когда мы говорим об участии в договоре в качестве экспедиторов, то мы подразумеваем участие в них субъектов предпринимательской деятельности. В соответствии со статьей 11 Закона Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» при осуществлении транспортно-экспедиционных услуг перевозчик обязан иметь лицензию. Надо сказать, что указанный закон содержит недостаточно точную формулировку о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности. Она ведь может осуществляться не только перевозчиками, но наряду с ними и иными специализированными субъектами. Для устранения указанного недостатка, как представляется, необходимо разработать и внести в законодательство отдельные положения о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности. Безусловно, что существующий подход законодателя еще раз демонстрирует тесную взаимосвязь отношений перевозки и транспортно-экспедиционных отношений. Следует только указать в законодательстве, что и экспедитор наряду с перевозчиком является одним из участников транспортных отношений.

Экспедитор может привлекать к оказанию услуг отдельные специализированные организации (специалистов). Однако из-за этого последние не становятся участниками транспортно-экспедиционных отношений, обязанности по договору несет сам экспедитор. Привлеченные лица будут являться участниками самостоятельных договоров, заключенных ими с экспедитором.

Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, касающиеся организации (обеспечения) перевозок. Услуги эти имеют одновременно как фактический, так и юридический характеры.

Как следует из статьи 708 ГК РК, услуги экспедитора заключаются в том, что он совершает ряд действий в пользу клиента для того, чтобы создать правовые предпосылки перевозки груза. Исходя из сказанного, можно заключить, что экспедитор может определить потенциального перевозчика, согласовать предстоящую с его участием перевозку с клиентом. Экспедитор по поручению клиента может собрать (предоставить) ему представляющую для него интерес информацию о возможных условиях договоров перевозки с участием различных перевозчиков и иные аналогичные действия. Наконец экспедитор может в рамках оказания им услуг заключить договор (договоры) перевозки грузов от имени клиента или от своего имени. Заключение договора перевозки и будет означать создание вышеупомянутых правовых предпосылок.

Услуги, о которых говорится в легальном определении договора транспортной экспедиции, можно назвать основными, поскольку в ч. 2 п.1 статьи 708 ГК РК говорится о возможности оказания экспедитором дополнительных услуг. Сразу отметим, на наш взгляд, такое деление услуг (на основные и дополнительные) имеет практическое значение. Те услуги, которые мы относим к основным, характеризуют существо транспортной экспедиции. Поэтому их оказание является обязательным, и они являются неотъемлемой составляющей предмета транспортной экспедиции. Отсюда будет вытекать представление об обязательных условиях данного договора.

Необходимость в дополнительных услугах может диктоваться упущениями (недостатками) в существующей транспортной инфраструктуре, возникающими непредвиденными ситуациями, например введение требования о получении разрешения на вывоз определенных товаров (прохождение карантинного, радиационного контроля и т.д.). Закрепление в предмете договора дополнительных услуг может обуславливаться пожеланиями клиента снять с себя любые затруднения, связанные с фактической реализацией договора перевозки. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требуемых для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных или иных формальностей, проверка количества или состояния груза, его погрузка или выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на отправителя, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг.

Права и обязанности сторон. Как и в соответствии с любым иным договорным обязательством, должник, в данном случае экспедитор, обязан надлежащим образом выполнить лежащие на нем обязанности по оказанию экспедиционных услуг. Клиент является

должником экспедитора в отношении обязанности оплаты за оказанные ему услуги и иные обязанности, предусмотренные договором, а также непосредственно нормами законодательства.

Рассматривая права и обязанности, следует учесть, что они могут трактоваться расширенно, исходя из применения к транспортной экспедиции в гражданском кодексе отсылочного регулирования. Так, если экспедитор заключает договор перевозки от имени клиента, то в части неурегулированной нормами главы 35 между ними возникают такие же права и обязанности, как у доверителя и поверенного. В случаях, когда экспедитор заключает договор перевозки от своего имени к его отношениям с клиентом, также в неурегулированной главой 15 части, применяются нормы о договоре комиссии.

Экспедитор должен заключать договор перевозки в соответствии с указаниями клиента. С согласия отправителя груза экспедитор может сам определить, каким видом транспорта перевозить грузы отправителя, учитывая при этом интересы отправителя, уровень тарифов и сроки доставки.

Для того, чтобы экспедитор мог надлежащим образом заключить договор перевозки, отправитель (получатель) груза обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором этой своей обязанности.

Экспедитор обязан сообщить отправителю (получателю) груза об обнаруженных недостатках полученной информации, в случае неполноты информации он должен запросить у отправителя (получателя) груза необходимые дополнительные данные.

Если необходимая информация со стороны отправителя (получателя) не предоставляется, экспедитор вправе не приступать к исполнению своих соответствующих обязанностей до предоставления такой информации.

Экспедитор, если из договора транспортной экспедиции не вытекает необходимость личного исполнения им своих обязанностей, вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности за выполнение договора перед клиентом.

Как и кредиторы (по требованию оплаты) в ряде других гражданско-правовых договоров экспедиторы пользуются правом удержания. Оно по договору транспортной экспедиции ограничивается лишь обеспечиваемой договором и законом возможностью экспедитора удерживать груз только в связи с невыплатой вознаграждения, которое он должен получить за экспедиционные услуги (статья 712 ГК РК). Из сказанного следует, что экспедитор не должен (не имеет права) удерживать имущество для того, чтобы принудить клиента к

исполнению перед ним обязательства ответственности. Удержание не следует смешивать с обращением взыскания на имущество должника.

Каждая из сторон договора транспортной экспедиции вправе отказаться от договора (его исполнения) предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При этом, сторона односторонне отказавшаяся от исполнения договора, обязана возместить другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Ответственность. Ответственность по договору транспортной экспедиции основывается на общих положениях об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, предусмотренных главой 20 ГК РК.

В статье 713 ГК учитывается тесная взаимосвязь перевозочных и экспедиционных отношений.

Поскольку экспедитор является субъектом предпринимательской деятельности, то соответственно он несет безвиновную ответственность перед клиентом, освобождаясь от ответственности за нарушение своих обязательств, вследствие обстоятельств непреодолимой силы или иных форс-мажорных обстоятельств. Упомянутый учет взаимосвязи экспедиции с перевозочными отношениями применительно к ответственности выражается в том, что в расчет берется и то, что в некоторых случаях нарушение обязательств экспедиции может быть следствием действий не экспедитора, а перевозчика.

Размер ответственности экспедитора перед клиентом в таких случаях не должен превышать размер реального ущерба, причиненного клиенту, то есть размер ответственности перевозчика (п.2 статьи 713 ГК), но непосредственно ответственным перед клиентом все таки остается экспедитор. Экспедитор, понесший ответственность вследствие виновных действий перевозчика, приобретает право регрессного требования к нему.

СЕССИЯ 3. ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОЦЕССА

Отческая Т.И.,
*судья Федерального Арбитражного Суда
Западно-Сибирского Округа
Российской Федерации,
доктор юридических наук,
профессор*

Практическое значение судебных актов, принимаемых Экономическим Судом СНГ при разрешения возникающих вопросов в сфере осуществления международных перевозок грузов и реализации договоров транспортной экспедиции между хозяйствующими субъектами стран СНГ

Содружество Независимых Государств было образовано в целях выстраивания новых отношений на межгосударственном уровне.

Основной правовой базой межгосударственных отношений в рамках Содружества являются многосторонние и двусторонние соглашения в различных областях и взаимоотношений государств – членов, в том числе и в сфере организации межгосударственных пассажиро и грузоперевозок и транспортных потоков.

1. В целях сохранения единого тарифного пространства, обеспечения конкурентоспособности перевозок грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении при условии сохранения интересов всех государств- участников Содружества 17 февраля 1993 года железнодорожные администрации всех двенадцати государств заключили Тарифное Соглашение железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников Содружества Независимых Государств.

Согласно статье 1 этого Соглашения стороны договорились применять при перевозках грузов в прямом и смешанном международных сообщениях специальное Соглашение- Тарифную политику железных дорог государств- участников Содружества Независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении.

2. С 01 января 2011 г. с 00 часов при перевозках грузов транзитом в международном сообщении введен в действие **Тарифная политика железных дорог** государств - участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении **на 2011 фрахтовый год**, которая является международным договором межведомственного характера.

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 ноября 2010 года № 254 «О тарифной политике железных дорог государств- участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2011 фрахтовый год» было объявлено о применении Тарифной политики на 2011 год с 01 января 2011 года с 00 часов при перевозках грузов транзитом по российским железным дорогам.

Расчеты за перевозки грузов в международном сообщении через экспедиторские организации осуществляются при наличии договора с соответствующей Железной дорогой. Железная дорога, заключившая такой договор, объявляет другим Железным дорогам-участницам Тарифного Соглашения полное официальное наименование и юридический адрес (место нахождения) экспедиторской организации.

3. 20 ноября 2009 года между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан было заключено Соглашение о создании благоприятных тарифных условий на перевозки казахстанских грузов по территории Российской Федерации и российских грузов по территории Республики Казахстан.

В соответствии с данным Соглашением стороны договорились о проведении скоординированной тарифной политики в отношении перевозок грузов транзитом по железным дорогам РФ и РК.

В целях обеспечения единообразного применения соглашений государств - участников Содружества Независимых Государств и основанных на них экономических обязательств и договоров путем разрешения споров, вытекающих из экономических отношений был учрежден Экономический Суд Содружества Независимых Государств на основании статьи 5 Соглашения о мерах по обеспечению улучшения расчетов между хозяйственными организациями стран-участниц СНГ от 15 мая 1992 года.

Этот судебный орган был создан для разрешения межгосударственных экономических споров, которые не могут быть отнесены к компетенции высших хозяйственных (арбитражных) судов государств Содружества.

Статус Экономического Суда СНГ определен Соглашением о статусе Экономического Суда СНГ от 6 июля 1992 года и Положением об Экономическом Суде СНГ. Таким образом, подписанием этих документов было фактически провозглашено создание международного суда исключительно экономического профиля.

Местонахождение Экономического суда Содружества Независимых Государств – был определен город Минск.

В соответствие с п. 3 Положения «Об экономическом суде содружества независимых государств» к ведению Экономического суда отнесено разрешение межгосударственных экономических споров:

- возникающих при исполнении экономических обязательств, предусмотренных соглашениями, решениями Совета глав государств, Совета глав правительств Содружества (далее - акты Содружества) и других его институтов;

- о соответствии нормативных и других актов государств - участников Содружества, принятых по экономическим вопросам, соглашениям и иным актам Содружества.

Анализируя компетенцию Экономического Суда СНГ бывший его член (Судья Экономического Суда СНГ от РФ в 1994- 1995 гг.), д.ю.н., профессор, судья КС РФ Клеандров М. И. отметил «заведомо зауженную компетенцию в вопросе о субъектном составе участников экономических споров, могущих стать предметом рассмотрения в данном Суде». По мнению исследователя не ясно, почему произошло такое заужение.

Напомним, что важным аспектом, установленным Положением, является закрепление круга субъектов, полномочных возбудить процедуру рассмотрения споров Экономическим судом: заинтересованные государства в лице их полномочных органов, институты Содружества (например, неоднократно предметом рассмотрения Экономического Суда СНГ являлись запросы Исполнительного комитета о толковании норм различных международных договоров и соглашений, в том числе и по отдельным вопросам международных поставок и перевозок грузов).

Так, например, по результатам рассмотрения заявления Администрации Нижегородской области Российской Федерации к Администрации Талдыкорганской области Республики Казахстан о ненадлежащем исполнении экономических обязательств и взыскании убытков было вынесено Определение Экономического Суда СНГ об отказе в принятии дела к производству от 09.04.1996 года № С-1/8-96, в котором было указано, что Администрация Нижегородской области Российской Федерации не является надлежащей стороной- заявителем, и экономический спор между данными субъектами не подсуден Экономическому Суду.

В связи с чем поддерживаем и считаем целесообразной высказанную в юридической литературе точку зрения о включении в юрисдикцию Экономического Суда СНГ новой категории дел: «межобластные и межведомственные споры в сфере экономики».

В последнее время как известно на постсоветском пространстве получила широкое распространение практика заключения договоров между приграничными областями разных государств СНГ в форме двухсторонних соглашений о долгосрочном сотрудничестве, в том числе в сфере Торгово-экономических отношений, которым в частности предусматривается содействие в установлении прямых хозяйственных связей и др.

Такого рода соглашения непосредственно подписываются главами администраций обеих областей разных государств. В связи с чем встают вопросы о механизме разрешения споров, возникающих при неисполнении и ненадлежащем исполнении договоров между областями разных государств.

Как отмечает Клеандров М. И. «в рассматриваемой плоскости лежит и проблема механизма разрешения споров по соглашениям между, например, субъектами РФ и государством Содружества» (так, например, у Тюменской области имеются заключенные договоры об экономическом сотрудничестве с Республикой Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и другими), «между субъектом Российской Федерации и автономной республикой государства содружества и т. п.».

Также требует своего правового урегулирования и аналогичная ситуация и с межотраслевыми и межведомственными спорами по условиям различных соглашений, заключенных ведомствами и министерствами, иными отраслевыми органами государственной исполнительной власти стран СНГ, в том числе и в сфере регламентации международных перевозок грузов и транспортной деятельности.

Такие соглашения также получили широкое применение в СНГ.

Например, в сфере транспортной деятельности и осуществления международных перевозок грузов, к ним можно отнести и соглашения от 09 сентября 1994 года, заключенное главами правительств всех 12 государств Содружества, «Соглашение об общих условиях поставок товаров между организациями государств- участников СНГ».

Еще одним проблемным аспектом, касающемся деятельности Экономического Суда СНГ является не предоставление данному судебному органу права выносить решения обязывающего, а не только рекомендательного характера.

Как отмечает профессор М. И. Клеандров «Дело даже не в том, что любые рекомендательные решения можно не выполнять по определению, в силу самой природы рекомендаций. А в том, что нет судебного механизма их исполнения- рекомендательное решение даже международного Суда не может быть основанием для рассмотрения, даже для принятия заявления в любой национальный суд о его принудительном исполнении».

В то же время Экономический Суд СНГ, несмотря на возникавшие и возникающие ограничения и политические, материальные, кадровые и иные трудности, за практически 19 лет свое плодотворной работы, много сделал для того, чтобы возникающие на пространстве стран-участниц Содружества Независимых Государств международные и межгосударственные вопросы и проблемы разрешались правовыми средствами.

Разъяснения актуальных вопросов Экономическим Судом СНГ:

Экономический Суд СНГ в целях разрешения возникающих проблем международного правоприменения дает в своих судебных актах правовое толкование международно-правовых норм, в том числе и сфере осуществления международных грузоперевозок. Приведем анализ отдельных судебных актов этого органа по вопросам грузоперевозок международного характера.

1). При осуществлении международных грузовых перевозок железнодорожным транспортом у заинтересованных субъектов возникли вопросы и разногласия по вопросу применения железнодорожных тарифов на перевозку грузов в прямом международном сообщении, а именно возник вопрос о возможности применения при перевозке грузов по территории государства в международном прямом сообщении с третьими странами тарифов, установленных Тарифной политикой железных дорог государств - участников СНГ на соответствующий год. В связи с этим Исполнительный комитет СНГ попросил разъяснить, являются ли Тарифное Соглашение железнодорожных администраций государств- участников СНГ от 17 февраля 1993 года и Тарифная политика железных дорог государств- участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении международно-правовыми договорами и носят ли указанные акты обязательный характер для государств - участников Тарифного Соглашения.

Данные вопросы стали предметом разъяснения Экономического Суда СНГ, по результатам которого было вынесено Решение от 04 марта 2003 года № 01-1/5-02.

Экономический Суд сделал вывод о том, что по своей правовой природе и Тарифное Соглашение от 17 февраля 1993 года и ежегодно принимаемая в его рамках специальная Тарифная политика, «являются международными договорами межведомственного характера как заключенные органами государственного управления стран Содружества относительно прав и обязанностей в области международных отношений»¹⁶.

Исходя из порядка заключения данных соглашений, а также национального законодательства государств - участников СНГ (так, в Российской Федерации 10 января 2003 года был принят Закон РФ «О железнодорожном транспорте», статьей 8 которого было закреплено, что тарифы на перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта устанавливаются в соответствие с международными договорами Российской Федерации) Судом в резолютивной части рассматриваемого решения был сделан вывод о том, что оба эти документа устанавливают обязательства государств обеспечить при расчете тарифов на перевозку в международном

¹⁶ Решение Экономического Суда СНГ от 04 марта 2003 года № 01-1/5 – 02 // ИПС «КонсультантПлюс».

железнодорожном сообщении соблюдение основных принципов их формирования и максимального уровня объявляемых Тарифной политикой ставок. В этой части соглашения носят обязательный характер для государств, их подписавших, исполнение которых обеспечивается железнодорожными администрациями государств.

2). Вопросы применения Правил определения страны происхождения товаров, утвержденных 30 ноября 2000 года Решением Совета Глав Правительств СНГ. В процессе применения данных правил трудности в толковании у резидентов государств - участников СНГ вызвал пункт 9 этих правил. Данное обстоятельство явилось причиной обращения Исполнительного Комитета СНГ в Экономический Суд СНГ с просьбой о разъяснении того, при каких условиях импорт товара, происходящего из страны государства- участника Соглашения и обязательно ли наличие при этом прямой хозяйственно - договорной связи между резидентами страны происхождения товара и страны ввоза.

Исследовав данные вопросы, Экономический Суд СНГ дал Консультативное заключение от 10 сентября 2003 года № 01- 1/ 2- 2010, в соответствии с которым дал толкование рассматриваемого Соглашения во взаимосвязи с Соглашением о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года и отметил следующее. «Предоставление тарифных преференций во взаимной торговле государств- участников Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли является одной из мер по реализации Договора о создании Экономического союза от 24 сентября 1993 года. В свою очередь, общее экономическое пространство предполагает свободное перемещение товаров, слуг, рабочей силы и капиталов, а также упрочение прямых связей хозяйствующих субъектов государств – участников. Поэтому предусмотренная Соглашением о создании зоны свободной экономической торговли отмена таможенных пошлин, а также налогов и сборов направлена на обеспечение сбалансированности именно взаимной торговли участвующих в соглашении государств и стабилизацию их внутреннего экономического положения. С учетом указанных положений следует вывод, что предоставление тарифных преференций государствам- участникам Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли возможно только во взаимной торговле между ними. На основании изложенного Экономический Суд СНГ пришел к следующим выводам.

Ввоз товара, происходящего из государства- участника Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли, влечет предоставление тарифных преференций резидентам других государств- участников данного Соглашения при наличии следующих условий:

1). товар должен соответствовать критериям происхождения, установленным Правилами определения страны происхождения товаров;

2). товар должен быть заявлен резидентом государства- участника Соглашения о создании зоны свободной торговли к вывозу в одно из государств - участников данного Соглашения;

3). товар должен быть предназначен для таможенной территории государства - участника Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли, импортирующего товар;

4). товар должен ввозиться резидентом государства- участника Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли с таможенной территории другого государства - участника данного Соглашения на основании договора между резидентами государств- участников Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли.

Наличие прямой хозяйственно - договорной связи между резидентами страны происхождения товара и страны его ввоза не является обязательными»¹⁷.

3). Также в сфере применения **Правил определения страны происхождения товаров, утвержденных 30 ноября 2000 года** у Исполнительного Комитета СНГ возник вопрос, и он попросил разъяснить, применяется ли режим свободной торговли к товарам, происходящим из государств- участников Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли от 15 апреля 1994 года, поставка которых осуществляется хозяйствующими субъектами государств- участников данного Соглашения авиационным транспортом, транзитом через территории третьих стран, при условии, что таможенный контроль перемещаемых товаров в аэропортах третьих стран при технической посадке самолетов не осуществлялся.

Возникший вопрос получил свое разрешение в Решении Экономического Суда СНГ от 10.04.2008 года № 01-1/5-07, в котором суд решил, что «...товарам, происходящим из государств- участников Соглашения о создании зоны свободной экономической торговли от 15 апреля 1994 года, поставка которых осуществляется авиационным транспортом через территории третьих стран, режим свободной торговли не предоставляется, кроме случаев когда транзит обусловлен географическим положением государств- участников Соглашения (их отдельными территориями) или согласован компетентными органами. Условия транспортировка товаров транзитом через территории третьих стран, в том числе осуществление таможенного контроля (его отсутствие) при технической посадке самолета, не влияют на применение режима свободной торговли»¹⁸.

¹⁷ Консультативное заключени Экономического Суда СНГ от 10 сентября 2002 года № 01-1/2 – 02 // ИПС «КонсультантПлюс».

¹⁸ Решение Экономического Суда СНГ от 10 апреля 2008 года № 01-1/5 – 07 // ИПС «КонсультантПлюс».

4). Предметом рассмотрения Экономического Суда СНГ становились и вопросы о толковании положений **Соглашения о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года** с последующими изменениями и дополнениями.

Так основанием для обращения с соответствующим запросом Исполнительного Комитета СНГ послужило письмо Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан по вопросу, касающемуся введения Постановлением Правительства Республики Казахстан «О мерах по усилению контроля за деятельностью хозяйствующих субъектов, занятых сбором (заготовкой), хранением, переработкой и реализацией лома и отходов цветных и черных металлов» от 6 января 2000 года № 23 ограничений на экспорт лома и отходов цветных и черных металлов только определенными видами транспорта – железнодорожным и морским.

Проанализировав фактические обстоятельства дела и указанное Постановление Правительства Республики Казахстан, Экономический Суд СНГ указал следующее.

«Для достижения целей Соглашения от 15 апреля 1994 года государства - участники приняли обязательства по обеспечению взаимодействия в решении конкретных задач создания зоны свободной торговли, направленных, в частности, на отмену количественных ограничений во взаимной торговле, устранению других препятствий для свободного движения товаров и услуг. Таким образом, государства-участники договорились об отмене всех видов ограничений во взаимной торговле. К числу административных мер, применение которых в соответствие с п. 3 ст. 3 Соглашения от 15 апреля 1994 года создает материальное препятствие или ограничения для экспорта товара, относятся контроль за условиями поставки и иные особые требования к экспорту, прямо или косвенно ограничивающие права экспортера... ограничение экспорта товаров по видам используемого для их перевозки транспорта может рассматриваться как контроль за условиями поставки.... Таким образом, ограничения на экспорт лома и отходов цветных и черных металлов по видам используемого для их перевозки транспорта относятся к мерам, предусмотренным пунктом 3 статьи 3 Соглашения от 15 апреля 1994 года»¹⁹.

5). Предметом толкования Экономического Суда СНГ стало и **Соглашение о порядке эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка, переданными в аренду (временное пользование) и курсирующими в международном сообщении от 19 мая 2007 года** и **Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств от 24 мая 1996 года**.

¹⁹ Решение Экономического Суда СНГ от 24 октября 2008 года № 01-1/8 – 07 // ИПС «КонсультантПлюс».

Так Исполнительный комитет СНГ попросил разъяснить, являются ли эти оба акта международно-правовыми договорами, и имеют ли они обязательный характер для государств - участников Соглашения о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР между государствами - участниками Содружества, Азербайджанской Республикой, Республикой Грузия, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой и их дальнейшем совместном использовании от 22 января 1993 года.

Обращение в Экономический суд по данным вопроса было обусловлено просьбой Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» в целях урегулирования проблем в практике использования железнодорожного подвижного состава при международных перевозках на пространстве СНГ.

Исходя из процедуры заключения указанных Соглашения и Правил и компетенции органов, их принявших и утвердивших, Экономический Суд СНГ пришел к выводу о том, что эти документы не относятся по своему статусу не относятся к международно-правовым договорам, «поскольку не содержат характерных для них признаков и не подпадают под процедуру заключения международных соглашений в рамках СНГ»²⁰, но они имеют обязательный характер для железнодорожных администраций государств- участников Соглашения о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР между государствами - участниками Содружества, Азербайджанской Республикой, Республикой Грузия, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой и их дальнейшем совместном использовании от 22 января 1993 года и Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств - участников Содружества, Азербайджанской Республикой, Республикой Грузия, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой и их дальнейшем совместном использовании от 12 марта 1993 года, за исключением явно выраженного несогласия с решением Совета.

6). Не безучастным остается Экономический Суд и к вопросом оценки надлежащего или ненадлежащего выполнения обязанностями субъектами - своих международно-правовых обязательств.

Так правительство Республики Беларусь обратилось в Экономический Суд СНГ с заявлением о том, что Правительство Республики Беларусь и Правительство Республики Казахстан 20 ноября 1991 года заключили Соглашение о принципах Торгово-экономического сотрудничества.

²⁰ Консультативное заключение Экономического Суда СНГ от 28 апреля 2010 года № 01-1/6 – 09 // ИПС «КонсультантПлюс».

На основании этого Соглашения между производственным объединением «Горизонт» и корпорацией Казахских электротехнических и машиностроительных предприятий («КЭМПО») было заключено Соглашение от 9 февраля 1992 года, утвержденное заместителем Председателя Совета Министров Республики Беларусь Костиковым Н. Н. и заместителем Премьер-министра Республики Казахстан Байкеновым К. К.

В соответствие с Соглашением от 9 февраля 1992 года был заключен договор № 70/40-477 между ПО «Горизонт» и корпорацией «КЭМПО». Однако с 1 августа 1993 года корпорация «КЭМПО» прекратила выполнение своих обязательств по этому договору, в результате чего возникла перед второй стороной денежная задолженность.

Проанализировав заключенные между Республиками и сторонами международные соглашения и фактические обстоятельства дела, Экономический Суд СНГ в Решении от 14 декабря 1994 года № 03/94 признал, что «... Правительство Республики Казахстан не обеспечило надлежащего выполнения взятых на себя обязательств, предусмотренных п.2.2 межправительственного Соглашения от 9 февраля 1992 года...»²¹, а также порекомендовало Правительству Республики Казахстан принять соответствующие меры по обеспечению выполнения обязательств предусмотренных п.2.2 межправительственного Соглашения от 9 февраля 1992 года.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что Экономический Суд СНГ подтверждает свою необходимость. Вместе с тем, полномочия этого Суда подлежат расширению и это должно быть закреплено на законодательном уровне.

²¹ Решение Экономического Суда СНГ от 14 декабря 1994 года № 03/94 // ИПС «КонсультантПлюс».

Моник С.С.,
*Член Коллегии адвокатов г. Парижа,
Главный эксперт по транспортному и
страховому праву, эксперт Проекта
Европейского Союза «Поддержка
судебной и правовой реформы
в Казахстане»*

Применение закона и юрисдикции. Конвенция КПДГ (CMR) о договоре международной перевозки грузов

Права, применяемые к договорным обязательствам - Рим I

Настоящие Правила заменяют Римскую конвенцию, в которой созданы единые правила для определения права, применимого к договорным обязательствам в Европейском союзе (ЕС).

АКТ

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 593/2008 ЕВРОПЕЙСКОГО
ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 17 июня 2008 г. о праве,
подлежащем применению к договорным обязательствам («Рим I»).**

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

Настоящий Регламент применяется в ситуациях, содержащих конфликт законов, к договорным обязательствам в гражданской и торговой сфере.

Он не применяется, в частности, к налоговой, таможенной и административной сферам, или к доказательствам и процедурам.

Также Регламент не применяется к обязательствам, относящимся к:

- гражданское состояние, правоспособность и дееспособность физических лиц;
- обязательства, вытекающие из семейных отношений;
- обязательства, вытекающие из режимов имущества супругов;
- обязательства, возникающие на основании переводных векселей, чеков, простых векселей, а также других оборотных ценных бумаг;
- арбитражные соглашения и соглашения о выборе суда;
- вопросы правового регулирования обществ, ассоциаций и юридических лиц, такие как учреждение путем регистрации или иным путем;

- вопрос о том, может ли представитель создавать перед третьими лицами обязательства для лица, от имени которого он объявляет себя действующим;
- учреждение трастов;
- обязательства, возникающие вследствие деловых переговоров, предшествующих заключению договора;
- договоры страхования, вытекающие из деятельности, проводимой организациями, отличными от предприятий, указанных в статье 2 Директивы 2002/83/ЕС Европейского парламента о прямом страховании жизни.

Любой закон, указанных в настоящих Правилах, должны применяться, даже если это не то, что государства-члена.

Свобода выбора

Договор регулируется правом, выбранными сторонами. Выбор должен быть прямо выражен или определенно вытекать из положений договора либо из обстоятельств дела. Посредством данного выбора стороны могут указать подлежащее применению право для своего договора в целом или только для отдельной его части. Стороны в любое время могут прийти к соглашению о том, что договор будет регулироваться иным правом чем то, которое регулировало его ранее согласно предшествующему выбору, сделанному в соответствии с настоящей статьей, или согласно другим положениям настоящего Регламента. Любое изменение в определении подлежащего применению права, которое происходит после заключения договора, не затрагивает формальную действительность договора.

Право, подлежащее применению при отсутствии выбора.

Договор купли-продажи товаров регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства продавец, договор оказания услуг регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства поставщик услуг, договор, имеющий предметом вещное право на недвижимое имущество или аренду недвижимого имущества, регулируется правом страны, где находится недвижимое имущество, договор аренды недвижимого имущества, заключенный с целью временного личного пользования на срок не более шести последовательных месяцев, регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства собственник, при условии, что арендатором является физическое лицо, имеющее свое обычное место жительства в той же самой стране; договор купли-продажи товаров на аукционе регулируется правом страны, где имеет место купля-продажа на аукционе, если это место может быть определено, договор, заключенный в рамках многосторонней системы, которая

обеспечивает или облегчает согласование разнообразных интересов покупателей и продавцов, выраженных через третьих лиц в отношении финансовых инструментов, в соответствии с правилами, не имеющими дискреционного характера, и которая регулируется правом одной-единственной страны, подчиняется этому праву.

Право, подлежащее применению к конкретным договорам.

Для следующих видов договоров. Регламент устанавливает опции для выбора применимого права и определяет закон, который должен применяться в отсутствие выбора:

- контракты на перевозку грузов - в отсутствие выбора, применимым правом будет из страны проживания перевозчика, при условии, что это также место получения или доставки, или резиденция грузоотправителя. В противном случае, будут применяться закон страны, в которой будет осуществлена поставка;
- контракты на перевозку грузов - в отсутствие выбора, применимым правом будет из страны проживания перевозчика, при условии, что это также место получения или доставки, или резиденция грузоотправителя. В противном случае, будут применяться закон страны, в которой будет осуществлена поставка;
- контракты на перевозку пассажиров - применимое законодательство может быть выбрано из любой страны проживания пассажира или перевозчика, страна, в которой находится центральное управление перевозчика, или страны отправления или назначения. В отсутствие выбора, закон страны проживания пассажира будет применяться при условии, что это также место отправления или назначения. Тем не менее, если договор будет более тесно связан с другой страной, то закон этой страны будет применяться;
- договоров заключенный между потребителем и предпринимателем - договор, действующим в ходе осуществления своей предпринимательской деятельности, регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства потребитель, при условии, что это также страна, в которой профессионал осуществляет свою деятельность или к которой его / ее деятельность направлена. Стороны могут также, на основе свободы выбора, применять другой закон, если он обеспечивает такой же уровень защиты потребителя, что его / ее стране проживания;
- договоров страхования - При отсутствии выбора сторонами подлежащего применению права договор страхования

регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства страховщик. Если из всех обстоятельств дела вытекает, что договор имеет явно более тесные связи с другой страной, то применяется право этой другой страны.

- индивидуальный трудовой договор регулируется правом, выбранным сторонами, однако этот выбор не может повлечь за собой лишение работника защиты, предоставляемой ему положениями, от которых не разрешается отступать посредством соглашения в соответствии с правом, которое при отсутствии выбора подлежало бы применению. При отсутствии выбора, осуществленного сторонами, индивидуальный трудовой договор регулируется правом страны, в которой – или, при отсутствии таковой, – страны, из которой работник во исполнение договора обычно выполняет свою работу. Страна, в которой обычно выполняется работа, не считается изменившейся, когда работник временно выполняет свою работу в другой стране. Если подлежащее применению право не может быть определено, договор регулируется правом страны, где находится учреждение, которое наняло работника. Если договор имеет явно более тесные связи с другой страной, то право этой страны, будет применяться.

Сфера действия права, подлежащего применению к договору

Право, подлежащее применению к договору согласно настоящему Регламенту, регулирует: его толкование, исполнение возникающих на его основании обязательств, в пределах полномочий, предоставленных рассматривающему делу суду его процессуальным правом, последствия полного или частичного неисполнения этих обязательств, включая оценку убытков в той мере, в какой это регулируется правовыми нормами, различные способы прекращения обязательств, а также исковую давность и утрату права на основании истечения срока, последствия недействительности договора.

Комиссия представит доклад о применении настоящих Правил к Европейскому парламенту, Совету и Европейскому экономическому и социальному комитету до 17 июня 2013 года. Правила будут применяться к договорам, которые заключаются, от 17 декабря 2009 года.

Предпосылки

Венский план действий 1998 года, признал важность согласованных правил коллизии права в реализации принципа взаимного признания решений по гражданским и торговым (коммерческим) делам. Совместная комиссия и Совет программы 2000 года предусматривает меры для этого согласования. Гагская программа 2004 года подтвердила

важность продолжения работы по коллизии правовых норм, договорных обязательств, ее план действий послужил предложением и принятием Рим 1. Этот Регламент заменяет Римскую конвенции 1980 года о праве, применимом к договорным обязательствам, превращая его в инструмент Сообщества и ее модернизации **ССЫЛКИ**

Акт	Вступление в силу	Крайний срок для транспонирования в государствах-членах	Официальный журнал
Регламент (ЕС) № 593/2008	24.7.2008	-	OJ L 177 от 4.7.2008

Статья 3

Свобода выбора

1. Договор регулируется правом, выбранным сторонами. Выбор должен быть прямо выражен или определенно вытекать из положений договора либо из обстоятельств дела. Посредством данного выбора стороны могут указать подлежащее применению право для своего договора в целом или только для отдельной его части

2. Стороны в любое время могут прийти к соглашению о том, что договор будет регулироваться иным правом чем то, которое регулировало его ранее согласно предшествующему выбору, сделанному в соответствии с настоящей статьей, или согласно другим положениям настоящего Регламента. Любое изменение в определении подлежащего применению права, которое происходит после заключения договора, не затрагивает формальную действительность договора в значении статьи 11 и не наносит ущерба правам третьих лиц.

3. В случае, если на момент данного выбора все остальные элементы ситуации находились в другой стране чем та, чье право выбрано, то выбор сторон не должен наносить ущерба применению положений права этой другой страны, от которых не разрешается отступать посредством соглашения.

4. В случае, если на момент данного выбора все остальные элементы ситуации находились в одном или нескольких государствах-членах, то выбор сторонами иного подлежащего применению права, чем право государства-члена, не должен наносить ущерба применению положений права Сообщества (когда уместно, трансформированных в законодательство государства-члена суда), от которых не разрешается отступать посредством соглашения.

5. Существование и действительность согласия сторон в отношении выбора подлежащего применению права определяются в соответствии с положениями статей 10, 11 и 13.

Статья 5

Договоры перевозки

1. При отсутствии выбора, осуществленного в соответствии со статьей 3, правом, подлежащим применению к договору перевозки груза, является право страны, где имеет свое обычное место жительства перевозчик, при условии, что место погрузки, место доставки или обычное место жительства отправителя также находится в этой стране. Если данное условие не выполняется, то применяется право страны, где находится место доставки, согласованное сторонами.

2. При отсутствии выбора, осуществленного в соответствии со вторым абзацем настоящего параграфа, правом, подлежащим применению к договору перевозки пассажира, является право страны, где имеет свое обычное место жительства пассажир, при условии, что место отправления или место назначения также находится в этой стране. Если данное условие не выполняется, то применяется право страны, где имеет свое обычное место жительства перевозчик.

В соответствии со статьей 3 стороны могут выбирать в качестве права, подлежащего применению к договору перевозки пассажира, только право страны, где:

- (a) имеет свое обычное место жительства пассажир, или
- (b) имеет свое обычное место жительства перевозчик, или
- (c) имеет свое место нахождения центральная администрация перевозчика, или
- (d) находится место отправления, или
- (e) находится место назначения.

Статья 9

Преобладающие императивные положения

1. Преобладающими императивными положениями являются положения соблюдение которых признано страной в качестве имеющего принципиальное значение для охраны ее публичных интересов, таких как ее политическое, социальное или экономическое устройство, в такой степени, что они подлежат применению к любой ситуации, подпадающей под их действие, независимо от того, какое право в ином случае подлежало бы применению к договору, согласно настоящему Регламенту.

2. Ничто в настоящем Регламенте не ограничивает применение преобладающих императивных положений права суда.

3. Также может придаваться действие преобладающим императивным положениям права страны, где возникающие на основании договора обязательства должны быть или были исполнены, в той мере, в какой эти положения делают исполнение договора незаконным. При решении вопроса о придании действия этим положениям должны учитываться их характер и цель, а также последствия их применения или неприменения.

Статья 19.

Обычное место жительства

1. В целях настоящего Регламента обычным местом жительства общества, ассоциации или юридического лица является место расположения их центральной администрации. Обычным местом жительства физического лица, действующего в ходе осуществления своей предпринимательской деятельности, является основное место осуществления им предпринимательской деятельности.
2. В случае, если договор заключен в ходе деятельности филиала, представительства или любого другого учреждения, или если согласно договору обязательство подлежит исполнению этим филиалом, представительством или другим учреждением, то в качестве обычного места жительства признается место расположения этого филиала, представительства или любого другого учреждения.
3. Обычное место жительства определяется на момент заключения договора.

Компетенция судов Республики Казахстан по делам с участием иностранных лиц

Уважаемые участники семинара!

Разрешите от имени судей Павлодарской области поприветствовать всех участников семинара.

Возможно, кто-то, получив сообщение о предстоящем семинаре, подумал, а почему именно вопросы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов? Есть много других актуальных вопросов правоприменительной практики гражданского законодательства и из общего количества рассматриваемых судами гражданских дел количество споров, вытекающих из правоотношений перевозки и транспортной экспедиции и тем более с участием иностранных субъектов небольшое.

Признаюсь, что эта мысль возникла и у меня, тем более, что по Павлодарской области таких дел практически не было.

Решение об участии в работе семинара было вызвано возможностью приезда в г. Караганда, познания нового, общения с коллегами и встречи с земляками. Но, подняв законодательную базу, регулирующую правоотношения, вытекающие из договора перевозки, транспортной перевозки, поняла, что это большой план правоприменительной практики. А когда стала поднимать нормы международного права стало даже страшно.

О многообразии аспектов правоприменительной практики, вытекающих из договоров перевозки и транспортной экспедиции можно было убедиться уже из программы нашего семинара. А об актуальности обсуждаемых нами вопросов все мы уже убедились из выступлений докладчиков вчера.

Тема моего выступления «Компетенция судов Республики Казахстан по делам с участием иностранных лиц», регулируется главой 45, раздела 5 «Международный процесс Гражданского процессуального кодекса Республики Казахстан». Это производство можно сказать производство с наличием иностранных элементов нормы Гражданского процессуального Кодекса Республики Казахстан, регулирующие международный процесс состоит из 3 глав:

Глава 45 Производство по делам с участием иностранных лиц (15 статей ст. 413-426 ГПК РК), глава 45-1 Производство по делам

об обжаловании решений арбитражей (2 статьи 426-1, 426-2) и глава 46 юрисдикционный иммунитет государства и его собственности (24 статьи 427-450).

Эти нормы ГПК являются нормами точечного применения, поскольку применяются не постоянно по всем рассматриваемым судами гражданским делам, а только лишь по тем, в которых присутствует иностранный элемент.

Согласно Конституции РК иностранные граждане и лица без гражданства пользуются правами и несут обязанности наравне с гражданами РК, кроме случаев, установленных законом или международным договором РК. Это давно известный принцип так называемого национального режима в полном объеме распространяется на область отправления правосудия.

Он отождествляет процессуальный статус указанных лиц со статусом казахстанских граждан применительно к судебной защите своих нарушенных или оспариваемых прав, свобод, законных интересов.

Статья 413 ГПК РК определила понятие иностранного лица-иностранцы граждане и лица без гражданства, иностранные организации и международные организации, которые вправе обращаться в суды Республики Казахстан для защиты своих прав, свобод и охраняемых законом интересов.

И поэтому согласно ч. 2 ст. 413 ГПК РК иностранные лица пользуются процессуальными правами и выполняют обязанности наравне с гражданами и организациями Республики Казахстан. Это вопрос другого выступления.

Республика Казахстан поддерживает современную тенденцию предоставления иностранными лицами национального режима в сферах частного права и гражданского процесса при заключении соответствующих международных актов. Типичный пример-Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам между государствами-участниками СНГ от 22 января 1993 г., заключенная в г. Минске (Минская Конвенция 1993г.). Конвенция гарантирует гражданам каждого государства-участника и лицам, проживающим на его территории, такую же защиту их личных и имущественных прав на территории другого участника, которой пользуются собственные граждане последнего. Эти субъекты могут свободно и беспрепятственно обращаться к компетентным судам любого государства-участника, предъявлять иски, заявлять ходатайства и совершать иные процессуальные действия на одинаковых для всех условиях. Положения данной Конвенции применяются к юридическим лицам, созданным в соответствии с законодательством Договаривающихся сторон (п.3 ст. 1) 07 октября 2002 г. Большинство стран, участвующих в Минской Конвенции 1993 г., подписан в г.

Кишиневе новую Конвенцию с аналогичным названием. Вступив в силу 27 апреля 2004г. Она заменила Минскую Конвенцию 1993г., которая прекратила свое действие в отношении стран-участниц, подписавших Кишиневскую Конвенцию.

В каждом из международных актов первые статьи обычно именуется «Правовая защита». Она воспроизводит, иногда с незначительными редакционными изменениями, почти стандартные формулировки по вопросам национального режима.

То обстоятельство, что лицо является гражданином страны, с которой у Республики Казахстан нет договора о правовой помощи, не может служить основанием для отказа в принятии судом заявления такого лица.

Компетенция судов Республики Казахстан по делам с участниками иностранных лиц определяется ст. 416 ГПК РК.

Подсудность дел с «иностранными элементами» (то есть когда одной из стран является иностранный гражданин или организация, или гражданин, имеющий постоянное место жительства за пределами Республики Казахстан) определяется правилами главы 3 ГПК РК Подведомственность и подсудность.

Таким образом, в ч. 1 настоящей статьи реализован принцип «любое лицо, будь то собственный гражданин или иностранец, может искать и отвечать по искам в судах государства. Исключения из этого принципа установлены в ч. 2 ст. 416, 417 - Исключительная компетенция и 419 –Договорная подсудность. Кроме того, возможны специфические условия из международных соглашений Республики Казахстан, применяемых к конкретному делу.

Следовательно, на указанные гражданские дела в целом распространяются предписания, регламентирующие распределение дел внутри системы судов. Это касается любых разновидностей подсудности территориальной, а также подсудности родовой.

Таким образом, спор, одна из сторон которого иностранное лицо, при определенных обстоятельствах и условиях может относиться к ведению районного суда, например, при разделе между супругами совместно нажитого имущества независимо от цены иска, даже когда состав такого имущества сложен, место нахождения его объектов разнообразны и стоимость чрезвычайно велика. Конечно, выйти за пределы компетенции районного суда возможно с помощью использования механизма договорной подсудности, поскольку ст. 419 ГПК РК (договорная подсудность) этого не запрещает.

Редакционно ч. 1 ст. 416 ГПК РК внешне почти совпадает с текстом ст. 31 Кодекса, устанавливающей исходный критерий территориальной подсудности, иски предъявляются по месту жительства или нахождения ответчика. Эти нормы достаточно точно обозначают компетентный суд

для рассмотрения дел с участием только национальных субъектов права, естественно при условии, что на конкретное дело не распространяются какие-либо специализированные категории подсудности (ст. 32-35 ГПК РК).

Однако такой высокой юридической силы предписания ст. 31 ГПК РК не имеют, когда стороной в предстоящем гражданском процессе будет выступать иностранное лицо. В данном случае надлежит принимать во внимание некоторые принципиальные положения, влияющие на формирование элементов так называемой международной подсудности в их взаимодействии с соответствующими институтами национальных правовых систем. Эти положения следует учитывать при толковании и применении на практике всех норм главы 45 ГПК РК.

При определении подсудности дел с участием иностранных лиц, необходимо определение в первую очередь государства, подсудности, которого относиться спор, а затем родовой и территориальной подсудности внутри страны. Подсудность дел с участием иностранцев определяется не только положениями процессуальных норм права, но и другими законами, а также международными договорами.

Приоритет имеют международные договоры, положения о подсудности. В случае противоречия между положениями ГПК РК и международного договора применению подлежат нормы международного договора. Так в соответствии со ст. 20 Минской Конвенции стран СНГ по общему правилу иски к лицам, имеющим место жительства на территории одной из договаривающихся сторон, предъявляются независимо от их гражданства, в суды этой договаривающейся стороны, а иски к юридическим лицам предъявляются в суды договаривающейся стороны, на территории которой находится орган правления юридического лица, его представительство либо филиал.

Если в деле участвует несколько ответчиков, имеющих место жительства (место нахождения) на территории разных договаривающихся сторон, спор рассматривается по месту жительства (месту нахождения) любого ответчика по выбору истца.

Суды договаривающейся стороны компетентны также в случаях, когда на ее территории:

а) осуществляется торговля, промышленная или иная хозяйственная деятельность предприятия (филиала) ответчика;

б) исполнено или должно быть исполнено полностью или частично обязательства из договора, являющегося предметом спора;

в) имеет постоянное место жительства или место нахождения истец по иску о защите чести, достоинства и деловой репутации.

По искам о праве собственности и иных вещных прав на недвижимое имущество исключительно компетентны суды по месту нахождения имущества.

Иски к перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа предъявляются по месту нахождения управления транспортной организации, к которой в установленном порядке была предъявлена претензия.

Правила по международной подсудности предусмотренной также некоторыми международными договорами. Например, Варшавской Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 12 октября 1929 года, Афинской Конвенцией о перевозках морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1971 года, Женевской Конвенцией по договору международной дорожной перевозке грузов от 19 января 1956 года.

При обращении в суд РК начинают действовать нормы ст. 31 ГПК РК, т.к. п. 1 ст. 416 содержит лишь общую норму.

Нормы ч. 2 ст. 416 ГПК РК по своей природе являются специальными. Значит, они обладают превосходством и подлежат применению при не совпадении с их содержанием общих правил подсудности, регулирующих элементы внутригосударственной подсудности, которые содержатся в нормах ГПК и других законодательных актах.

Суды РК вправе рассматривать иски к иностранным лицам, органы управления филиалы или представительства которых размещены на территории Республики Казахстан (п. 1 ч. 2 ст. 416 ГПК РК) Статус каждого такого подтвержден официальными документами.

Эта норма ГПК РК не содержит условия о том, чтобы исковые требования обязательно были связаны с деятельностью филиала или представительства, в то время как такое условие предусмотрено п. 3 ст. 32 ГПК РК (подсудность по выбору истца)

П. 2 ч. 2 ст. 416 ГПК РК относит к ведению судов РК рассмотрение исков к иностранным ответчикам, владеющим на территории РК каким-либо имуществом.

Статус и состав имущества никак не обозначены, но очевидно оно должно принадлежать ответчику (иностранному лицу), находящемуся или проживающему за рубежом, и на такое имущество допустимо обращение взыскания. Это могут быть деньги на счетах, ценные бумаги, пай (вклады) в хозяйственные структуры. Но в отношении споров о правах на недвижимое имущество следует учитывать правила исключительной подсудности, предусматривающее обращение с такими исками лишь к судам, в границах власти которых эти объекты расположены, т.е. по месту нахождения недвижимого имущества.

Никаких указаний по вопросам состава и главное стоимости имущества иностранного субъекта ГПК РК не содержит. Значит, суд не вправе отказать в принятии искового заявления по мотиву крайне незначительной ценности имущества вообще или по сравнению с размером требования.

Подсудность судам РК дел по искам о взыскании алиментов и об установлении отцовства (п.п. 3 ч. 2 ст. 416 ГПК РК), предъявляемых к иностранным гражданам и лицам без гражданства, базируется на одной коллизийной норме. Это место жительства истца в РК. Местом жительства гражданина считается место, где он постоянно или преимущественно проживает. Речь идет именно о проживании, удостоверенном предусмотренной законодательством регистрацией, но не простого, обычно кратковременного нахождения (пансионаты, гостиницы и т.п.).

По месту проживания лица, на содержание которого взыскиваются алименты или в отношении которого устанавливается отцовство. Место жительства недееспособных есть место жительства их законных представителей. Если родители ребенка проживают раздельно, иск о присуждении алиментов вправе предъявить тот, кто воспитывает ребенка по своему месту жительства. Потенциальная возможность обращения к суду зарубежному сохраняется.

Альтернативная подсудность установлена для дел по требованиям к иностранным субъектам о возмещении ими личного вреда, причиненного увечьем, иным повреждением здоровья или смертью кормильца. Две разные по содержанию и независимые друг от друга коллизийные привязки служат ориентиром, определяющим, при каких обстоятельствах указанные претензии допустимо направлять на рассмотрение судам в Республики Казахстан (п.п. 4 ч. 2 ст. 416 ГПК РК).

Первый критерий - факт причинения вреда на территории РК. Формы причинения многочисленны и разнообразны, они зафиксированы нормами ГК РК («Обязательства вследствие причинения вреда») и иных законодательных актов. Гражданство и место жительства потерпевшего юридического значения не имеют. Иностранец турист, утративший здоровье в результате дорожно-транспортного происшествия на туристском маршруте, может предъявить иск в суде Республики Казахстан по месту аварии (п. 5 ст. 32 ГПК РК).

Второй критерий определения подсудности - постоянное или преимущественное проживание лица, которому причинен вред на территории РК, гражданство или его отсутствие учету не подлежат. Если такое лицо пожелает обратиться за защитой не к суду в том иностранном государстве, где находится причинитель, а в суды Республики Казахстан, то предстоит сделать еще один выбор между судом по месту происшествия и судом по месту своего жительства.

Согласно п. 5 ч. 2. ст. 416 ГПК РК суды управомочены рассматривать предъявляемые к иностранным ответчикам иски о возмещении вреда имуществу истца. Общий критерий альтернативной подсудности обозначен: вредоносное действие или обстоятельство имело место

на территории Республики Казахстан. Данный пункт, равно как и все другие в этой статье Кодекса, не указывает на то, какому конкретному суду следует адресовать исковое заявление.

В отличие от ситуаций, предусмотренных п. п. 1 - 4 ч 2 ст. 4416 ГПК РК, прямого ответа на поставленный практический вопрос не дает и ст. 32 ГПК РК, она не содержит специальных норм, устанавливающих подсудность требований о компенсации потерь из-за вредоносного воздействия на имущество истца.

Уместно считать компетентным также суд по месту обнаружения вредоносного результата, которое необязательно совпадает с местом совершения противоправного действия или бездействия.

Категория международной альтернативной подсудности затрагивает споры из обязательственных правоотношений с участием в качестве истцов или ответчиков иностранных лиц, когда исполнение должно было происходить или происходило на территории Республики Казахстан (п. 6 ч. 2 ст. 416 ГПК РК). Хотя ч. 9 ст. 32 ГПК РК сформулирована несколько иначе, она позволяет определить, какой конкретно суд компетентен рассматривать такого рода иски. Это суд, в районе деятельности которого надлежало осуществить или уже осуществлена реализация контракта.

При заключении договора контрагенты могут оговорить, где они предполагают исполнить свои обязательства. Если такого пункта в контракте нет или его содержание противоречит императивным нормам закона, место исполнения определяется на основе правил ст. 281 ГК РК. Уже состоявшееся исполнение есть юридический факт, учитываемый судом при принятии искового заявления.

Из содержания п. 7 ч. 2 ст. 416 ГПК РК следует вывод о том, что у субъекта, намеренного взыскать с иностранного лица компенсацию за его неосновательное обогащение, которое имело место на территории Республики Казахстан, есть возможность обращения с иском заявлением и к компетентному зарубежному и к российскому суду. При выборе второго варианта перед истцом сразу возникает практическая проблема определения конкретного органа правосудия для рассмотрения дела. Никакого ответа на этот вопрос ст. 32 ГПК РК не дает. Однако толкование упомянутого пункта ст. 416 ГПК РК с учетом ее общего предназначения позволяет заключить, что надлежащим должен быть суд по месту неосновательного обогащения в границах Республики Казахстан.

Пункт 8 ч. 2 ст. 416 ГПК РК формулирует два правовых критерия разграничения международной альтернативной подсудности по делам о расторжении брака. С учетом таких критериев суды выясняют могут ли они рассматривать те или иные иски, когда один или оба супруга относятся к категории иностранных лиц.

Первая коллизийная привязка процессуального содержания дозволяет истцам, проживающим в Казахстане, без учета их гражданства начинать в казахстанских судах дела о разводах. Определить конфе́тный суд помогают нормы ч. 7 ст. 32 ГПК РК, наделяющие истца правом адресовать такой иск суду по месту своего жительства. Правда, для наших внутренних дел реализация этого права зависит от дополнительных условий (воспитание заявителем несовершеннолетних детей, плохое состояние его здоровья, мешающие выезжать в другие суды). Но таких нормативных ограничений нет для дел, где присутствует «иностраный элемент».

Есть и другие случаи международной альтернативной подсудности для исков о расторжении брака. Так, согласно ч. 2 ст. 204 Закона РК «О браке и семье» гражданин РК, проживающий в другом государстве, вправе расторгнуть брак с супругом, проживающим за пределами территории РК супругом, независимо от его гражданства в суде РК. В данном случае действует второй критерий разграничения подсудности между зарубежными и отечественными органами правосудия по делам о разводах, связанный с категорией российского гражданства истца.

Однако в случаях, когда ответчик такого статуса не имеет и притом оба супруга проживают за границей, обнаружить конкретный компетентный суд для таких дел по нормам нашего процессуального законодательства невозможно.

Суд может рассмотреть иск о защите чести, достоинства и деловой репутации гражданина, проживающего на территории Казахстана (п. 9 ч. 2 ст. 416 ГПК РК). Никакого упоминания о конкретной подсудности таких дел в ст. 32 ГПК РК нет. Тогда нужно исходить из общих соображений и считать компетентным суд такого района, где имеет место жительства истец.

Глава 45 ГПК РК не содержит статьи сходной по предмету регулирования со ст. 35 Кодекса, нормами которой разрешены вопросы судебной компетенции при объединении двух или более связанных между собой гражданских исков. Но никакого пробела нет, поскольку ч. 1 ст. 416 ГПК РК предписывает при определении подсудности гражданских дел с участием иностранных лиц исходить из общих правил национального законодательства. Конкретные формы связи таких дел порождают различные процессуальные конструкции.

А) При субъективном соучастии на стороне ответчиков (ч. 1 ст. 35 ГПК РК), когда хотя бы один из них имеет заграничный адрес, как у казахстанского, так и у иностранного истца в принципе есть выбор форума. Он по своему усмотрению направляет заявление суду по месту жительства или нахождения любого из ответчиков.

Но надлежит иметь в виду существенное ограничение. Если претензия к какому-либо из ответчиков включает спор о праве на

недвижимое имущество, альтернативы у истца нет. Национальные системы и международные нормативные акты практически неизменно считают для таких случаев исключительно компетентным орган правосудия в стране, где спорная недвижимость расположена.

Крайне желательно, чтобы судья, принимая к производству исковое заявление, где в числе соответчиков фигурирует иностранное лицо, внимательно проверял реальную обоснованность и действительную необходимость субъективного соединения исков, исходя из предписаний ст. 50 ГПК РК относительно общности элементов предметов и оснований исков. Но весьма осмотрительно следует допускать объединение дел, когда предмет конфликта составляют «однородные права и обязанности». При возникновении обоснованных сомнений судья уполномочен разделить иски для их изолированного рассмотрения в самостоятельных производствах (ст. 171 ГПК РК), причем возможно с изменением подсудности.

Эти соображения изложены с целью акцентировать внимание на способах исключения возможностей злоупотребления процессуальными правами. Конкретно речь идет о недопустимости искусственного привлечения иностранного ответчика к участию в судебном производстве. Аналогично на началах взаимности и вежливости надлежит поступать зарубежным судам по отношению к процессуально необоснованно привязанным к делу российским ответчикам

Б) Объединение дел имеет место при предъявлении встречного иска для его совместного разбирательства с иском первоначальным (ч. 2 ст. 35 ГПК РК). Инициатором контрпретензии может быть ответчик и казахстанский и иностранный, к любому из них применимы правила ст. ст. 156 и 157 ГПК РК. Ограничения для совершения таких встречных действий возможны, если первоначальный истец обладает судебным иммунитетом или встречный иск приводит к спору о недвижимом имуществе.

В) Гражданский иск по делу с участием иностранного лица, вытекающий из результатов уголовного процесса и в нем не разрешенном, предъявляется в суды по общим правилам подсудности (ч. 3 ст. 35 ГПК РК). Использование формулы «Общие правила» означает, что объективно возможны с учетом содержания спора любые разновидности подсудности: альтернативной, исключительной или договорной.

Процессуальная правоспособность иностранных организаций

В соответствии с ч. 4 ст. 12 Конституции Республики Казахстан, иностранные граждане и лица без гражданства пользуются в Республике правами и свободами, а так же несут обязанности установленные для граждан Казахстана, если иное не предусмотрено Конституцией, законами и международным договором.

Правовой статус иностранных граждан и лиц без гражданства, иностранных организаций и международных организаций (далее иностранных лиц) в области казахстанского гражданского судопроизводства основан на принципе национального режима.

В соответствии с этим принципом им предоставляется возможность пользоваться процессуальными правами и нести процессуальные обязанности наравне с гражданами и организациями Казахстана.

Иностранные лица имеют право обращаться в суды Республики Казахстан для защиты своих нарушенных или оспариваемых прав, свобод и законных интересов. (ч.1 ст.413 ГПК РК).

Так же, иностранные лица могут выступать в качестве истцов и ответчиков, третьих лиц, лично участвовать в судопроизводстве или через представителя, но не могут обращаться в суд с заявлениями от своего имени в защиту прав, свобод и интересов других лиц.

Республика Казахстан может устанавливать ответные ограничения гражданских процессуальных прав в отношении иностранных лиц тех государств, в судах которых допускаются такие же ограничения прав граждан и организаций Республики Казахстан. (ч. 4 ст. 413 ГПК РК).

Ведение судопроизводства с участием иностранных лиц в Республике Казахстан осуществляется по правилам законодательства РК. Действие его норм по общему правилу означает постановку коллизионного вопроса и применение в силу коллизионных норм иностранных процессуальных правил, если иное не вытекает из законов Республики Казахстан и международных договоров.

Предоставление иностранным гражданам и иностранным организациям равной с гражданами и организациями Республики Казахстан процессуальной правоспособности - одно из наиболее существенных проявлений национального режима, определяющего статус субъектного состава иностранного права в Республики Казахстан.

Гражданская процессуальная правоспособность и дееспособность иностранных граждан и лиц без гражданства определяются, в

соответствии со ст. 414 ГПК РК, их личным законом (*lex patria*), т.е. правом страны, гражданство которой он имеет, или соответственно правом страны, в которой лицо имеет место жительства. Такое правило устанавливает исключение из общего правила (*lex fori*) о неприменимости иностранного права в гражданском судопроизводстве.

Гражданская процессуальная правоспособность и дееспособность иностранного гражданина или лица без гражданства определяются казахстанским правом в том случае, если иностранный гражданин наряду с иностранным гражданством имеет гражданство РК. Принадлежность такого лица к гражданству иностранного государства не признается судами Республики Казахстан. (ст.414 ГПК РК). Если на основе личного закона иностранное физическое лицо не является дееспособным, то оно может быть на территории РК признано процессуально дееспособным в соответствии с казахстанским законодательством.

Личным законом иностранной международной организации в ст. 415 ГПК РК названо право страны, в которой эта организация учреждена. Иностранная организация, не обладающая по личному закону процессуальной правоспособностью, может на территории Республики Казахстан быть признана правоспособной в соответствии с законом Республики Казахстан. Специальное правило предусмотрено для международных организаций: процессуальная правоспособность такой организации определяется на основе международного договора, ее учредительных документов или соглашения с компетентным органом РК.

Законодательство РК не связывает предоставление национального режима в области судебной защиты прав и интересов иностранных граждан с выполнением каких-либо особых требований, в том числе с проживанием их в течение определенного срока в Республике Казахстан или с необходимостью внесения денежного залога в обеспечение судебных расходов. В законодательстве Республики Казахстан и в международных договорах РК отсутствует институт *cautio iudicatum solvi*, обязывающий иностранцев предоставлять обеспечение уплаты ими судебных расходов.

Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам 1993 г. освобождает граждан стран - участников Конвенции и лиц, проживающих на ее территории, от уплаты и возмещения судебных расходов на тех же условиях, что и собственных граждан.

Конвенция по вопросам гражданского процесса 1954 г. также не допускает предъявления к гражданам одного государства - участника Конвенции, имеющим место жительства в одном из этих государств и выступающих в судах другого государства в качестве истца и ответчика или третьих лиц, требований о залоге или обеспечении судебных

расходов в какой-либо форме лишь на том основании, что они являются иностранцами или не имеют постоянного места жительства в данной стране.

Иностранцы вправе участвовать в гражданском судопроизводстве лично или через представителя.

В качестве представителя могут выступать граждане РК, адвокат-член Инюрколлегии (специализирующиеся на оказании правовой помощи по делам с «иностранным элементом»), юридические фирмы, имеющие лицензию на право оказания представительских услуг, иностранная адвокат или иностранная юридическая фирма.

Уважение суверенитета иностранного государства не только запрещает осуществление судебной власти Республики Казахстан ее судами за границей, но и предписывает определенные ограничения внутри страны, чтобы не усложнять без необходимости отношения между государствами; поэтому некоторые лица исключаются из сферы судебной власти внутри страны.

Поскольку ни одно государство не вправе выступать в качестве судьи другого государства, иностранное государство и его органы обладают юрисдикционным иммунитетом, включая судебный иммунитет, иммунитет от обеспечения иска и иммунитет от принудительного исполнения судебного акта.

Из этого правила имеются исключения, предусмотренные следующими нормами процессуального законодательства РК:

- ст. 429 ГПК РК, при согласии иностранного государства на юрисдикцию суда РК,
- ст.434, по спорам, связанным с нарушением юрисдикционного иммунитета Республики Казахстан,
- ст.435, по спорам, связанным с предпринимательской деятельностью,
- ст.436, по спорам, связанным с участием в юридических лицах,
- ст.437, по спорам, касающихся прав на имущество;
- ст.438, по спорам о возмещении ущерба (вреда),
- ст.439, по спорам, касающимся объектов прав интеллектуальной собственности,
- ст.440, по трудовым спорам,
- ст.441, по спорам, связанным с эксплуатацией морских судов и судов внутреннего плавания.

Судебный иммунитет иностранной международной организации, если она не занимается предпринимательской деятельностью, является абсолютным, его пределы и объем определяются международным договором и законами РК, а также уставами этих организаций, многосторонними конвенциями и двусторонними соглашениями

организаций со страной пребывания. Из сферы судебной власти государства пребывания исключаются физические лица, перечисленные в обеих Венских конвенциях о дипломатических и консульских сношениях, как обладающие неприкосновенностью. Различают персональный и служебный иммунитет. Иммунитет личности (персональный) не только в сфере уголовной, но и в сфере гражданской подсудности. Согласно ст. 31 Венской конвенции о дипломатической службе иммунитетом обладают дипломаты (к ним относятся руководитель миссии, члены дипломатического персонала, а также члены их семей, если они не являются гражданами страны пребывания, - ст. 37 Венской конвенции о дипломатической службе).

Из этого круга лиц, обладающих иммунитетом, Конвенция делает исключение для отдельных исков, предъявляемых дипломатами, выступающими: в качестве владельцев земельных участков; управомоченных наследников; лиц свободных профессий.

Сотрудники управленческого и технического персонала, а также члены их семей обладают личным иммунитетом в гражданских судах, но лишь в связи с исполнением своей служебной деятельности.

Персональный иммунитет действует в отношении юрисдикции государства пребывания, а не аккредитующего государства. Личный иммунитет представляет собой лишь временное процессуальное препятствие. После окончания служебной деятельности отпадет и личный иммунитет. Напротив, иммунитет служебный продолжает действовать во времени безгранично (ст. 39 и 53 Венской конвенции о дипломатической службе). Это свидетельствует о том, что освобождение от судебной власти служит не защите физического лица, а лишь исполнению им государственных функций.

Таткеева К.К.,
*судья Специализированного
межрайонного экономического суда
Карагандинской области*

Отдельные аспекты судопроизводства по делам, вытекающим из договоров с участием иностранных лиц в Республике Казахстан

Транспорт является важной составной частью мировой экономики, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции.

При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение товаров (грузов) и людей (пассажиров) между двумя или более странами, то есть в международных сообщениях.

В зависимости от конкретных видов транспорта, используемых в перевозках, различают морские, речные, воздушные, железнодорожные, автомобильные и трубопроводные сообщения. Это так называемые прямые международные сообщения, обслуживаемые одним видом транспорта. В тех случаях, когда при международной перевозке грузов или пассажиров последовательно используются два или более видов

транспорта, имеют место смешанные (комбинированные) сообщения. Если такая перевозка оформлена одним (сквозным) транспортным документом, покрывающим все участвующие в ней виды транспорта, она называется прямой смешанной.

При любой внешнеторговой сделке проданный товар попадает в сферу международного обращения. С помощью средств транспорта товар перемещается от места его производства до пункта потребления. При этом транспорт как бы продолжает процесс производства товара в пределах сферы обращения, добавляя к его изначальной стоимости (цене), стоимость (цену) произведенной транспортной продукции во время перемещения.

Мировая торговля генерирует большие потоки товарных масс между странами, регионами и континентами. В обслуживание международной торговли между странами, отделенными друг от друга морями и океанами, незаменим морской транспорт, который по праву считается наиболее универсальным и эффективным средством доставки больших масс грузов на дальние расстояния.

Этот вид транспорта обеспечивает перевозки более 80 % объема международной торговли. Грузовладельцы оплачивают судовладельцам в виде фрахта за перевозки грузов в международных морских сообщениях 105 - 110 млрд. \$ ежегодно, что равно приблизительно 7 % стоимости мирового экспорта.

Основную часть международных морских грузопотоков составляют массовые наливные и навалочные грузы: Сырая нефть (около 1000 млн. т. год), нефтепродукты (300 млн. т.), железная руда (300 млн. т.), каменный уголь (270 млн. т.), зерно (200 млн. т.). Из других грузов морской торговли выделяются так называемые генеральные, или тарно-штучные грузы, то есть готовая промышленная продукция, полуфабрикаты, продовольствие. Годовой объем их перевозок оценивается в 700 млн. т. Это наиболее ценная часть мирового торгового оборота (около 70 % по стоимости).

Серьезным конкурентом морскому транспорту в межконтинентальных перевозках ценных грузов в последнее время стал воздушный транспорт. Железнодорожный, речной и автомобильный транспорт широко используются во внутриконтинентальной внешней торговле, а также при перевозках экспортных и импортных грузов по территории стран продавцов и стран-покупателей. В международной торговле нефтью и газом важную роль играют трубопроводные системы. Международные пассажирские сообщения. Углубившиеся в ходе последних десятилетий процессы интернационализации внешнеторговых, туристических, научных, культурных, социальных и иных гуманитарных связей вызвали «взрыв» международной подвижности населения во всех развитых странах мира. В настоящее время разовые или регулярные

поездки в международных сообщениях ежегодно совершают несколько миллиардов пассажиров.

Воздушный транспорт, имея неоспоримое преимущество перед другими видами транспорта в скорости доставки пассажиров при дальних маршрутах поездок, прочно занял лидирующее положение в международных пассажирских сообщениях. Только в течение 80-х годов перевозная способность воздушного транспорта на международных линиях удвоилась за счет ввода в эксплуатацию большого числа широкофюзеляжных реактивных самолетов с высоким уровнем комфортности для пассажиров, с одной стороны, и с улучшенными показателями энергетической эффективности и себестоимости перевозок - с другой.

Наряду с воздушным транспортом во внутриконтинентальных международных перевозках пассажиров широко используется автотранспорт (легковые автомобили и автобусы) и железнодорожный транспорт. Морские и речные пассажирские сообщения наиболее популярны в виде международных туристических круизов.

В мире не существует особого, обособленного от национальных транспортных систем международного транспорта, предназначенного исключительно для международных перевозок грузов и пассажиров. Международные перевозки обслуживаются национальными перевозчиками различных стран, использующими для этого свой подвижной состав: (морские и речные суда, самолеты, вагоны, автомобили), а также транспортные сети (железнодорожные, автомобильные, речные, воздушные) и транспортные узлы (морские и речные порты, аэропорты, железнодорожные станции, автостанции, грузовые и пассажирские терминалы), относящиеся к транспортным системам отдельных стран.

Обычно процесс доставки товара в международной торговле включает, прежде всего, его перевозку от внутреннего пункта производства до пограничного пункта (порта) страны-продавца; далее международную транзитную или морскую перевозку от пункта до пограничного пункта (порта) страны-покупателя (если страны-партнеры не имеют общей сухопутной границы); и, наконец, транспортировку от пункта до внутреннего пункта потребления.

Под транспортными операциями в их непосредственном значении понимается обеспечение перевозки груза. Эти операции осуществляются по договору грузовладельцев с перевозчиками соответствующих видов транспорта общего пользования, к которому относятся перевозочные средства и постоянные устройства, принадлежащие транспортным организациям, предоставляемые по договору грузовладельцам.

Транспортные операции считаются международными, если они связаны с перемещением внешнеторговых грузов на относительно

страны-продавца и страны-покупателя участках маршрута перевозки. Правоотношения, возникающие в таких транспортных операциях между отправителями и получателями грузов, а также между ними и перевозчиками, имеют международный характер. Осуществляя международные транспортные операции, перевозчики оказывают грузовладельцам транспортные услуги, которые являются специфическим товаром международной торговли. Международные транспортные услуги продаются и покупаются на международных транспортных рынках. Цены транспортных услуг и другие условия их предоставления в одних случаях являются предметом переговоров между заинтересованными сторонами, в других - устанавливаются самими перевозчиками.

К международным транспортным операциям относят также и перевозки пассажиров в сообщениях между различными государствами. Услуги по доставке пассажиров в международных сообщениях продаются и покупаются на соответствующих транспортных рынках. Важную роль при этом играют туристические агентства и другие подобные организации, имеющие тесные связи с предприятиями воздушного, морского, речного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Таким образом, услуги по перевозкам грузов и пассажиров являются предметом купли-продажи на различных международных транспортных рынках. Страны, участвующие в международных экономических связях, продавая и покупая через свои грузовладельческие, транспортные, туристические и другие организации транспортные услуги, осуществляют их экспорт и импорт.

Перевозочные средства, транспортные сети и терминальные комплексы, используемые в международных перевозках грузов и пассажиров, отличаются большой капиталоемкостью объектов и во многих случаях низкой фондоотдачей (капиталоотдачей). Ввиду этого транспортный бизнес относится к разряду наиболее рискованных для частного капитала.

Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих национальных транспортных предприятий в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозок грузов и пассажиров, а также согласования юридических норм, относящихся к режиму нахождения перевозочных средств и обслуживающего их персонала в пределах юрисдикции договаривающихся сторон и по многим другим вопросам. В результате этих усилий на межгосударственном уровне заключено значительное число международных соглашений по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции». В отдельных

случаях многосторонние соглашения о международных перевозках заключены на уровне транспортных предприятий разных стран. В большинстве международных транспортных конвенций имеются положения, касающиеся договора перевозки грузов и пассажиров в соответствующих международных сообщениях.

Согласно договору, одна сторона - транспортная организация (перевозчик) - принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в обусловленный пункт назначения, а другая сторона - грузовладелец (пассажир) - обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Остальные условия договора перевозки дополняют, конкретизируют и расшифровывают указанные выше обязательства.

Транспортные конвенции определяют основные реквизиты, а в ряде случаев и форму транспортных документов, которые должны применяться в международных перевозках. Наиболее распространены два типа транспортных документов: накладная (для железнодорожных, воздушных и автомобильных сообщений) и коносамент (для морских и речных сообщений).

Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 1924 года (Гаагские правила). Брюссельским протоколом 1968 года в эту конвенцию были внесены некоторые изменения. В настоящее время в Брюссельской конвенции участвуют более 70 государств. Главное внимание в Гаагских правилах уделено вопросу об ответственности морского перевозчика за груз.

С учетом критики ряда положений Брюссельской конвенции 1924 года со стороны грузовладельцев разных стран, особенно развивающихся, в 1978 году была принята конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как Гамбургские правила. Хотя новая конвенция все еще не вступила в силу, она, тем не менее, оказывает значительное влияние на практику международных морских перевозок.

Морские перевозки пассажиров и багажа до недавнего времени регламентировались Международной конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем от 1961 года. В 1987 году вступила в силу новая конвенция о морских перевозках пассажиров, их багажа, транспортных средств и ручной клади (Афинская конвенция).

К числу международных соглашений по воздушному транспорту относится конвенция для унификации некоторых правил, касающихся воздушных международных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 году и дополненная в последующем протоколами: Гаагским 1955 года, Гватемальским 1971 года и Монреальским 1975 года. В ней участвуют большинство стран мира.

Варшавская конвенция применяется в регулярных воздушных сообщениях. Правовой основой договора о воздушной перевозке в нерегулярных (чартерных) сообщениях являются положения Гвадалахарской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1961 года

Международные автомобильные соглашения - этот вид сообщений регулируется Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) и Европейским соглашением о международных автомобильных перевозках опасных грузов (ДОПОГ), вступившими в силу, соответственно, в 1961 и 1968 годах. Участниками этих соглашений являются большинство стран.

В целях упрощения таможенных процедур в международных автомобильных сообщениях европейских стран в 1959 году была заключена Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП, Конвенция МДП). В 1975 году была принята ее новая редакция.

Следует отметить, что Указом Президента Республики Казахстан от 12.05.1995 года №2272 Республика Казахстан присоединен к Европейскому Соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) от 01.07.1970 года, которое применяется на территории каждой Договаривающейся Стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории Договаривающейся Стороны или на территории любой Договаривающейся Стороны.

В 70-х годах в рамках нескольких международных организаций проводилась разработка проекта соглашения о договоре прямой смешанной перевозки. В результате этого в 1980 году была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов и пассажиров в международных сообщениях, содержатся в транспортных конвенциях и международных соглашениях. Вопросы правового регулирования перевозок являются также содержанием многих двухсторонних соглашений, заключенных на межгосударственном уровне или между транспортными представителями двух стран. Наконец, эти вопросы зачастую регламентированы внутренним транспортным законодательством отдельных стран. Но и отсутствие международного регулирования перевозок грузов и пассажиров не препятствует перевозчикам и грузовладельцам (пассажирам) вступать в отношения по поводу международной перевозки.

Как отмечено выше, основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов и пассажиров в международных сообщениях, содержатся в транспортных конвенциях и международных

соглашения, а также эти вопросы регламентированы двухсторонними соглашениями, заключенных на межгосударственном уровне и внутренним транспортным законодательством отдельных стран.

В частности, основы правовой, экономической и организационной деятельности транспорта Республики Казахстан определен Законом Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан». Законодательство Республики Казахстан о транспорте основан на Конституции страны, и состоит из указанного Закона и иных нормативных правовых актов Республики, в том числе Гражданского Кодекса Республики Казахстан. При этом, данный Закон предусматривает, что если международным договором, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в указанном Законе, то применяются правила международного договора.

Вышеуказанный Закон «О транспорте в Республике Казахстан» четко определил, что магистральные железнодорожные сети, автомобильные дороги общего пользования, судоходные водные пути, маяки, устройства и навигационные знаки, регулирующие и гарантирующие безопасность судоходства, аэронавигационные устройства системы управления воздушным движением, сети телекоммуникаций, инженерные сети, связанные с обеспечением безопасности полетов воздушных судов, а также метрополитен являются государственной собственностью.

Также данный Закон определил, что за пользование магистральной железнодорожной сетью, государственными портами, за управление полетами и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Республики Казахстан юридическими и физическими лицами, в том числе, иностранными, уплачиваются платежи в порядке и размерах, определяемых Законодательством Республики Казахстан.

Пользование судоходными водными путями Республики Казахстан также осуществляются на платной основе.

Основу экономических и хозяйственных отношений на транспорте формирует рынок спроса и предложений транспортных услуг.

Вышеуказанный Закон предусматривает, что транспортные предприятия и перевозчики осуществляют свою деятельность на коммерческой основе.

Транспортные предприятия и перевозчики самостоятельно разрабатывают планы, заключают договоры на выполнение работ и услуг в соответствии с потребностями клиента.

Перевозчики могут в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан развивать внешнеэкономическое сотрудничество с юридическими и физическими лицами других государств и осуществлять экспорт (импорт) продукции (работ, услуг).

Согласно норм указанного Закона транзитные перевозки грузов и пассажиров через территорию Республики Казахстан осуществляются:

железнодорожным, воздушным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом по дорогам, трассам и водным путям, открытым для межгосударственных сообщений в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан, международными соглашениями и договорами.

Статья 17-1 названного Закона предусматривает, что сроки исковой давности и порядок предъявления исков по спорам, связанным с международными перевозками, устанавливаются международными договорами, соглашениями или конвенциями.

Одним из достижений нашей страны в международных отношениях является вхождение нашей Республики совместно с Российской Федерацией и Республики Беларусь в Таможенный Союз, соответственно принятие им Таможенного Кодекса Таможенного Союза (далее – Таможенный Кодекс), в котором нашло отражение правовое регулирование отношений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу таможенного союза, их перевозкой по единой таможенной территории таможенного союза под таможенным контролем, временным хранением, таможенным декларированием, выпуском и использованием в соответствии с таможенными процедурами, проведением таможенного контроля, уплатой таможенных платежей, а также властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения указанными товарами.

Согласно названного Таможенного Кодекса единую таможенную территорию таможенного союза составляют территории Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также исключительные экономические зоны и континентальные шельфы государств-участников таможенного союза, искусственные острова, установки, сооружения и иные объекты, в отношении которых государства-участники таможенного союза обладают исключительной юрисдикцией.

Таможенный Кодекс Таможенного Союза предусматривает понятие как таможенный перевозчик, который является юридическим лицом государства-участника таможенного союза, отвечающий условиям, предусмотренным настоящим Кодексом и включенный в реестр таможенных перевозчиков.

Таможенный перевозчик осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории таможенного союза в случаях и на условиях, установленных таможенным законодательством таможенного союза.

Также, указанный таможенный Кодекс предусматривает понятие таможенного транзита таможенной процедуры, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной

территории таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося участником таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования.

Глава 48 названного Таможенного Кодекса регулирует порядок временного ввоза на таможенную территорию таможенного союза для завершения или начала международной перевозки на такой территории или за ее пределами транспортных средств международной перевозки (включая порожние), зарегистрированных в иностранных государствах, и временного вывоза с такой территории для завершения или начала международной перевозки транспортных средств международной перевозки, зарегистрированных в государствах-участниках таможенного союза (включая порожние), за исключением транспортных средств для личного пользования.

Положения указанной главы применяются также в отношении временно вывозимых с таможенной территории таможенного союза и ввозимых обратно на такую территорию:

водных судов, используемых для рыболовства, разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, лоцманской и ледакольной проводки, поисковых, спасательных и буксирных операций, подъема затонувшего в море имущества, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, санитарного, карантинного и другого контроля, защиты и сохранения морской среды, проведения морских научных исследований, в учебных, спортивных и культурных целях, а также в иных целях, связанных с торговым мореплаванием;

гражданских и государственных воздушных судов, воздушных судов, используемых в экспериментальной авиации (осуществляющих экспериментальные полеты), не используемых для международных перевозок товаров и пассажиров;

и железнодорожного подвижного состава, используемого для ремонтно-восстановительных и иных работ, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

В целях реализации п.2 ст. 344 Таможенного Кодекса таможенного союза и в целях определения особенностей использования временно ввезенных транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа, для внутренней перевозки по таможенной территории таможенного союза Правительства государств –членов таможенного союза в рамках Евразийского экономического

сообщества, а именно Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации 18.06.2010 года заключили Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа, для внутренней перевозки по таможенной территории таможенного союза, которое ратифицировано Законом Республики Казахстан от 30.06.2010 года.

Экономическое развитие страны, расширение международных отношений и рост иностранных инвестиций, повлекло увеличение количеств, заключаемых договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных лиц, по которым возникают споры.

В связи с тем, что согласно п.1 ст. 30 ГПК Республики Казахстан гражданские дела по имущественным и неимущественным спорам, сторонами в которых являются граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, юридические лица, а также по корпоративным спорам, подсудны специализированным межрайонным экономическим судам, споры возникающие между юридическими лицами и/или гражданами, осуществляющими предпринимательскую деятельность без образования юридического лица по договорам перевозки и транспортной экспедиции с иностранным участием рассматриваются специализированными межрайонными экономическими судами.

В связи с вышеизложенным, привожу некоторые примеры из судебной практики Специализированного межрайонного экономического суда Карагандинской области по спорам, возникающих из договоров перевозки и транспортной экспедиции с иностранным участием.

В частности, в Специализированный межрайонный экономический суд Карагандинской области обратилось АО «Евразиян Фудс» с иском к ОАО «Бабушкина Крынка» (Республика Беларусь, г.Могилев) о взыскании убытков за простой вагонов.

Свои исковые требования истец обосновал тем, что по контракту №73-09 от 24.03.2009 года ответчик ОАО «Бабушкина Крынка» обязался поставить и передать в собственность истца АО «Евразиян Фудс» товар. С ответчиком была согласована станция отправления - Могилев-2 Белорусской железной дороги, а именно ответчику отправлена телеграмма №02445 от 07.04.2009 года, в которой указана станция отправления Могилев-2. Однако ответчиком товар отгружен со станции Луполово. Ответчиком нарушен п.4.6 контракта, а именно им несвоевременно истец уведомлен об изменении станции отправления. Отгрузка была произведена 16.04.2009 года. Вагоны с товаром 20.04.2009 года были задержаны на границе Республики Беларусь и Российской Федерации из-за несоответствия наименования станции отправления

указанного в вышеуказанной телеграмме №02445 от 07.04.2009 года и сопроводительных документах (железнодорожных накладных). Стоимость простоя вагонов согласно документам ЗАО «Межтранс» составила 1 931 доллар США 85 центов.

В связи с чем, просил суд взыскать с ответчика суммы убытков в размере 1 931 доллар США 85 центов, оплаченных ЗАО «Межтранс», в связи с простоем вагонов на станции Смоленск -сортировочный.

Решением суда от 25.02.2010 года указанные исковые требования удовлетворены в полном объеме. Суд взыскал с ОАО «Бабушкина Крынка» в пользу АО «Евразиян Фудс» сумму убытков в размере 1 931 доллар США 85 центов.

Судом установлено, между АО «Евразиян Фудс» и ОАО «Бабушкина Крынка» заключен контракт №73-09 от 24.03.2009 года. Согласно которому, ответчик обязался поставить и передать в собственность истца масло «Крестьянское» сладко-сливочное, жирность 72,5%, масло несоленое сладко-сливочное жирность 82,5% на сумму 5 млн.долларов США.

Согласно письму №1/6-541 от 02.02.2009 года истец просил ЗАО «Межтранс» организовать перевозку груза по России со станции отправления г.Могилев-2 Белорусской ЖД.

Истцом оплачен транзит в сумме 41 590 долларов США 6 центов и 8 359 долларов США 4 цента ЗАО «Межтранс», что подтверждается платежными поручениями №1139 от 06.04.2009 года и №1193 от 08.04.2009 года.

Согласно счету №208 от 03.04.2009 года оплата железнодорожного тарифа произведена по маршруту Могилев 2 – Караганда.

Истцом суду также представлена телеграмма №02445 от 07.04.2009 года с отметкой содружества межгосударственного сообщения для заполнения ж.д.накладных, с указанием – станция отправления Могилев-2.

Ответчиком истцу по электронной почте направлены сопроводительные документы с указанием станции отправления Луполово.

Согласно актам общей формы №№320,321,322,323,324 от 20.04.2009 года на станции Смоленск- сортировочный были задержаны вагоны (№№09454046, 09454047, 09454048, 09454049 и 094540050), отправленные со станции Луполово 16.04.2009 года с маслом сливочным, в связи с несоответствием станции отправления. Время задержки 53 часа.

Ответчиком суду не были представлены доказательства направления истцу сопроводительных документов с указанием измененной станции отправления – Луполово.

С учетом изложенного, суд доводы истца о том, что ответчик

надлежащим образом не уведомил истца об изменении станции отправления, в результате чего, вагоны с товаром были задержаны и простаивали на границе Республики Беларусь и Российской Федерации на станции Смоленск – сортировочный по вине ответчика, признавал обоснованными и доказанными.

Согласно накопительной карточки и накопительной ведомости №043 от 20.04.2009 года ЗАО «Межтранс» стоимость простоя вагонов составила 1 931 доллар США 85 центов.

Согласно платежному поручению №1481 от 23.04.2009 года истец оплатил ЗАО «Межтранс» 2 360 долларов США.

В связи с чем, исковые требования АО «Евразиян Фудс» к ОАО «Бабушкина Крынка» о взыскании убытков за простой вагонов удовлетворены в полном объеме.

Указанное решение вступило в законную силу 16.03.2010 года. Данное дело рассмотрено Специализированным межрайонным экономическим судом Карагандинской области, поскольку, п.9.2 контракта сторонами была оговорена договорная подсудность, то есть экономический суд Карагандинской области.

Заочным решением Специализированного межрайонного экономического суда Карагандинской области от 20.07.2010 года исковые требования ТОО «Торговый Дом КАРМЕТ» к ИП «Данги Профил Компани» (Республика Беларусь, г.Гомель) о взыскании долга в сумме 85 385 долларов США, неустойки в сумме 3 379 долларов США 63 центов, взыскании расходов по оплате помощи представителя в размере 200 000 тенге удовлетворены частично.

Решением Специализированного межрайонного экономического суда Карагандинской области от 26.01.2010 года исковые требования АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» к АО «Арселор Миттал Темиртау» о взыскании суммы – удовлетворены. С АО «Арселор Миттал Темиртау» (с иностранным участием) в пользу АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» взыскана сумма задолженности в размере 6 431 775 тенге и государственная пошлина в сумме 192 953 тенге.

Судом установлено, что Приказом КТЖ от 03.04.2008 года №151-Ц в соответствии с письмом Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 31.03.2008 года №07-10/2271 внесены изменения в приказ от 08.07.2004 года №255-Ц «Об утверждении временного Прейскуранта (часть 2), повышающих и понижающих коэффициентов к тарифам за перевозку грузов»: абзац пятый пункта 1 изложен в следующей редакции: «повышающие коэффициенты к тарифам за пользование локомотивной тягой, за услуги грузовой и коммерческой работы и за пользование грузовыми вагонами и контейнерами при перевозке грузов железнодорожным транспортом (приложение 1)».

В материалах дела имеется письмо Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 31.03.2008 года №07-10/2271, из которого следует, что Агентством рассмотрено уведомление КТЖ от 29.02.2008 года №289-и о повышении цен на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом с 01.04.2008 года. Обоснованное повышение уровня цен на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом за исключением перевозки зерна и угля во внутриреспубликанском сообщении, в разрезе видов грузов и видов сообщений по составляющим цен на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом, приведено в приложениях 1, 2 к данному письму, кроме цен на услуги грузовой и коммерческой работы.

Приложение к вышеуказанному письму касается коэффициента к тарифам за пользование локомотивной тяги и пользование грузовыми вагонами при перевозке грузов железнодорожным транспортом. В графе другие грузы, код тарифной группы и позиции по ЕТСНГ значится код 291 (относящийся к данному спору) и указаны применяемые коэффициенты в республиканском (межобластном) сообщении за пользование грузовыми вагонами – 285, а за пользование локомотивной тягой – 342,68.

Об этом принятом решении КТЖ было сообщено всем экспедиторским организациям телеграммой от 02.04.2008 года №ЦАМ 212-и. Этим самым КТЖ соблюдены условия пункта 2.1.3. договора №2461-АО от 29.12.2007 года, заключенного с ТОО «Диполь», являющимся экспедиторской организацией.

Таким образом, с 01.04.2008 года по настоящее время КТЖ при перевозке грузов «Другие грузы», по коду тарифной группы 291 применяются коэффициенты в республиканском (межобластном) сообщении за пользование грузовыми вагонами (ПВ) - 285,0, а за пользование локомотивной тягой (ЛТ) - 342,68.

Далее, КТЖ приказом от 22.07.2008 года № 543-Ц были внесены изменения в приказ от 08.07.2004 года № 255-Ц «Об утверждении временного Прейскуранта (часть 2), повышающих и понижающих коэффициентов к тарифам за перевозку грузов». Этим приказом внесены в частности изменения в приложение 1 к указанному приказу в таблицу 2 в строку «Другие грузы» путем замены цифры «291» цифрой «291035». А таблица 2 - это повышающие коэффициенты к ставкам за услуги грузовой и коммерческой работы при перевозке грузов железнодорожным транспортом. То есть, этим приказом не было внесено изменений в применении коэффициентов к тарифам за пользование грузовыми вагонами (ПВ) и за пользование локомотивной тягой (ЛТ), указанных в таблице 1. В таблице 1 графа «Другие грузы», где имеется код товара 291 с применяемым коэффициентами, остались неизменными.

По рассматриваемому делу, спор касается именно неверного указания в железнодорожных накладных и, соответственно, в квитанциях коэффициентов к тарифам за пользование локомотивной тягой и пользование грузовыми вагонами.

То есть, в период с августа по октябрь 2008 года, КТЖ при оформлении и выдаче железнодорожных накладных по грузам АО «Арселор Миттал Темиртау», по коду груза 291035 применяло неверно коэффициенты за пользование локомотивной тягой 283,80 вместо 342,68 и пользование грузовыми вагонами 236,25 вместо 285,0 как это предусматривалось в таблице 1. То есть, применяли пониженные коэффициенты, предусмотренные другой строкой «Остальные грузы, кроме перечисленных» к ставкам временного Прейскуранта, хотя в приказе от 22.07.2008 года № 543-Ц такое не было предусмотрено. Поэтому, предъявляемая истцом сумма изначально в спорном периоде должна была включена в сумму, подлежащей оплате экспедиторской организацией за грузополучателя, как это было до августа, так и после октября 2008 года.

Таким образом, в период с августа по октябрь 2008 года никаких изменений тарифов по провозным платежам ни в сторону понижения, ни в сторону повышения не было, а имел место неверный расчет.

В соответствии с требованиями пунктов 1, 2 статьи 47 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» плата за перевозку и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем, экспедитором до момента отправления груза, если иное не предусмотрено договором. При этом плата за перевозки грузов взимается из расчета за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой и выдачей груза, производятся с грузополучателем по прибытии груза.

Также это предусмотрено пунктом 272 главы 10 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденного приказом Министра транспорта и коммуникаций от 23 ноября 2004 года за №429-1. Представители ответчика и третьего лица ссылаясь на эти нормы, указали, что по перевозкам в период с августа по октябрь 2008 года окончательный расчет был произведен при получении АО груза. Поэтому считают, что КТЖ не вправе предъявлять к ним какие-либо требования по до взысканию суммы за эти перевозки.

Суд признал указанные утверждения представителей ответчика и третьего лица несостоятельными, поскольку установлено, что при начислении провозных платежей за период с августа по октябрь 2008 года за перевозку груза АО «АрселорМиттал Темиртау» в

железнодорожных накладных неверно были применены коэффициенты к ставкам временного Прейскуранта за пользование вагонами (ПВ) и локомотивной тяги (ЛТ).

Представитель истца пояснил, что как до спорного периода, так и после, КТЖ начислял и начисляет платежи за перевозку именно с применением коэффициентов за пользование локомотивной тягой 342,68 и пользование грузовыми вагонами 285, соответственно эти платежи ими не оспариваются. Поэтому, доводы АО и ТОО о необоснованности доначисления суммы платежей за пользование локомотивной тягой и пользования грузовыми вагонами в период с августа по октябрь 2008 года по действовавшему в тот период и действующего в настоящее время тарифами, признаются не соответствующим фактическим обстоятельствам и противоречат материалам дела, поскольку в спорный период подлежало оплате именно по тому тарифу, что в июле, ноябре, декабре 2008 года, который без каких-либо возражений оплачивается АО посредством экспедиторской организации. То есть, предъявленная сумма, по сути, является суммой, фактически подлежащей начислению в спорный период, однако не было получено КТЖ из-за неверного применения внесенных изменений в приказы. Кроме того, вышеуказанные нормы не запрещают истцу ставить вопрос о довызыскании задолженности по оплате в связи с неправильным указанием провозной платы. Ссылка ответчика и третьего лица на то, что договор считается исполненным после получения грузополучателем накладной не лишает Перевозчика права требовать оплаты задолженности за перевозку.

Суд не принял доводы представителя АО об отсутствии между ними и КТЖ договора перевозки, так как все железнодорожные накладные оформлены именно на АО «АрселорМиттал Темиртау».

Согласно Закону Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и пункта 170 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом оформленная в соответствии с этими нормами накладная является заключением договора перевозки.

АО ссылалось на то, что у него имелись договорные отношения с экспедитором ТОО «Диполь» и АО оплачивало услуги согласно заключенному договору. Статьей 708 ГК РК установлено, что по договору экспедирования одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - отправителя или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза. Пунктом 2 ст.708 ГК РК установлено, что в части, неурегулированной главой 35 ГК РК, к отношениям по договору экспедиции соответственно применяются положения главы 41 Кодекса, если экспедитор по условиям договора действует от имени

клиента. Статьей 846 ГК РК установлено, что по договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия. По сделке, совершенной поверенным, права и обязанности возникают непосредственно у доверителя. В данном случае доверителем выступает АО «АрселорМиттал Темиртау», а поверенным ТОО «Диполь», таким образом права, а следовательно обязанности по оплате провозных платежей возникают именно у АО «АрселорМиттал Темиртау».

С учетом изложенного искивные требования истца удовлетворены.

Указанное решение суда вступило в законную силу 11.02.2010 года.

Транспорт является важным связующим звеном в мировой экономике и особенно в настоящее время в экономике Республики Казахстан, без которого невозможно нормальное функционирование ни одного государства отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация экономики и ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса. В первую очередь требуют решения вопросы увеличения инвестиций в эту отрасль, привлечения иностранного капитала, налаживания работы поставщиков транспортного комплекса — транспортного машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения, стройиндустрии и др., соответственно для этого необходима стабильная, надежная правовая среда. Поскольку, надежная правовая среда играет ключевую роль в развитии экономики нашей страны.

Жанузаков С. Н.,
*Председатель Специализированного
межрайонного экономического суда
Западно-Казахстанской области*

Процессуальные права и обязанности иностранных лиц в процессе

Уважаемые участники регионального семинара!

Одна из основных задач казахстанской экономики — привлечение иностранных инвестиций. Важнейшим условием обеспечения роста иностранных инвестиций, в целом, и участия иностранных лиц в предпринимательской деятельности на территории Республики Казахстан, в частности, является наличие законодательных гарантии иностранных инвестиции, в том числе права на судебную защиту прав и интересов иностранных инвесторов при осуществлении гражданского судопроизводства.

Такие гарантии предоставлены иностранным лицам Конституцией и действующим законодательством РК.

Так, часть 2 статьи 13 Конституции Республики Казахстан гарантирует каждому право на судебную защиту своих прав и свобод. В соответствии с ч. 4 ст. 12 Конституции «иностранцы и лица без гражданства пользуются в Республике правами и свободами, а также несут обязанности, установленные для граждан, если иное не предусмотрено Конституцией, законами и международными договорами.». В соответствии с указанным гражданские процессуальные права иностранных граждан, иностранных организаций установлены ст. 413 ГПК, в которой указано, что иностранные лица имеют право обращаться в суды Республики Казахстан и пользоваться гражданскими процессуальными правами наравне с казахстанскими гражданами.

К иностранным лицам ГПК относит иностранных граждан и лиц без гражданства, иностранные организации и международные организации.

Судопроизводство в судах по делам, в которых участвуют иностранные лица, осуществляется в соответствии с ГПК и иными законами.

Таким образом, гражданское процессуальное законодательство, исходя из основных положений международного права, закрепленных в международных договорах Республики Казахстан, предоставляет иностранным лицам **так называемый национальный правовой режим**, применительно к гражданскому судопроизводству, означающий, что при

рассмотрении дел с участием иностранных лиц суд не делает каких-либо различий между ними и казахстанскими участниками процесса, руководствуясь национальным процессуальным законодательством с особенностями, предусмотренными иными законами и международными договорами, например, Киевским Соглашением государств - участников СНГ о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, подписанного 20 марта 1992 г. (далее - Киевское Соглашение 1992 г.).

Предоставление национального режима в области гражданского судопроизводства закон не связывает с проживанием иностранца или лица без гражданства в РК.

Наличие равной с казахстанскими участниками процессуальной правосубъектности иностранных лиц означает, что они могут выступать в суде в качестве истца, ответчика, третьих лиц, заявляющих и не заявляющих самостоятельных требований на предмет спора, заявителей и заинтересованных лиц по делам о несостоятельности и об установлении фактов, имеющих юридическое значение. Иностранные лица пользуются всем объемом полномочий указанных лиц в гражданском процессе.

Однако осуществление судом судопроизводства по делам с участием иностранных лиц по общим правилам, установленным ГПК, не исключает и учет некоторых особенностей при рассмотрении этих дел. Это касается определения статуса иностранного участника, подведомственности и подсудности спора с участием иностранного лица, порядка представления и оценки доказательств, особенно официальных иностранных документов, вручения иностранному лицу судебных документов, установления применимого права, уплаты государственной пошлины и возмещения судебных расходов, исполнения судебных актов и т.д.

В соответствии со ст.2 Закона РК «О правовом положении иностранцев» иностранцами в Республике Казахстан признаются лица, не являющиеся гражданами Республики Казахстан и имеющие доказательства своей принадлежности к гражданству иного государства.

Лица, не являющиеся гражданами Республики Казахстан и не имеющие доказательства своей принадлежности к гражданству иного государства, признаются **лицами без гражданства**.

Вышеперечисленные лица, как и казахстанские граждане, не могут быть ограничены в процессуальных правах, за исключением случаев, установленных законом РК или международным договором, об этом указано в ст.18 Закона «О правовом положении иностранцев»

При обращении в суд они пользуются правами стороны, на них распространяются правила о соблюдении подведомственности и подсудности дела. Несение расходов в связи с его рассмотрением, судопроизводство ведется по нормам казахстанского процессуального законодательства.

Гражданская процессуальная дееспособность иностранных граждан и лиц без гражданства определяется по их личному закону.

Личным законом гражданина является право государства, гражданином которого он является. Если гражданин, наряду с гражданством иностранного государства, имеет и гражданство Республики Казахстан, его личным законом считается закон Республики Казахстан. Принадлежность такого лица к гражданству иностранного государства не признается судами Республики Казахстан. При наличии у гражданина нескольких иностранных гражданств его личным законом считается закон государства, с которым он наиболее тесно связан. Личным законом лица без гражданства считается закон государства, в котором лицо имеет постоянное место жительства, а при отсутствии такового - закон государства его обычного местопребывания. Лицо, не являющееся по своему личному закону процессуально дееспособным, может быть на территории Республики Казахстан признано дееспособным, если оно в соответствии с законом Республики Казахстан обладает процессуальной дееспособностью.

Наряду с иностранными гражданами такими же процессуальными правами и обязанностями наделены иностранные предприятия и организации.

Процессуальная правоспособность иностранной организации определяется по закону иностранного государства, в соответствии с которым она создана. Иностранная организация, не обладающая по этому закону процессуальной правоспособностью, может быть на территории Республики Казахстан признана правоспособной в соответствии с законом Республики Казахстан.

Процессуальная правоспособность международной организации устанавливается на основе международного договора, в соответствии с которым она создана, ее учредительных документов или соглашения с компетентным государственным органом Республики Казахстан.

Однако в некоторых случаях их процессуальные права могут быть ограничены. Всякого рода правовые ограничения (так называемые реторсии) процессуальных прав иностранных лиц возможны в соответствии с ч. 4 ст. 413 ГПК РК только в одном случае: в ответ на ограничения, которые допускаются в судах конкретных государств в отношении процессуальных прав казахстанских организаций и граждан. При этом, суду не предоставлено право самостоятельно устанавливать ограничения процессуальных прав иностранных лиц. Суд также не вправе заставлять их доказывать отсутствие в национальном законодательстве дискриминационных норм в отношении процессуальных прав казахстанских организаций и граждан.

В Казахстане нет каких-либо ограничений или условий, выполнение которых необходимо для обращения иностранных лиц в суд. Между тем

процессуальному законодательству ряда государств известно правило, согласно которому при предъявлении иска иностранец - истец должен внести денежный залог в обеспечение судебных расходов, которые может понести ответчик, если истцу будет отказано в иске.

Все договоры о правовой помощи, заключенные с другими государствами, устанавливают, что граждане одного государства пользуются на территории другого государства в отношении своих личных и имущественных прав такой же защитой, как и собственные граждане. Им предоставлено право свободно и беспрепятственно обращаться в суды, прокуратуру, нотариальные конторы и иные учреждения юстиции другого государства. Они могут возбуждать ходатайства и предъявлять иски на равных основаниях с гражданами РК. Им предоставляются одинаковые с отечественными гражданами процессуальные права, и они не должны вносить какой-либо залог при предъявлении иска.

С юридической точки зрения иностранные лица – лица, чьи процессуально-правовые положения определяются одновременно двумя законодательствами: казахстанским гражданским процессуальным законом и законами другой стороны. Регулирование правоотношений с участием таких субъектов несравненно более сложно, чем с участием граждан РК, но неизбежно, если учесть, сколько иностранных лиц постоянно или временно находятся в РК. У них могут возникать и возникают различные правовые споры (гражданские, семейные, трудовые и др.), которые подлежат судебному разбирательству. Проще обстоит дело с апатридами. Так как они не имеют иностранного гражданства (гражданство эти лица порой утратили давно и безвозвратно), их правовой статус определяется целиком действующим казахстанским законодательством.

Юридический статус иностранцев в правосудии обусловлен следующими принципиальными началами:

1) национальным режимом (гражданской процессуальной формой) судопроизводства, то что именуется *lex fore* (закон местопребывания);

2) Включение иностранного права (*lex patriae* – закон отечества) невелико и четко оговорено в нормативном порядке;

3) Равенством всех лиц перед законом, независимо от национальности, социального положения и вероисповедания. Те социальные и правовые льготы и привилегии, которыми эти лица были наделены на родине, в казахстанском гражданском процессе не действуют;

4) Единством процессуальных прав и обязанностей;

5) Гарантированностью предоставляемых прав государством. Общая идея правового регулирования статуса иностранцев в судопроизводстве заключается в том, что они, как и апатриды,

приравняются к казахстанским гражданам, т.е. наделяются теми же правами и обязанностями. Без всяких отличий им предоставлено право на обращение в суд за защитой нарушенных или оспоренных прав, и при этом неважно, живет иностранец в Казахстане или за границей. Суд вправе отказать иностранцу в принятии поданного заявления лишь в случаях, указанных в ст. 153 ГПК.

Таким образом, иностранцы в гражданских процессуальных правоотношениях приравнены к казахстанским гражданам. Вместе с тем судопроизводство применительно к иностранным гражданам имеет некоторые особенности:

- Международная подсудность гражданских дел с международными элементами.

- Язык судопроизводства.

В соответствии со ст.14 ГПК судопроизводство по гражданским делам ведется на государственном языке, а при необходимости в судопроизводстве наравне с государственным употребляется русский или другие языки. Язык судопроизводства устанавливается определением суда в зависимости от языка, на котором подано в суд исковое заявление (заявление). Участвующим в деле лицам, не владеющим или недостаточно владеющим языком, на котором ведется производство по делу, разъясняется и обеспечивается право делать заявления, давать объяснения и показания, заявлять ходатайства, приносить жалобы, знакомиться с материалами дела, выступать в суде на родном языке или другом языке, которым они владеют; бесплатно пользоваться услугами переводчика в порядке, установленном настоящим Кодексом.

- Участвующим в гражданском судопроизводстве лицам судом бесплатно обеспечивается перевод на язык судопроизводства необходимых им в силу закона материалов дела, изложенных на другом языке. Лицам, участвующим в судебном процессе, безвозмездно обеспечивается перевод на язык судопроизводства той части судебного процесса, которая происходит на другом языке. Судебные документы вручаются лицам, участвующим в деле, в переводе на их родной язык или другой язык, которым они владеют.

- Правовая легализация документов, изготовленных за границей. Суть ее заключается в свидетельствовании консульством подлинности подписей на конкретном документе с тем, чтобы не возникали сомнения в его действительности. Однако, если страна иностранного лица является участницей Конвенции, отменяющей требование легализации иностранных официальных документов, совершенной в Гааге 5 октября 1961 года, достаточно проставления апостиля компетентным органом государства, в котором этот документ был совершен.

Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, заключенная в городе

Минске 22 января 1993 года, – многосторонний документ, связывающий страны СНГ, закрепил, что граждане каждой из Договаривающихся сторон, а также лица, проживающие на ее территории, пользуются на территориях всех других Договаривающихся сторон в отношении своих личных и имущественных прав такой же правовой защитой, как и собственные граждане данной Договаривающейся стороны. Они имеют право свободно и беспрепятственно обращаться в суды, прокуратуру и иные учреждения других Договаривающихся сторон, к компетенции которых относятся гражданские, семейные и уголовные дела, могут выступать в них, подавать ходатайства, предъявлять иски и осуществлять иные процессуальные действия на тех же условиях, что и граждане данной Договаривающейся стороны.

Согласно ст.2 данной Конвенции граждане каждого из договаривающихся государств и лица, проживающие на ее территории, освобождаются от уплаты и возмещения судебных и нотариальных пошлин и издержек, а также пользуются бесплатной юридической помощью на тех же условиях, что и собственные граждане.

Еще один многосторонний акт, действующий в рамках стран СНГ, - Соглашение о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, от 20 марта 1992 г. также устанавливает свободный доступ иностранных граждан, лиц без гражданства, проживающих на территориях участников, и юридических лиц, учрежденных на их территориях в государственные суды, третейские суды и иные компетентные учреждения.

В отличие от Конвенции 1993 г., которая имеет в виду любые гражданско-правовые споры, соглашение касается лишь хозяйственных споров, которые рассматриваются, как правило, арбитражными или хозяйственными (экономическими) судами. В случае споров хозяйствующие субъекты каждого из государств-участников СНГ пользуются на территории другого государства-участника правовой и судебной защитой своих имущественных прав и законных интересов, равной с хозяйствующими субъектами данного государства (ст. 3). Они имеют на территории других государств-участников СНГ право беспрепятственно обращаться в суды, арбитражные (хозяйственные) суды, третейские суды и другие органы, к компетенции которых относится разрешение дел, могут выступать в них, возбуждать ходатайства, предъявлять иски и осуществлять иные процессуальные действия.

Иностранные лица выполняют процессуальные обязанности, в том числе и по оплате судебных расходов, наравне с казахстанскими организациями. Судебные расходы, взыскиваемые с иностранного лица, рассчитываются и уплачиваются в тенге - валюте Республики Казахстан. Расходы, связанные с конвертацией национальных валют

при уплате госпошлины в тенге при рассмотрении споров между лицами государств - участников СНГ, следует рассматривать в качестве убытков, возникающих дополнительно из-за невыполнения ответчиком основного обязательства (решение Экономического суда СНГ от 7 февраля 1996 г. N 10/95 С1/3-96).

Судебные расходы могут оплачиваться:

- со счетов уполномоченных представителей - резидентов РК, ведущих дело в суде от имени иностранных лиц - нерезидентов и совершающих от его имени все процессуальные действия;

- со счетов иностранных лиц и их представительств и филиалов в банках РК.

В иных случаях взыскание судебных расходов производится в порядке направления судебных поручений.

В соответствии с условиями Соглашения о размере государственной пошлины и порядке ее взыскания при рассмотрении хозяйственных споров между субъектами хозяйствования разных государств (Ашхабад, 1993) иностранные лица из государств - его участников уплачивают госпошлину в рублях - валюте Российской Федерации с пересчетом по курсам национальных валют, определяемых национальными банками государств - участников Содружества Независимых Государств. Размер пошлины определяется Протоколом к данному Соглашению, подписанному в г. Минске 1 июня 2001 г. (вступил в силу для Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, Таджикистана; для России - с 16 ноября 2002 г.). Указанные акты приняты в целях обеспечения при разрешении споров равной возможности для судебной защиты прав и законных интересов хозяйствующих субъектов, находящихся на территории разных государств.

На наш взгляд, наличие данного соглашения не препятствует хозяйствующим субъектам стран-участниц Соглашения оплачивать государственную пошлину в соответствии с национальным законодательством страны, в суды которых обращаются иностранные лица с исками.

Так, истец – общество с ограниченной ответственностью, при подаче искового заявления в суд не уплатила государственную пошлину. Судом исковое заявление было оставлено без движения и было предложено уплатить государственную пошлину, размер которой, в зависимости от цены иска в рублях, может быть определен в соответствии с вышеуказанным Соглашением, поскольку заявитель является субъектом хозяйствования РФ и валюта договора – российский рубль. При этом, если заявитель просит взыскать с ответчика сумму задолженности в тенге, он может оплатить государственную пошлину в соответствии со ст. 535 Налогового кодекса РК из расчета 3% от суммы иска.

На стадии исполнительного производства иностранные лица пользуются теми же правами, что и граждане РК. Вынесенные судами РК решения могут быть признаны и исполнены принудительно на территории иностранного государства в соответствии с международными соглашениями, такими как Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года, Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, совершенной в Кишиневе 7 октября 2002 года, Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, заключенной в городе Минске 22 января 1993 года, и другие.

И в заключении: в соответствии с международно-правовыми актами государства в своей законодательной и правоприменительной практике должны соблюдать права и свободы граждан. Такой подход следует распространять на все категории лиц, обращающихся за защитой нарушенного или оспариваемого права.

Гражданский процессуальный кодекс Республики Казахстан решает широкий спектр задач, среди которых особо следует выделить международно-правовой аспект. Сегодня мы идем по пути, когда нам необходим такой суд, который уважают и в стране, и за её пределами. И эта задача не только политическая, но не в последнюю очередь экономическая. Эффективная судебная система необходима также для того, чтобы у отечественных и иностранных компаний не возникло сомнений в её авторитете и действенности. Все необходимые предпосылки для этого имеются.

Благодарю за внимание.

Исполнение поручений иностранных судов о выполнении отдельных процессуальных действий

В силу требований статьи 413 ГПК РК иностранные граждане и лица без гражданства, иностранные организации и международные организации (далее - иностранные лица) имеют право обращаться в суды Республики Казахстан для защиты своих нарушенных или оспариваемых прав, свобод и охраняемых законом интересов. Иностранцы пользуются процессуальными правами и выполняют процессуальные обязанности наравне с гражданами и организациями Республики Казахстан. Судопроизводство в судах по делам, в которых участвуют иностранные лица, осуществляется в соответствии с настоящим Кодексом и иными законами. Республикой Казахстан могут быть установлены ответные ограничения в отношении иностранных лиц тех государств, в которых допускаются специальные ограничения процессуальных прав граждан и организаций Республики Казахстан.

Гражданская процессуальная дееспособность иностранных граждан и лиц без гражданства определяется по их личному закону. Личным законом гражданина является право государства, гражданином которого он является. Если гражданин, наряду с гражданством иностранного государства, имеет и гражданство Республики Казахстан, его личным законом считается закон Республики Казахстан. Принадлежность такого лица к гражданству иностранного государства не признается судами Республики Казахстан. При наличии у гражданина нескольких иностранных гражданств его личным законом считается закон государства, с которым он наиболее тесно связан. Личным законом лица без гражданства считается закон государства, в котором лицо имеет постоянное место жительства, а при отсутствии такового - закон государства его обычного местопребывания. Лицо, не являющееся по своему личному закону процессуально дееспособным, может быть на территории Республики Казахстан признано дееспособным, если оно в соответствии с законом Республики Казахстан обладает процессуальной дееспособностью.

В силу требований статьи 415 ГПК РК процессуальная правоспособность иностранной организации определяется по закону иностранного государства, в соответствии с которым она создана. Иностранная организация, не обладающая по этому закону процессуальной правоспособностью, может быть на территории

Республики Казахстан признана правоспособной в соответствии с законом Республики Казахстан. Процессуальная правоспособность международной организации устанавливается на основе международного договора, в соответствии с которым она создана, ее учредительных документов или соглашения с компетентным государственным органом Республики Казахстан.

Статьей 416 ГПК РК установлено, что суды Республики Казахстан рассматривают дела с участием иностранных лиц, если организация-ответчик находится или гражданин-ответчик имеет место жительства на территории Республики Казахстан. Суды Республики Казахстан также рассматривают дела с участием иностранных лиц в случаях, когда:

1. орган управления, филиал или представительство иностранного лица находится на территории Республики Казахстан;
2. ответчик имеет имущество на территории Республики Казахстан;
3. по делу о взыскании алиментов и об установлении отцовства истец имеет место жительства в Республике Казахстан;
4. по делу о возмещении вреда, причиненного увечьем, иным повреждением здоровья или смертью кормильца, вред причинен на территории Республики Казахстан или истец имеет место жительства в Республике Казахстан;
5. по делу о возмещении вреда, причиненного имуществу, действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для предъявления требования о возмещении вреда, имело место на территории Республики Казахстан;
6. иск вытекает из договора, по которому полное или частичное исполнение должно иметь место или имело место на территории Республики Казахстан;
7. иск вытекает из неосновательного обогащения, имевшего место на территории Республики Казахстан;
8. по делу о расторжении брака истец имеет место жительства в Республике Казахстан или хотя бы один из супругов является гражданином Республики Казахстан;
9. по делу о защите чести, достоинства и деловой репутации истец имеет место жительства в Республике Казахстан.

Суды Республики Казахстан рассматривают и другие дела, если законодательством Республики Казахстан они отнесены к их компетенции.

К исключительной компетенции судов Республики Казахстан относятся:

1. дела, связанные с правом на недвижимое имущество, находящееся в Республике Казахстан;
2. дела по искам к перевозчикам, вытекающим из договоров перевозки;

3. дела о расторжении брака казахстанских граждан с иностранными гражданами или лицами без гражданства, если оба супруга имеют место жительства в Республике Казахстан;
4. дела, предусмотренные главами 25-29 настоящего Кодекса.

Суды Республики Казахстан рассматривают дела особого производства в случаях, когда:

1. заявитель по делу об установлении факта имеет место жительства на территории Республики Казахстан или факт, который необходимо установить, имел или имеет место на территории Республики Казахстан;
2. гражданин, в отношении которого ставится вопрос о признании ограниченно дееспособным или недееспособным, о принудительной госпитализации в психиатрический стационар, является гражданином Республики Казахстан либо имеет место жительства на территории Республики Казахстан;
3. гражданин, в отношении которого ставится вопрос о признании безвестно отсутствующим или объявлении умершим, является гражданином Республики Казахстан либо имел последнее известное место жительства на территории Республики Казахстан и при этом от разрешения данного вопроса зависит установление прав и обязанностей граждан и организаций, имеющих место жительства или место нахождения на территории Республики Казахстан;
4. вещь, в отношении которой подано заявление о признании ее бесхозной, находится на территории Республики Казахстан;
5. ценная бумага, в отношении которой подано заявление о признании утраченной и о восстановлении на нее соответствующих прав (вызывное производство), выдана гражданином или организацией, проживающим или находящейся на территории Республики Казахстан;
6. записи актов гражданского состояния, об установлении неправильностей которых подано заявление, совершены органами записей актов гражданского состояния Республики Казахстан;
7. обжалуемые нотариальные действия (отказ в их совершении) совершены нотариусом или другим органом Республики Казахстан.

Подсудность дел, отнесенных законодательством Республики Казахстан к компетенции судов Республики Казахстан, определяется по правилам подсудности, установленным главой 3 ГПК РК.

Статьей 419 ГПК РК установлено, что компетенция иностранного суда может быть предусмотрена письменным соглашением сторон, кроме случаев, предусмотренных статьей 33 ГПК РК. При наличии такого соглашения суд по ходатайству ответчика оставляет заявление без

рассмотрения, если такое ходатайство заявлено до начала рассмотрения дела по существу.

Дело, принятое судом Республики Казахстан к производству с соблюдением предусмотренных законодательством Республики Казахстан правил компетенции, разрешается им по существу, хотя бы в дальнейшем в связи с изменением гражданства, места жительства сторон и другими обстоятельствами, влияющими на компетенцию, оно стало подсудно суду другого государства.

Суд Республики Казахстан оставляет заявление без рассмотрения, а производство по делу прекращает, если по спору между теми же сторонами, о том же предмете и по тем же основаниям судом иностранного государства, с которым Республика Казахстан имеет международный договор, предусматривающий взаимное признание и исполнение судебных решений, уже вынесено решение.

Суд Республики Казахстан оставляет заявление без рассмотрения, а производство по делу прекращает, если в суде иностранного государства имеется возбужденное ранее дело по спору между теми же сторонами, о том же предмете и по тем же основаниям, решение по которому подлежит признанию в Республике Казахстан согласно законодательству Республики Казахстан. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не затрагивают случаев, когда данное дело относится к исключительной компетенции судов Республики Казахстан.

Статьей 423 ГПК РК установлено, что суды Республики Казахстан исполняют переданные им в порядке, предусмотренном законом или международным договором Республики Казахстан, поручения иностранных судов о производстве отдельных процессуальных действий (вручение извещений и других документов, получение объяснений сторон, свидетелей, производство экспертизы и осмотра на месте и др.), за исключением случаев, когда:

1. исполнение поручения противоречило бы суверенитету Республики Казахстан или угрожало бы безопасности Республики Казахстан;
2. исполнение поручения не входит в компетенцию суда.

Исполнение поручений иностранных судов о выполнении отдельных процессуальных действий производится в порядке, установленном законом, если иное не предусмотрено международным договором Республики Казахстан. Суды Республики Казахстан могут обращаться к иностранным судам с поручениями об исполнении отдельных процессуальных действий.

Порядок сношений судов Республики Казахстан с иностранными судами определяется законом и международными договорами Республики Казахстан.

Статьей 424 ГПК РК установлено, что документы, выданные, составленные или удостоверенные по установленной форме

компетентными органами иностранных государств, совершенные вне пределов Республики Казахстан по законам иностранных государств в отношении граждан и организаций Республики Казахстан или иностранных лиц, принимаются судами Республики Казахстан при наличии консульской легализации, если иное не предусмотрено законом или международным договором Республики Казахстан.

Решения иностранных судов и арбитражей признаются и исполняются в Республике Казахстан, если это предусмотрено законом или международным договором Республики Казахстан на началах взаимности.

Условия и порядок признания и исполнения решений иностранных судов и арбитражей определяются законом, если международным договором Республики Казахстан не установлено иное.

Решение иностранного суда или арбитража может быть предъявлено к принудительному исполнению в течение трех лет с момента вступления решения в законную силу. Пропущенный по уважительной причине срок может быть восстановлен судом Республики Казахстан в порядке, предусмотренном статьей 128 ГПК РК.

Принудительное исполнение арбитражного решения.

В случае, если решение арбитража не исполнено добровольно в установленный в нем срок, сторона, в пользу которой вынесено решение арбитража (взыскатель), вправе обратиться в суд по месту рассмотрения спора арбитражем с заявлением о принудительном исполнении решения арбитража по правилам, предусмотренным настоящей статьей.

К заявлению о выдаче исполнительного листа прилагаются должным образом заверенное подлинное арбитражное решение или должным образом заверенная копия такового, а также подлинное арбитражное соглашение или должным образом заверенная копия такового. Если арбитражное решение или соглашение изложено на иностранном языке, сторона должна представить должным образом заверенный перевод этого документа на государственный или русский язык.

Заявление о выдаче исполнительного листа может быть подано не позднее трех лет со дня окончания срока для добровольного исполнения решения арбитража. Заявление о выдаче исполнительного листа, которое было подано с пропуском установленного срока либо к которому не были приложены необходимые документы, возвращается судом без рассмотрения, о чем выносится определение, которое может быть обжаловано в порядке, установленном настоящим Кодексом. Суд вправе восстановить срок на подачу заявления о выдаче исполнительного листа, если найдет причины пропуска указанного срока уважительными.

Заявление о выдаче исполнительного листа рассматривается судьей единолично в течение пятнадцати дней со дня поступления заявления

в суд. О поступившем заявлении взыскателя о принудительном исполнении решения арбитража, а также о месте и времени его рассмотрения в судебном заседании суд уведомляет должника. Взыскатель также уведомляется о месте и времени рассмотрения его заявления. Неявка должника или взыскателя в судебное заседание не является препятствием к рассмотрению заявления, если от должника не поступило ходатайство об отложении рассмотрения заявления с указанием уважительных причин невозможности явиться в судебное заседание. Суд при рассмотрении заявления о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения арбитража не вправе пересматривать решение арбитража по существу. По результатам рассмотрения заявления судом выносится определение о выдаче исполнительного листа либо об отказе в его выдаче. Определение суда о выдаче исполнительного листа подлежит немедленному исполнению.

При вынесении судом определения о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения арбитража исполнительный лист выдается по правилам статьи 236 настоящего Кодекса. Определение суда, вынесенное по заявлению о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения арбитража, может быть обжаловано в порядке, предусмотренном настоящим Кодексом для обжалования судебных актов.

Статьей 425-3 ГПК РК установлено, что суд выносит определение об отказе в выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения арбитража, если:

1) эта сторона представит суду доказательства того, что:

одна из сторон арбитражного соглашения была признана судом недееспособной либо ограниченно дееспособной или арбитражное соглашение не действительно по закону, которому стороны его подчинили, а при отсутствии такого указания - по законодательству Республики Казахстан;

она не была должным образом уведомлена о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве или по другим причинам, признанным судом уважительными, не могла представить свои объяснения;

решение арбитража вынесено по спору, не предусмотренному арбитражным соглашением или не подпадающему под его условия, либо содержит постановления по вопросам, выходящим за пределы арбитражного соглашения, а также вследствие неподведомственности спора арбитражу.

Если решения арбитража по вопросам, которые охватываются арбитражным соглашением, могут быть отделены от решений по вопросам, которые не охватываются таким соглашением, то может быть отменена только та часть решения арбитража, которая содержит

решения по вопросам, не охватываемым арбитражным соглашением;
состав арбитража или арбитражная процедура разбирательства не соответствовали соглашению сторон и регламенту арбитража;

2) суд определит, что арбитражное решение противоречит публичному порядку Республики Казахстан или что спор, по которому вынесено арбитражное решение, не может являться предметом арбитражного разбирательства по законодательству Республики Казахстан.

Статьей 426 ГПК РК установлено, что в Республике Казахстан признаются следующие решения иностранных судов, не требующие по своему характеру исполнения:

1. затрагивающие личный статус исключительно граждан государства, суд которого вынес решение;
2. о расторжении или признании недействительными браков между казахстанскими и иностранными гражданами, если в момент расторжения брака хотя бы один из супругов проживал вне пределов Республики Казахстан;
3. о расторжении или признании недействительными браков между казахстанскими гражданами, если оба супруга в момент расторжения брака проживали вне пределов Республики Казахстан.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Международного регионального семинара «Актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов. Международный процесс»

Экономическое развитие страны, расширение международных отношений и рост иностранных инвестиций, повлекло увеличения количеств, заключаемых договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных лиц, по которым возникла необходимость обсуждения практики применения законодательства при рассмотрении данной категории дел.

Поскольку, государства, заинтересованные в расширении деятельности своих национальных транспортных предприятий в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозок грузов и пассажиров, а также согласования юридических норм, относящихся к режиму нахождения перевозочных средств и обслуживающего их персонала в пределах юрисдикции договаривающихся сторон и по многим другим вопросам. В результате этих усилий на межгосударственном уровне заключено значительное число международных соглашений по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции».

Одним из результатов таких усилий является заключение между Россией, Казахстаном и Белоруссией Таможенного союза.

В условиях Таможенного Союза и подготовки вступления Казахстана во Всемирную Торговую организацию роль договоров с участием иностранных лиц существенно возрастает, что требует соответствующей подготовки судов нашей страны к рассмотрению споров по договорам с участием иностранных лиц, в том числе по договорам перевозки и транспортной экспедиции.

Обсудив наиболее важные вопросы правоприменения законодательства в сфере перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов, участники семинара рекомендуют следующее

1. В условиях Таможенного союза имеется необходимость унификации национального законодательства с международным законодательством в сфере транспорта, в связи с чем необходимо предусмотреть принятие Основ транспортного законодательства стран ЕврАзЭС, включив положения о солидарной ответственности перевозчиков перед грузоотправителем за утрату, порчу, повреждение

и недостатку груза при перевозках в прямом смешанном сообщении, закрепить обязанность перевозчика возместить пассажиру не только провозную плату, но и понесенные им убытки, вызванные задержкой отправления транспортного средства, а также право экспедитора удерживать груз, в связи с невыплатой вознаграждения за экспедиторские услуги.

В рамках Таможенного союза предусмотреть рассмотрение и исполнение судебных поручений судов ЕврАзЭС, непосредственно судами, которым направляются поручения, без направления их в какие-либо другие органы.

2. В части совершенствования гражданского законодательства Республики Казахстан

- в целях исключения волокиты при разрешении споров о перевозках и ущемления прав лиц, чьи права и законные интересы были нарушены действиями перевозчика следует исключить п.1 ст.706 Гражданский кодекс Республики Казахстан (далее – ГК), предусматривающий досудебный порядок урегулирования споров, вытекающих из договоров перевозки, поскольку к договорам перевозки должны применяться такие же общие нормы гражданского, гражданского процессуального законодательства, как и к другим видам договоров (мнения группы разделились);
- исключить п.2 ст.706 ГК, которым установлен срок исковой давности 1 год по требованиям, вытекающим из перевозки грузов и установить общий срок исковой давности 3 года (мнения группы разделились);
- суд, при разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, в отношении которой стороны определили место рассмотрения спора, но не определили применимое право, выбирает применимое право самостоятельно на основе коллизионных норм, содержащихся в международном договоре, национальном законе;
- статья 698 ГК дополнить после слов «установленными в соответствии с ними правилами перевозки» следующими словами: «и/или в предусмотренный договором срок»;
- дополнить ГК понятием таможенного перевозчика в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза, поскольку на данный момент в ГК регламентировано понятие перевозчика, но отсутствует понятие таможенного перевозчика;
- внести изменения и дополнения в ГК в части, касающейся регламентации условий мультимодальных перевозок, принять

комплексный закон о мультимодальных перевозках, либо дополнить соответствующим разделом Закон «О транспорте в Республике Казахстан»;

- предусмотреть в ГК норму об обязательном условии страхования в договорах транспортной экспедиции и перевозки;
- внести в ГК, определяющий статус экспедитора, так как глава 35 ГК РК «Транспортная экспедиция» не дает определения термина «экспедитор».

3. В части совершенствования законодательства Республики Казахстан в сфере транспортных правоотношений:

- законодательно установить нормы времени непрерывного вождения и отдыха;
- установить перечень документов, сопровождающих транспортную экспедицию. Например, при перевозке автотранспортом транспортным документом является товарно-транспортная накладная по форме № 1-Т. Если клиентом выступает грузоотправитель, то он сам выписывает товарно-транспортную накладную и передает ее экспедитору;
- предусмотреть сокращение количества обязательных документов,
- предоставляемых при таможенном декларировании товаров, путем внедрения механизма «Единого окна по экспортно-импортным операциям», по примеру стран Евросоюза, которое дало неоспоримые преимущества странам Евросоюза и рядом других государств и которое должно быть внедрено и в странах ЕврАзЭС. Это позволит не только существенно снизить административные барьеры, но и повысит эффективность таможенных процедур, увеличит внешнеторговый оборот, обеспечит прозрачность и предсказуемость принятия административных решений, приведет к снижению затрат.
- при транспортной экспедиции законодательно закрепить обязанность экспедитора по передаче клиенту кроме транспортных документов по перевозке, отчета, аналогичного отчету комиссионера или агента. В этом отчете должны указываться все договоры, заключенные во исполнение договора транспортной экспедиции, расходы, понесенные экспедитором по этим договорам, с приложением подтверждающих документов и величина вознаграждения экспедитора.
- в соответствии со статьей 11 Закона Республики Казахстан от 21.09.1994г. «О транспорте в Республике Казахстан»

при осуществлении транспортно-экспедиционных услуг перевозчик обязан иметь лицензию. Указанный закон содержит недостаточно точную формулировку о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности, которая может осуществляться не только перевозчиками, но наряду с ними и иными специализированными субъектами. Для устранения указанного недостатка необходимо разработать и внести в законодательство отдельные положения о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности.

4. В части совершенствования процессуального законодательства:

- в статье 33 Гражданско-процессуальный кодекс Республики Казахстан (ГПК) исключить пункт 3, предусматривающий исключительную подсудность споров к перевозчикам по месту нахождения постоянно действующего органа транспортной организации, так как это лишает стороны в договоре перевозки грузов устанавливать договорную подсудность, и ставит их в неравное положение. Данный пункт противоречит нормам международного права;
- статью 34 ГПК дополнить следующими словами «подсудность, установленная по договорам перевозки с участием иностранных лиц не может быть изменена при перемене лиц в обязательстве»;
- пункт 1 части 2 статьи 416 ГПК при предъявлении иска к иностранным лицам, органы управления, филиалы или представительства которых размещены на территории Республики Казахстан, не содержит условия о том, чтобы исковые требования были обязательно связаны с деятельностью филиала или представительства, между тем такое условие предусмотрено пунктом 3 статьи 32 ГПК, в связи с чем следует привести их в соответствие;
- внести изменения в главу ГПК, регламентирующую заочное производство:
 - а) п.4 ст.260 слова «суд выносит определение», заменить словами «суд выносит определение, заносимое в протокол судебного заседания, не удаляясь из зала судебного заседания»;
 - б) в ст.264 пункт 2 изложить в следующей редакции: «заочное решение может быть обжаловано сторонами или опротестовано прокурором в апелляционном порядке в течение 15 дней с момента вынесения судом первой инстанции определения об отказе в удовлетворении заявления об отмене этого решения»;

в) в ст.269 после слов «своевременно сообщить суду, и» дополнить союзом (или) и далее по тексту «представил доказательства, которые могут повлиять на содержание решения»;

- предусмотреть в ГПК механизм надлежащего извещения сторон, находящихся за пределами РК;
- законодательно регламентировать, что судебное извещение принимается к немедленному исполнению учреждениями связи с незамедлительным извещением суда о вручении его адресату, для чего придать судебному извещению статус срочных почтовых отправлений;
- внести уточнения в статью 413 ГПК и регламентировать механизм установления ответных мер в отношении иностранных лиц тех государств, в которых допускаются ограничения, например, по примеру ст.398 ГПК РФ – постановлением правительства;
- согласно пп.2 п.1 ст.417 ГПК к исключительной компетенции судов РК относятся дела по искам к перевозчикам по договорам перевозки. В данном случае нормы пп.2 п.1 ст. 417 противоречат положениям пунктов 1 и 2 ст.421 ГПК РК, так как возможны процессы по делам к иностранным перевозчикам по международным договорам перевозки, где может быть указана юрисдикция по рассмотрению споров иностранных судов. В этой связи, необходимо исключить пп.2 п.1 ст. 417 ГПК РК;
- закрепить в законодательстве Республики Казахстан норму, обязывающую стороны при заключении всех договоров, указывать электронные почтовые адреса для переписки по условиям договора, претензионно - исковой работы, переписки с судом в случае возникновения спора. Это существенным образом облегчит работу суда по оценке надлежащего выполнения обязанности по досудебному урегулированию спора (в случае принятия нормы о досудебном разрешении спора), а также упростит способы извещения сторон о действиях суда по отправлению правосудия.

5. В части совершенствования законодательства об Экономическом Суде Содружества Независимых Государств

В соответствие с п. 3 Положения «Об Экономическом Суде Содружества Независимых Государств» к ведению Экономического Суда отнесено разрешение межгосударственных экономических споров:

- возникающих при исполнении экономических обязательств, предусмотренных соглашениями, решениями Совета глав

государств, Совета глав правительств Содружества (далее - акты Содружества) и других его институтов;

- о соответствии нормативных и других актов государств - участников Содружества, принятых по экономическим вопросам, соглашениям и иным актам Содружества.

Важным аспектом, установленным Положением, является закрепление круга субъектов, полномочных возбудить процедуру рассмотрения споров Экономическим Судом: заинтересованные государства в лице их полномочных органов, институты Содружества (например, неоднократно предметом рассмотрения Экономического Суда СНГ являлись запросы Исполнительного комитета о толковании норм различных международных договоров и соглашений, в том числе и по отдельным вопросам международных поставок и перевозок грузов).

В связи с чем необходимо включить в юрисдикцию Экономического Суда СНГ новую категорию дел: «межобластные и межведомственные споры в сфере экономики».

В последнее время, как известно, на постсоветском пространстве получила широкое распространение практика заключения договоров между приграничными областями разных государств СНГ в форме двухсторонних соглашений о долгосрочном сотрудничестве, в том числе в сфере Торгово-экономических отношений, которыми, в частности, предусматривается содействие в установлении прямых хозяйственных связей и др.

Такого рода соглашения непосредственно подписываются главами обеих областей разных государств. В связи с чем необходимо предусмотреть механизм разрешения споров, возникающих при неисполнении и ненадлежащем исполнении договоров между областями разных государств.

Требует своего правового урегулирования и аналогичная ситуация и с межотраслевыми и межведомственными спорами по условиям различных соглашений, заключенных ведомствами и министерствами, иными отраслевыми органами государственной исполнительной власти стран СНГ, в том числе и в сфере регламентации международных перевозок грузов и транспортной деятельности.

Проблемным аспектом, касающемся деятельности Экономического Суда СНГ является непредставление данному судебному органу права выносить решения обязывающего, а не только рекомендательного характера.

Это порождает то, что любые рекомендательные решения можно не выполнять по определению, в силу самой природы рекомендаций. Нет судебного механизма их исполнения - рекомендательное решение даже международного Суда не может быть основанием для рассмотрения, даже для принятия заявления в любой национальный суд о его принудительном исполнении.

В связи с чем необходимо разрешить вопрос об объеме полномочий Экономического Суда СНГ.

6. Верховному Суду Республики Казахстан:

- обобщить судебную практику по договорам перевозки и транспортной экспедиции, по которым дать соответствующие рекомендации по единообразному применению норм законодательства по указанным правоотношениям;
- организовать работу по систематизации международных актов по тем вопросам, которые могут появиться в судебной практике. Наличие такого сборника облегчает работу судьи и применение международных норм при рассмотрении споров. Тем самым, обеспечиваются правовые условия для выполнения Казахстаном принятых на себя международных обязательств.
- следует обратить внимание на существование так называемого «скрытого транзита», когда по сути международная перевозка экспортного товара, вначале оформляется как внутренняя перевозка до ближайшей внутренней станции назначения к станции перехода границы, откуда затем груз оформляется как международная перевозка к иностранному грузополучателю, с дачей соответствующих разъяснений по данному вопросу;
- принять нормативное постановление по вопросам международного частного права со следующей структурой:
 - а) общие положения международного частного права (разъяснение наиболее важных принципов и понятий; круг вопросов, относимых к сфере международного частного права; основные источники правового регулирования в сфере международного частного права; основные казахстанские правовые источники);
 - б) разъяснение вопросов по подсудности;
 - в) вопросы применимого права (право какой страны подлежит применению);
 - г) вопросы применения иностранного права (установление содержания иностранного права - обязанность суда; порядок получения судом и установления содержания иностранного права (в случаях наличия и/или отсутствия международных соглашений)
 - д) Вопросы признания и исполнения решений иностранных судов;
 - е) иные вопросы.

7. Рекомендации для проекта USAID:

- провести семинар по международному частному праву в целях повышения квалификации судей;
- издать сборник нормативных правовых актов, регулирующих вопросы взаимоотношений с иностранными государствами (Конвенции и т.д.);
- оказать содействие Учебному центру Карагандинского областного суда по изданию сборника материалов семинара;
- ввести в программу судебного образования учебные курсы для судей «Международное публичное право в судебной практике» и «Международное частное право в судебной практике».

ПРИЛОЖЕНИЯ 1

Моник С.С.,
*член Коллегии адвокатов г. Парижа,
Главный эксперт по транспортному и
страховому праву, эксперт Проекта
Европейского Союза «Поддержка
судебной и правовой реформы
в Казахстане»*

Европейское законодательство по транспортному праву



ПРЕТВОРЕНИЕ В ЖИЗНЬ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПОВ

- Свободное движение лиц, товаров и капиталов
- Сближение законодательств
- Социальное законодательство
- Защита потребителей



3

СВОБОДНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ РАБОТНИКОВ Статья 39 ДЕС

Принцип: запрет на любую дискриминацию по признаку гражданства

В сфере перевозок: возможность работать на всей территории Европейского Союза

Большая мобильность в сфере перевозок



4

СВОБОДА СОЗДАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ Статьи 43 по 48 ДЕС

- Запрет на дискриминацию по принципу гражданства
- Предприятия, созданные на территории государства-члена Европейского союза рассматриваются как «предприятия Европейского союза»
- Гармонизация правил, регулирующих доступ к профессии перевозчика



ДОСТУП К ПРОФЕССИИ ПЕРЕВОЗЧИКА

- Автоперевозки: Директива 96/26
- Директива: закон сообщества должен быть перенесен в национальное право Государств-членов
- Минимальные общие правила и их применение в национальном праве



КРИТЕРИИ ДОСТУПА К ПРОФЕССИИ АВТОПЕРЕВОЗЧИКА

- - Хорошая репутация (отсутствие судимости за серьезные правонарушения, связанные с осуществлением профессиональной деятельности)
- - Финансовая состоятельность (капитал от 9.000 € для 1-ой машины и 5.000 € для каждой последующей новой машины)
- - Профессиональная состоятельность (профессиональный экзамен)
- - Взаимное признание документов и свидетельств



7

СВОБОДНОЕ ОКАЗАНИЕ УСЛУГ

- Грузовые автоперевозки: Правила 881/92 и 3118/93

Учреждение лицензии сообщества



8

ЛИЦЕНЗИЯ СООБЩЕСТВА

Регламент сообщества: прямое применение Государствами-членами

- Лицензия сообщества:
 - Выдается в государстве, где учреждается транспортное предприятие
 - Именная без права передачи
 - Действительна 5 лет
 - Оригинал для предприятия и по одному экземпляру на каждую машину (соответствующая копия)



ПОЛОЖЕНИЯ В СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ автоперевозки

Цели:

- Защита водителей
- Безопасность перевозки: безопасность других пользователей и безопасность пассажиров
- Соблюдение конкуренции



Время вождения и отдыха

- Материальные нормы:
- Правила 561/2006 : автоперевозки по территории Европейского Союза
- Исключение: перевозки в направлении или с территории третьих стран: Европейское Соглашение по автоперевозкам



Время вождения

- Максимальное время вождения в день: 9 часов
- Непрерывное вождение: 4 часа 30 минут
- Перерыв: 45 минут
- Ежедневный минимальный отдых: 11 последовательных часов
- Еженедельный отдых: 45 последовательных часов



Контроль и санкции

- Контрольные аппараты: в настоящее время электронные (Правила 2135/98 и 1360/2002)
- Уполномоченные органы: полиция, жандармерия, администрация
- Санкции: уголовные
- Лица, подлежащие уголовной ответственности: водитель и/или работодатель



Защита потребителей: пассажиры

- **Пассажирские автоперевозки:**
- **Доступ к профессии: Правила 684/92 и 12/98**
- **Необходимое разрешение:**
- **(система, идентичная системе сообщества по выдаче лицензий для осуществления грузовых автоперевозок)**



Права пассажиров

- **Перевозка железнодорожным транспортом :**
- - Правила 1371/2007:

Случаи выплаты компенсаций пассажирам:

- * Потеря багажа: до 1.285 €
- * телесные повреждения:
- < Аванс: не позднее, чем через 15 дней с покрытием безотлагательных расходов
- < Пропорциональная компенсация
- * задержка или отмена: 25 до 50% от стоимости билета



Права пассажиров

- **Воздушный транспорт :**
- Правила 889/2002 :
- Ответственность в результате несчастного случая:
- * неограниченное возмещение
- * обязательное страхование
- Правила 261/2004
- Правила 2299/89



Права пассажиров

- Воздушный транспорт :
- Правила 261/2004 :
- Общие правила в сфере возмещения ущерба и сопровождения пассажиров в случае отказа на посадку и отмены либо значительной задержки рейса



Права пассажиров

- Воздушный транспорт :
- Правила 2299/89:
- Кодекс поведения
- Информатизированные системы бронирования



ЕВРОПЕЙСКОЕ ПРАВО В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК

ПРИМЕНЯЕМОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ПОДСУДНОСТЬ

Моник СТЕНЖЕЛЬ – Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

ПРИМЕНЯЕМЫЙ ЗАКОН

- РИМСКОЕ ПРАВИЛО I: закон, применяемый к договорным отношениям

Моник СТЕНЖЕЛЬ – Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

ПОДСУДНОСТЬ

- **Европа: Правило 44/2001**
- « Брюссель I » : Компетенция суда ответчика
- Выбор сторон или
- Либо, Статья 2: Основная компетенция: Суд Ответчика
- Либо, Статья 5 § 1: ответственность по договору:
- Место, где услуга была либо должна была быть предоставлена

Моник СТЕНЖЕЛЬ – Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

Компетенция судебных органов

- **Конвенция КДПГ:**
- Статья 31.1 §1 КДПГ
- Соглашение сторон или
- Выбор:
 - - Суда ответчика
 - Или
 - - Суда, находящегося в месте загрузки товара или месте доставки

Моник СТЕНЖЕЛЬ – Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ вместо Правила 44/2001

- Конвенция применяется, если:
- - она представляет высокую степень прогнозируемости
- - она облегчает надлежащее управление правосудием
- Она позволяет максимально снизить риск дополнительных процедур и обеспечивает, в наименее благоприятных условиях, свободное принятие решений и взаимное доверие в Правосудии.

Моник СЕНЖЕЛЬ – Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

ЕВРОПЕЙСКОЕ ПРАВО В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ И
ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА

Моник СЕНЖЕЛЬ – Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

Международные конвенции

- - Дорожный транспорт: Женевская Конвенция от 19 мая 1956 о договоре международной дорожной перевозки грузов « КДПГ »
- - Железнодорожный транспорт: Бернская конвенция от 9 мая 1980 « КОТИФ », Вильнюсский протокол от 1999 « RU-CIM »
- - Воздушный транспорт: Монреальская конвенция от 28 мая 1999

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- Форма контракта и документы
- Контракт: рекомендован в письменной форме (доказательство согласия)
- Обязательный документ:
 - - Транспортная накладная КДПГ
 - - Обязательные отметки Ст. 6
 - - Отсутствие: уголовное правонарушение

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Пределы ответственности:**
- Презумпция ответственности
- Обязательство по результату:
- Получатель не должен доказывать ошибку
- Достаточно установить факт потери или аварии, а также возникший в результате этого ущерб
- Доказательство: оговорки в момент поставки или в последующие дни

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Констатация ущерба:**
- - очевидный ущерб: в момент доставки: оговорки должны быть сформулированы при поставке
- (на транспортной накладной КДПГ)
- - неочевидный ущерб:
- Оговорки должны быть сформулированы в течение 7 дней с момента поставки

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Констатация задержки :**
- Претензии в 21-дневный срок с момента поставки
- Оговорки в транспортной накладной или письме

Моник СЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Причины, устраняющие ответственность:**
- * **Классические причины:**
- - Вина истца (экспедитора или получателя)
- - **недостатки в самом товаре**
- - неизбежные обстоятельства (форс мажор)

Моник СЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- * **6 специфических причин:** Статья 17-4 Конвенции КДПГ
- - использование открытых машин без брезентового покрытия, поскольку данная отправка была сделана неожиданно и указана в транспортной накладной КДПГ
- -отсутствие или повреждение упаковки
- - погрузка, укладка и крепление, разгрузка товаров экспедитором или получателем
- Природа некоторых товаров, приводящая к их частичной или полной потере или к аварии
- Недостаточность или неправильное наклеивание марок или номеров посылок
- Перевозка живых животных

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Ограниченное возмещение:**
- - Запрет на указание в договоре ограничений на возмещение при международных перевозках
- - Предельное возмещение

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Возможное полное возмещение:**
- - Заявление стоимости – Статья 24 КДПГ (выплата добавочной премии к стоимости перевозки)
- - Умысел перевозчика
- - Непростительная вина

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Иски по возмещению убытков:**
- Срок давности: 1 год с момента поставки или 30 дней после истечения установленного срока (статья 32-1 КДПГ)
- Или 15 месяцев с момента заключения контракта за иные действия, чем утрата, потеря или задержка: например: иски по оплате стоимости перевозки

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Перерыв исковой давности:**
- - возможен в соответствии с внутренним правом страны, суд которой рассматривает жалобу
- - Статья 32-2 КДПГ: направление письменной претензии: перерыв до получения ответа перевозчика и восстановления документов

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

КДПГ

- **Максимальная сумма возмещения:**
- * **Задержка:**
- В основном сумма возмещения ограничивается ценой за перевозку
- * **Потеря:**
- Статья 23-3 КДПГ: 8.33 Франков за килограмм веса брутто товара

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа

ҚДПГ

- * Авария:
- - Статья 25 ҚДПГ:
- Возмещение ограничивается суммой, возникшей из-за обесценивания товара, но не должно превышать сумму, которая бы выплачивалась при его полной потере
- Возмещаются только материальные убытки и издержки (но не коммерческие убытки)

Моник СТЕНЖЕЛЬ - Адвокат
Коллегия адвокатов Парижа



Постановление Рим I и договоры о перевозках



Монж Стенгель, Коллектив адвокатов Парижа



План обсуждения:

- I. Введение
- II. Римская конвенция
- III. Предложение комиссии
- IV. Постановление Рим I
- V. Ссылки



I. Введение

- *Международное транспортное право: - Общее материальное право*
 - *Международные конвенции*
 - *Европейские постановления*
- *Дополнительно: закон, применимый к договорам перевозки*
- *Применяемый закон до принятия постановления Рим I: Римская конвенция 1980 г.*
- *Предложение комиссии Европейского сообщества по регулированию закона, применимого к договорным обязательствам 2005 г.*
- *Постановление Рим I 2009 г.*



II. Римская конвенция

■ *Перевозка людей*

Принцип =

Раздел 3 – Свобода выбора

- *1. Договор должен регулироваться правом, выбранным сторонами. Выбор должен выражаться или демонстрироваться с надлежащей определенностью условиями договора или обстоятельствами дела. Своим выбором, стороны могут обозначать право, применимое ко всему договору или только к его части.*
- *2. Стороны могут в любое время договориться о том, чтобы подчинить договор праву отличному от того, которым он регулировался до этого, в результате более раннего выбора на основе этого раздела или других положений Конвенции.*
- *3. Факт того, что стороны выбрали иностранное право, поддерживаемое или нет выбором иностранного трибунала, не должен, когда все элементы, относящиеся к ситуации, на время принятия связаны с только с одной страной, ставить под сомнение применение норм права той страны, которые не могут быть частично отменены договором, в дальнейшем именуемые «императивные нормы».*
- *4. Наличие и юридическая сила согласия сторон, относительно выбора применимого права, должны быть определены в соответствии с положениями разделов 8,9 и 11.*

Любые изменения сторон относительно применимого закона, сделанные до заключения договора, не должны ставить под сомнение его действительность со стороны формы в соответствии с Разделом 9 или наносить значительный ущерб правам третьих лиц



Раздел 4 – Применимое право при отсутствии выбора

1. Правило

§ 2. Согласно положениям параграфа 5 данного Раздела, должно предполагаться, что договор наиболее близко связан со страной, где находится постоянное место жительства, или, в случае корпоративной или некорпоративной ассоциации, главное управление стороны, которая собирается осуществлять деятельность, характеризующуюся контрактом, на время заключения договора. Однако, если договор заключается в ходе торговой или профессиональной деятельности стороны,

данной страной должна быть страна, где расположено основное местонахождение коммерческого предприятия, или та страна, где согласно условиям договора, будет осуществляться деятельность по местонахождению коммерческого предприятия, отличного от основного местонахождения коммерческого предприятия, страна, в которой расположено это другое коммерческое предприятие.

2. Исключение

§ 5. Параграф 2 не должен применяться, если характеризующая деятельность не может быть определена, и допущения в параграфах 2, 3 и 4 не должны приниматься во внимание, если согласно обстоятельствам в целом явствует, что договор более близко связан с другой страной.



• перевозка товаров

Раздел 4 – Применимое право при отсутствии выбора

1. Правило

- 4.** Договор о перевозке товаров не должен быть предметом допущений в параграфе 2. В таком договоре, если страна, в которой во время заключения договора, находится основное местонахождение коммерческого предприятия перевозчика, а также является страной, где проходит погрузка или разгрузка, или находится основное местонахождение коммерческого предприятия грузоотправителя,

должно предполагаться, что контракт более близко связан с этой страной. При применении этого параграфа, фрахтовые контракты на один рейс и другие контракты, целью которых является перевозка товаров, должны относиться к договорам о перевозке товаров.

2. Исключение

5. Параграф 2 не должен применяться, если характеризующая деятельность не может быть определена, и допущения в параграфах 2, 3 и 4 не должны приниматься во внимание, если согласно обстоятельствам в целом явствует, что договор более близко связан с другой страной.



III. Предложение Комиссии

Постановления Европейского парламента и Совета

Раздел 3 – Свобода выбора

- 1. Без ограничения Разделов 5,6 и 7, договор должен регулироваться правом, выбранным сторонами.
- Выбор должен выражаться или демонстрироваться с надлежащей определенностью условиями договора или обстоятельствами дела. Если стороны договорились предоставить юрисдикцию одному или более судам или трибуналам страны-участницы разбирать или разрешать споры, вызванные или могущие быть вызванными договором, также должно подразумеваться, что они приняли право этой страны-участницы. Своим выбором, стороны могут обозначать право, применимое ко всему договору или только к его части.

2. Стороны могут также выбрать в качестве применимого права принципы и нормы материального права договора, признанного по всему миру или в Сообществе.

Однако вопросы относительно предметов, регулируемых такими принципами и нормами, которые ими не установлены определенно, должны регулироваться общими принципами, лежащими в их основе или в виду отсутствия таких принципов, в соответствии с правом, применяемым в случае отсутствия выбора, согласно данному Постановлению.



Раздел 4 – Применимое право при отсутствии выбора

- 1. Поскольку право, применимое к договору не было выбрано в соответствии с Разделом 3, договор должен регулироваться правом, определяемым следующим образом:

(с) договор о перевозке должен регулироваться правом страны, в которой находится постоянное место жительства перевозчика;



IV. Постановление Рим I

1. *Общие правила*
2. *Перевозка людей*
 - *Коллизионные привязки*

*Свобода выбора применимого права -
Разд. 3*

Раздел 5 – Договоры о перевозках

§ 2. Поскольку право, применимое к договору по перевозке пассажиров не было выбрано сторонами в соответствии с вторым подпунктом, применимым правом должно быть право страны, где находится постоянное место жительства пассажира, при условии, что место отъезда или назначения находится в этой стране. Если эти требования не выполняются, должно применяться право страны, где находится постоянное место жительства перевозчика.



Раздел 6 – Потребительские договоры?



4. *(b) договор о перевозке, отличный от договора относительно пакетных туристических предложений в рамках значения Директивы Совета 90/314/ЕЕС от 13 июня 1990 г. по пакетным туристическим предложениям, комплексным турне и организованным туристическим поездкам (1)*



3. Перевозка товаров Коллизионные привязки

Раздел 5 – Договоры о перевозках



§ 1. Поскольку право, применимое к договору по перевозке товаров не было выбрано сторонами в соответствии с Разделом 3, применимым правом должно быть право страны, где находится постоянное место жительства перевозчика, при условии, что место получения или доставки находится в этой стране. Если эти требования не выполняются, должно применяться право страны, где находится место доставки по соглашению сторон.



Судебный орган Европейского Сообщества

В случае C-133/08

- Раздел 4(5) Конвенции должен толковаться в следующем значении: в случае, когда согласно обстоятельствам в целом ясно, что договор более близко связан со страной, отличной от определенной на основе одного из критерий, указанных в Разделе с 4(2) по (4) Конвенции, суд должен игнорировать этот критерий и применять право страны, с которой договор связан более близко.



3. Общие критерии Art 19

- *Определяющая дата*
- *Материальные и связующие элементы*



4. Императивные нормы

Раздел 9 – Важнейшие обязательные положения

1. *Важнейшие обязательные положения – это те положения, отношение к которым расценивается страной как решающее для обеспечения безопасности своих общественных интересов, таких как политические, социальные и экономические организации, поскольку они применимы к любой ситуации, попадающей в их границы, независимо от права, применимого в других отношениях к договору согласно данному Постановлению.*
2. *Никакие положения в данном Постановлении не должны ограничивать применение важнейших обязательных положений права юрисдикции.*
3. *Важнейшие обязательные положения права страны, где обязательства, возникающие на основе договора должны выполняться или выполняются, могут вводиться в действие, поскольку эти важнейшие обязательные положения обеспечивают выполнение договора незаконно. При рассмотрении введения в действие этих положений, должна быть расценена их природа и цель, а также последствия их применения или неприменения.*



ССЫЛКИ

- Римская конвенция 19 июня 1980 г.
- Предложение Комиссии по постановлению
- Постановление Рим I 5 (СЕ п° 593-2008 от 17 июня 2008 – JOUE L 177 , 4 июля 2008,с.6)

Счастливого пути по просторам Европы!



WWW.AEA-EAL.EU



Адилгереев С.С.,
Директор коммерческого
Департамента АО «Национальная морская
судоходная компания «Казморттрансфлот»

Транспортно-экспедиторские услуги в Актауском международном морском торговом порту Транспортно-экспедиторские услуги в порту Актау



АО «Национальная морская судоходная компания «Казморттрансфлот»: Общие сведения о компании

▶ АО «НМСК «Казморттрансфлот» (КМТФ) создано постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 декабря 1998 года №1239

▶ Статус «Национального морского перевозчика»

▶ Единственным акционером КМТФ является АО НК «КазМунайГаз»

▶ Цель: организация международных морских перевозок отечественных грузов собственными силами;

▶ Основные виды деятельности:
-Транспортировка грузов;
-Услуги сервисного флота;
-Транспортно-экспедиторские услуги.



г. Караганда, 2011 год

Транспортировка нефти с порта Актау за 2005-2010 гг. (млн.тонн)



KAZMORTRANSFLOT

Транспортно-экспедиторские услуги в порту Актау

В 2008 г. КМТФ начал активно оказывать транспортно-экспедиторские услуги в порту Актау.

На сегодняшний день оказано услуг на 8,6 млн. тонн груза.

Оказываемые транспортно-экспедиторские услуги включают в себя:

- Координация работ между вовлеченными в процесс структурами; транспортно-экспедиторские услуги
- Оформление грузовой документации;
- Постановка судов к причалам порта Актау;
- Мониторинг движения грузов и судов в режиме 24/7.



KAZMORTRANSFLOT

Транспортно-экспедиторские услуги в порту Актау

С целью повышения качества транспортно-экспедиторских операций, а также увеличения пропускной способности порта Актау, путем сокращения продолжительности стоянки судов, КМТФ предпринимает ряд соответствующих мероприятий:

В настоящее время прорабатывается вопрос повышения эффективности транспортно-экспедиторских услуг путем применения **Процедуры раннего отхода судов** и применения **Электронного документооборота** между сторонами, вовлеченных в процесс экспедирования (оформления грузовых документов), таких как:

- таможенная служба;
- пограничная служба;
- администрация порта;
- грузоотправитель;
- судно и т.д.



Применение Процедуры раннего отхода судов и Электронного документооборота

Существующие условия:

- Очистка судна, оформление грузовых документов осуществляются по устаревшим правилам и требуют существенного пересмотра.

- Действующие процедуры вовлекают в себя множество сторон (таможенная, пограничная службы, портнадзор и т.д.), каждая из которых требует выполнения своих процедур, зачастую дублирующих друг друга.

Предложение:

Разрешить отходить судну немедленно после окончания погрузки. Оформление документов производить при помощи системы электронного документооборота.

Выигрыш времени:

В среднем 4 часа на каждое судно.

Эффект:

Дополнительная обработка 15 танкеров в месяц.

Возможность увеличения объема перевалки на 2 млн. тонн нефти в год



Применение Процедуры раннего отхода судов и Электронного документооборота

В рамках реализации мероприятий получен грант от Агентства по торговле и развитию США (USTDA) на разработку технико-экономического обоснования (ТЭО).

В процессе разработки ТЭО специалистами будут проведены детальные исследования всего процесса транспортировки нефти и будут даны конкретные предложения по оптимизации процесса.

Сумма гранта: 374 тыс. USD



Транспортно-экспедиторские услуги в порту Актау

Повышение эффективности транспортных операций в порту Актау позволит укрепить привлекательность экспортного маршрута и увеличить грузопоток, соответственно увеличить объемы перевозок морским транспортом.

При этом в первую очередь необходимо обеспечить содействие Государственных органов, вовлеченных в процесс перевозки грузов.



БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ!!!

**ДОГОВОР
ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ
С ИНОСТРАННЫМ ЭКСПЕДИТОРОМ**

город Астана

2011 год

_____, действующего на основании _____,
именуемое в дальнейшем «Экспедитор», с одной стороны, и
_____, в лице _____, действующего на основании
_____, именуем__ в дальнейшем «Клиент», с другой стороны,
заключили Договор транспортной экспедиции (далее – Договор) о
нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА. ПРОВОЗНАЯ ПЛАТА

1. По настоящему договору Экспедитор обязуется доставить
вверенный ему Отправителем груз _____
(наименование,
качество, _____,
другие индивидуальные признаки)
в количестве _____, именуемый в дальнейшем
(цифрами и прописью) «Груз», в следующий пункт
назначения: _____,
(наименование)

выдать груз Получателю, а Клиент обязуется уплатить за перевозку груза
плату, установленную настоящим договором.

2. В данном Договоре ниже перечисленные понятия будут иметь
следующее толкование:

1) «Договор» – гражданско-правовой акт, согласно которому
одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет
другой стороны (Клиента – отправителя или получателя груза или
иного заинтересованного в услугах экспедитора лица) выполнить или
организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг,
связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени Клиента или
от своего имени договор (договоры) перевозки груза; зафиксированный
в письменной форме, подписанный сторонами со всеми приложениями
и дополнениями к нему, а также со всей документацией, на которую в
договоре есть ссылки;

2) «Дополнительные услуги» – услуги, обеспечивающие поставку
Товаров, такие, например, как получение требующихся для экспорта или
импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей,

проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг;

3) Экспедитор – юридическое лицо, осуществляющее перевозку груза в рамках настоящего Договора;

4) Клиент (отправитель или получатель) – лицо, отправляющее или получающее Груз, в рамках настоящего Договора;

5) «Цена Договора» – сумма в размере _____ (прописью) тенге, которая должна быть выплачена Клиентом Экспедитору в рамках Договора за полное выполнение своих договорных обязательств;

6) «Груз» означает товары, которые Экспедитор должен поставить Получателю в рамках Договора (приложение 1 к настоящему Договору);

3. Перечисленные ниже документы и условия, оговоренные в них, образуют данный Договор и считаются его неотъемлемой частью, а именно:

1) настоящий Договор;

2) перечень перевозимого Груза (Приложение 1 к настоящему Договору).

4. Заключение настоящего договора подтверждается составлением и выдачей Экспедитором Отправителю Груза транспортной накладной (иного документа на Груз).

5. Плата за перевозку Груза составляет: _____.

6. Перевозка Груза оплачивается в следующие сроки и в следующем порядке: _____.

7. Экспедитор обязан доставить груз в пункт назначения в срок, до «__» _____ 20__ года.

8. Работы и услуги, выполняемые Экспедитором по требованию Клиента и не предусмотренные настоящим договором, оплачиваются Клиентом по дополнительному соглашению сторон.

9. Экспедитор имеет право удерживать переданный ему для перевозки груз в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке.

10. Погрузка (разгрузка) груза осуществляется Экспедитором или Клиентом в порядке и сроки, предусмотренные договором, с соблюдением требований, установленных законодательными актами о транспорте и изданными в соответствии с ними правилами.

11. Клиент или Экспедитор вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в срок до «__» _____ 20__ года.

12. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая отказ, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

13. Права Клиента:

1. отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки груза.
2. расторгнуть Договор.

14. Обязанности Клиента:

1. подать Экспедитору заявку на перевозку в письменной форме либо отправить по факсу, почте (в т.ч. электронной) не позже чем за ___ дней до начала выполнения перевозки с указанием нижеследующего:
 - характер и свойство груза, его веса и объема;
 - условия перевозки Груза;
 - даты подачи транспорта под загрузку;
 - адресов, контактных телефонов, графиков работ складов и пунктов приемки грузов (маршрутов загрузок);
 - мест доставки Грузов (адресов, контактных телефонов, графиков работ складов и пунктов сдачи грузов);
 - иную информацию, необходимую для исполнения Экспедитором обязанностей, предусмотренных настоящим договором.
2. обо всех изменениях в указанных выше сведениях Клиент обязан незамедлительно сообщать Экспедитору;
3. предоставлять Экспедитору на подлежащие перевозке грузы доверенность, товарно-транспортную накладную установленной формы, являющуюся основным перевозочным документом, по которым Груз, не оформленный товарно-транспортной накладной, к перевозке Экспедитором не принимаются;
4. в случае принятия к перевозке товара от третьего лица предоставить Экспедитору документ, позволяющий получить товар у третьего лица;
5. оплачивать страхование груза от возможных рисков;
6. обеспечивать Экспедитора необходимыми сопроводительными документами, сертификатами и т.д., относящимися непосредственно к перевозимому грузу.

15. Права Экспедитора:

1. вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок;
2. в случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации;
3. если из договора экспедиции не вытекает обязанность экспедитора исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц;

4. возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за выполнение договора;
5. экспедитор вправе удерживать груз только в связи с невыплатой вознаграждения, которое он должен получить за экспедиционные услуги;
6. Экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает Экспедитора от ответственности перед Отправителем за исполнение настоящего Договора;
7. В случае непредоставления Отправителем необходимой информации Экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации;

16. Обязанности Экспедитора:

1. подать отправителю груза под подгрузку исправные транспортные средства, в состоянии пригодном для перевозки грузов в срок _____;
2. в ___дневный срок рассмотреть заявку Клиента и не позже чем за _____ дня до начала выполнения перевозки дать подтверждение на ее выполнение. ;
3. при необходимости во исполнение настоящего договора заключать от своего имени договоры с третьими лицами;
4. принимать все необходимые меры для соблюдения интересов Клиента и сохранности Груза;
5. обеспечивать необходимые для перевозки транспортные документы (накладные);
6. подавать под загрузку транспорт в часы согласно заявке в технически исправном состоянии, пригодном к выполнению перевозок соответствующих грузов и отвечающем санитарным требованиям. Подача под загрузку неисправного транспорта приравнивается к срыву перевозки;
7. Выполнять перевозки грузов по кратчайшему маршруту;
8. Определять типы и количество транспортных средств, необходимых для осуществления перевозки грузов Клиента, в зависимости от объема и характера перевозок;
9. Группировать перевозимый товар по грузополучателям;
10. Доставлять грузы Клиента в пункт назначения и передавать их уполномоченному лицу Клиента;
11. Экспедитор обязан сообщить Отправителю об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации - запросить у Клиента необходимые дополнительные данные;
12. Экспедитор предоставляет Отправителю доверенность на

своего сотрудника, которому поручается получить товар от поставщика Клиента;

13. Клиент выдает свою доверенность сотруднику Экспедитора на право получения товара со склада поставщика.

2. ПОДАЧА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ПОГРУЗКА (РАЗГРУЗКА) ГРУЗА

1. Погрузка (разгрузка) груза осуществляется Клиентом в следующие сроки и в следующем порядке: _____

а также с соблюдением положений, установленных транспортным законодательством.

2. В соответствии с настоящим договором Экспедитор обязуется выполнить или организовать выполнение следующих услуг:

- 1) получение грузов от поставщиков Клиента;
- 2) проверку количества и состояния груза;
- 3) транспортировку грузов на склады, указанные Клиентом;
- 4) осуществление перевозки грузов Клиента соответствующим транспортом по маршруту, избранному Экспедитором;
- 5) проведение погрузочно-разгрузочных работ;
- 6) при необходимости в целях исполнения своих обязательств по настоящему договору заключение от своего имени договоров с третьими лицами.

3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ

3. Ответственность Клиента

3. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанностей по предоставлению информации, указанной в пункте 1 настоящей статьи.

4. В случае отказа Клиента от заявки на перевозку менее чем за сутки он уплачивает неустойку в размере __ % от суммы Договора.

5. В случае несвоевременной оплаты причитающихся экспедитору денежных средств Клиент уплачивает пени в размере ___% от суммы долга за каждый день просрочки.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА

6. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по Договору Экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере _____.

7. Если Экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность Экспедитора перед Клиентом определяется теми же правилами, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий Экспедитор.

8. В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке Стороны несут ответственность, установленную гражданским законодательством Республики Казахстан, а также следующую ответственность, установленную соглашением Сторон.

9. Соглашения Сторон об ограничении или устранении установленной законом ответственности Экспедитора являются недействительными, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортным законодательством.

10. Экспедитор за неподачу транспортных средств для перевозки груза в срок, настоящим договором, а Клиент за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств несут ответственность, установленную правовыми актами Республики Казахстан, а также следующую ответственность, предусмотренную соглашением сторон: _____.

11. Экспедитор и Клиент освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие:

непреодолимой силы, а также вследствие иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий;

прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном _____

_____ ,
(наименование транспортного законодательства)

в иных случаях, предусмотренных _____

_____ .
(наименование транспортного законодательства)

12. В случае неподачи автотранспорта под погрузку в сроки, указанные в заявке Клиента, без уважительных причин Экспедитор по требованию Клиента уплачивает штраф в размере, определенном в тарифном соглашении. Уплата штрафа не освобождает Экспедитора от выполнения обязанностей по перевозке груза.

13. В случае пропажи или порчи груза, происшедшей по вине Экспедитора, последний возмещает Клиенту полную стоимость пропавшего груза по ценам, указанным в отгрузочных документах, и затраты, связанные с восстановлением испорченного груза.

14. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по настоящему договору, если это неисполнение явилось следствием обстоятельства непреодолимой силы, возникших после заключения настоящего договора в результате событий чрезвычайного характера, которые стороны не могли ни предвидеть, ни предотвратить разумными мерами. К обстоятельствам непреодолимой силы относятся события, на которые стороны не могут оказать влияния

и за возникновение которых они не несут ответственности, например: землетрясение, наводнение, забастовка, война, а также запретительные действия и акты государственных органов.

15. Если Экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность Экспедитора перед Клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед Экспедитором отвечает соответствующий Экспедитор.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА ЗА УТРАТУ, НЕДОСТАЧУ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА

16. Ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается Экспедитором в следующем размере:

- в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- в случае повреждения груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости;
- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете Продавца, а при отсутствии счета - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

17. Экспедитор наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением груза, возвращает Отправителю провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, поскольку согласно настоящему договору эта плата не входит в стоимость груза.

18. Документы о причинах несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные Экспедитором в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности Экспедитора, Клиента либо Получателя груза.

4. СУММА ДОГОВОРА И ПОРЯДОК РАСЧЕТОВ

19. Стоимость оказываемых Экспедитором услуг составляет _____ (_____) тенге.

20. Клиент обязуется выплачивать сумму, указанную в п. ___ настоящего договора, на основании выставленного Экспедитором счета путем безналичного перечисления денежных средств на его расчетный счет в течение _____ с момента _____.

21. Расходы Экспедитора, связанные с исполнением настоящего договора, в том числе оплата перевозки товара, возмещаются Клиентом в полном объеме.

22. По соглашению сторон Клиент производит предоплату расходов Экспедитора в соответствующем размере не позднее чем за ___ дней до начала осуществления Экспедитором перевозок грузов Клиента. По соглашению сторон сумма предоплаты может меняться в зависимости от объема предстоящих перевозок

23. Оплата расходов Экспедитора, связанных с выполнением настоящего договора, осуществляется Клиентом еженедельно.

24. Основанием для выписки счета за осуществленные перевозки являются товарно-транспортные накладные, а за пользование автомобилями исчисленные по временному тарифу данные путевых листов, заверенные Экспедитором

25. Денежные средства, перечисленные Клиентом Экспедитору в качестве предоплаты, учитываются при взаимных расчетах сторон. В случае их неполного расходования оставшаяся денежная сумма зачисляется в счет следующего платежа. В случае превышения размера понесенных Экспедитором расходов над суммой денежных средств, внесенных Клиентом как предоплата, Клиент оплачивает недостающую часть суммы в погашение расходов Экспедитора и вносит новую предоплату в соответствии с п. 4.2 настоящего договора в счет будущих перевозок.

5. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

26. До предъявления к Экспедитору иска, вытекающего из перевозки груза, Клиент обязан предъявить ему претензию в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан.

Во всем ином, не урегулированном настоящим договором, будут применяться положения ГК РК.

27. Все споры между сторонами в случае недостижения согласия путем переговоров передаются на рассмотрение в судебные органы Республики Казахстан.

28. Договор вступает в силу с момента его подписания, составлен в _____ экземплярах.

29. Адреса и банковские реквизиты Сторон.

Клиент

Экспедитор

_____ М.П.

_____ М.П.

Задачи и вопросы для интерактивной работы в группах

Задача №1

Группа А

Истец Б. обратился в суд с иском к ответчику АО «Аэропорт» о взыскании с ответчика суммы, составляющей стоимость неиспользованных авиабилетов.

Требования мотивированы тем, что 19.08.2009г. он в авиа-агентстве АО «Аэропорт» приобрел два авиабилета в оба конца на свое имя и на имя супруги И. на рейс Астана-Калининград на 21.09.2009г. авиакомпании «Авиа» общей стоимостью 174476 тенге.

Узнав по Интернету о том, что перелеты данной авиакомпании отменены, он 12.09.2009г. сдал эти авиабилеты ответчику. Авиа-агентство ответчика пообещало ему вернуть деньги в течение 50 суток.

В дальнейшем устное обязательство не было выполнено, с указанием, что ему необходимо обращаться в авиакомпанию «Авиа». На другой рейс ему предлагали билеты, но за новую оплату. Просит суд взыскать с ответчика в его пользу сумму 174 476 тенге, т.к. услуги перелета не были оказаны.

1. *Какие правоотношения и обязательства возникли у сторон в связи с приобретением авиабилетов истцом?*
2. *Обоснованы ли требования истца?*
3. *Кто является надлежащим ответчиком по спору?*
4. *Определите нормативную правовую базу, на основании которого будет принято решение по делу.*

Группа Б

Ц. в авиаагентстве ТОО «Пулково» 3 августа 2009г. приобрела два авиабилета на рейс 502 «Астана-Калининград» на 18.09.2009г. и рейс 501 «Калининград-Караганда» на 26.09.2009г. общей стоимостью 87 199 тенге.

В связи с отменой рейса 502 «Астана-Калининград» 16.09.2009г. истец сдала билеты в кассу ТОО «Пулково». Однако стоимость билетов возвращена не была.

Истец просит о взыскании с ТОО «Пулково» стоимости авиабилетов, возмещении морального вреда.

1. *Является ли в рассматриваемом случае причинителем вреда и надлежащим ответчиком ТОО «Пулково - Караганда»?*
2. *Какие правоотношения и обязательства возникли у сторон в связи с приобретением авиабилетов истцом?*
3. *Обоснованы ли требования истца?*

4. *Определите нормативную правовую базу на основании которого будет принято решение по делу.*

Группа В

4. ОАО «Российские железные дороги» (далее АО РЖД) обратилось в суд к АО НК «Казахстан темир жолы» (далее АО НК КТЖ) о взыскании суммы, мотивируя тем, что в период с октября по декабрь 2005г. Центральным таможенным управлением Московской северной таможни в отношении АО РЖД вынесено пять постановлений о привлечении к административной ответственности по части 1 статьи 16.9 КоАП РФ, по факту недоставки товаров, находящихся под процедурой внутреннего таможенного транзита в определенное таможенным органом место доставки. По каждому факту АО РЖД признано виновным и привлечено к административной ответственности в виде штрафа.

В ходе проведенного служебного расследования установлено, что выдача грузобагажа, находящегося под процедурой ВТГ, осуществлялась из багажных вагонов, принадлежащих АО НК КТЖ, курсирующих по маршруту Алматы-Москва. Сопровождение грузобагажа и доставка документов производилось приемосдатчиками АО НК КТЖ, неправильные действия которых, по мнению АО РЖД, повлекли за собой причинение финансового ущерба для АО РЖД по уплате штрафа 1542000 руб. и возмещение таможенных платежей 44478 руб. Претензию АО НК КТЖ признало в части таможенных платежей. Оставшуюся часть ущерба АО РЖД просило взыскать с АО НК КТЖ.

1. *Какие правоотношения имеются между сторонами?*
2. *Возникают ли в связи с изложенным выше обязательства между АО РЖД и АО НК КТЖ?*
3. *Обоснуйте выводы со ссылкой на нормы права?*
4. *Какое решение должен принять суд?*

Задача №2

Группа А

ТОО «С» обратилось с иском к АО НК КТЖ о взыскании суммы ущерба, причиненного истцу при перевозке груза по железной дороге. В ходе судебных заседаний по ходатайству ответчика привлечены в качестве третьих лиц на стороне ответчика АО РЖД и поставщик груза ЗАО «Р» (Украина).

Истец мотивировал свои требования тем, что при перевозке железной дорогой груз на сумму 13 млн. тенге, полученный им от ЗАО «Р» был утрачен. Приемка груза производилась комиссией с участием представителя Торгово-Промышленной палаты, таможни, АО НК КТЖ.

Решением в удовлетворении требований истца о взыскании с АО НК КТЖ суммы ущерба отказано.

Основанием к отказу послужили следующие обстоятельства.

Согласно статье 23 параграфа 3 Соглашения о международном грузовом сообщении (далее СМГС, заключенного между СССР и другими странами 1951 год), железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, принятого к перевозке, если она произошла: по причинам связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производились отправителем или получателем; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе «Погружено» в соответствии с параграфом 4 ст.9, если в этой графе отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, то считается, что погрузка производилась отправителем.

В соответствии с пунктом 3 параграфа 4 ст.23 СМГС, железная дорога освобождается от ответственности за недостачу массы и количества мест груза, если груз, погруженный отправителем в вагон, был выдан получателю за исправными пломбами отправителя или станции отправления, наложенными в соответствии с положениями параграфа 8 статьи 9 СМГС, а также без внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы и количества груза.

По делу судом установлено, что погрузка груза в вагоны, определение количества мест, производилось средствами грузоотправителя без участия железной дороги. Из коммерческих актов следует, что на станцию назначения вагоны прибыли в исправном состоянии, за исправными пломбами отправителя. Утрата груза в пути следования невозможна, что следует из актов о техническом состоянии вагонов.

1. *Правильно ли суд применил нормы права?*

2. *Каковы особенности рассмотрения споров указанной категории?*

Группа Б

Авиаперевозчик обратилось в суд с заявлением к Агентству Республики Казахстан по регулированию естественных монополий о признании незаконными пунктов 1 и 2 акта документальной проверки от 15 апреля 2009 года и предписания об устранении нарушений законодательства о естественных монополиях и регулируемых рынках № 18 от 24 июля 2009 года, мотивируя свои требования тем, что повышения цен на услуги пассажирских авиаперевозок за проверяемый период 2009 года не было. Повышение цен имело место в 2008 году на субсидируемые из республиканского бюджета рейсы в соответствии с утвержденным постановлением правительства паспортом республиканской бюджетной программы 019, администратором которой является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Повышение тарифов производило непосредственно Министерство в соответствии с договором бюджетного субсидирования

регулярных внутренних авиаперевозок пассажиров, грузов, багажа и почты. По условиям договора авиаперевозчик осуществляет регулярные перевозки по маршрутам, не обеспечивающим уровень дохода, необходимого для эффективного функционирования авиамаршрута, а министерство осуществляет субсидирование авиаперевозок за счет средств республиканского бюджета. Согласно пункту 2.1. договора заказчик по согласованию с исполнителем вправе изменить тариф и частоту полетов по субсидируемым авиамаршрутам в целях достижения результатов паспорта бюджетной программы. В данном случае рост цен на услуги авиаперевозок связан с поэтапным повышением тарифов на субсидируемых рейсах администратором бюджетной программы, в целях достижения конечного результата паспорта республиканской бюджетной программы: исключения маршрутов из перечня субсидируемых рейсов при достижении рентабельности полетов за счет проведения гибкой тарифной политики. Поэтому со стороны авиаперевозчика нарушения пункта 2 статьи 7-3 Закона нет.

Что касается повышения авиакомпанией цен на внутренние рейсы при продаже авиаперевозок за пределами Республики Казахстан, то администратором бюджетной программы в целях снижения нагрузки на республиканский бюджет установлены два вида тарифов на каждый из субсидируемых рейсов: тариф при продаже на территории Казахстана и тариф при продаже за пределами страны. Тариф, действующий при продаже билетов за пределами Казахстана на внутренние рейсы, внесен без какого-либо повышения стоимости, устанавливался в мировых системах продаж в национальной валюте - тенге, при этом покупка производится в иностранной валюте по курсу на день продажи. В результате девальвации в 2009 году образовалась отрицательная курсовая разница. Сам тариф сохраняет тенговый уровень без изменений при продаже в иностранной валюте за пределами Республики Казахстан. Следовательно, факт повышения тарифов на внутренние перевозки при продаже билетов за пределами Республики Казахстан отсутствует. Также отсутствует факт получения доходов от услуг за авиаперевозки по субсидируемым рейсам и от применения тарифа, который лишь покрывает отрицательную курсовую разницу, возникшую в результате девальвации тенге в 2009 году.

Дело неоднократно рассматривалось различными судебными инстанциями.

Решением суда заявление удовлетворено частично. Признаны незаконными пункт 1 акта документальной проверки от 15 апреля 2009 года и предписание № 18 от 24 июля 2009 года в части субсидируемых регулярных внутренних авиаперевозок пассажиров. В удовлетворении заявления авиаперевозчика в остальной части отказано.

Постановлением суда апелляционной инстанции суда в части отказа

в удовлетворении заявления авиаперевозчика отменено и в этой части вынесено новое решение об удовлетворении заявления.

Постановлением кассационной судебной коллегии суда города Астаны от 23 ноября 2010 года постановление суда апелляционной инстанции оставлено без изменения.

1. *Какое из решений судебных инстанций является обоснованным?*
2. *Дайте правовое обоснование.*

Группа В

Истец К. обратился с иском в суд о возмещении причиненного ущерба, в связи с тем что, пользуясь услугами филиала иностранной транспортной компании, находящейся на территории Республики Казахстан, перевез автомобиль марки Лексус из Дубай (ОАЭ) в Астану. По прибытию автомобиля в порт Актау истец обнаружил пропажу четырех колес марки «Мишлен» с автомобиля, хотя предварительно заключался договор между истцом и ответчиком о гарантии сохранности автомобиля и его запасных частей.

1. *Какими нормами права должен руководствоваться суд при рассмотрении данного спора?*
2. *Как должны быть оформлены полномочия представителя иностранной компании?*
3. *По каким правилам определяется подсудность спора?*

Задача №3

Группа А

Истец В обратился с иском в суд, поскольку 2010 году пользуясь услугами перевозочной компании «ТТ», которая зарегистрирована как юридическое лицо Италии, отправил из Алматы в Норвегию портфель фирмы «Prada» (Италия) и куртку фирмы «Vigioni» (Италия) общей стоимостью в 560 000 тг. По прибытию в Норвегию почта была доставлена по ошибочному адресу и не дошла до адресата, хотя истец указывал в исходящем документе правильный адрес.

1. *Назовите, какими доказательствами должны быть подтверждены требования истца?*
2. *Подсуден ли данный спор казахстанскому суду, и какие обстоятельства необходимо выяснять для определения правильности обращения в суд?*
3. *Основываясь на какие нормативные акты, суду следует принять решение?*

Группа Б

Завод обратился в суд с иском к торговому дому, находящемуся в Швейцарии и имеющему филиал на территории Республики Казахстан, о

признании недействительным заключённого с ним договора.

Несмотря на неоднократные извещения, направляемые в порядке, предусмотренном международными договорами, ответчик на судебное заседание не явился.

В письменном возражении против иска ответчик указал, что внешнеэкономический контракт содержит оговорку, но не пояснил, о какой оговорке идёт речь.

Внешнеэкономический контракт международной купли-продажи товара содержал оговорку о том, что все разногласия, возникающие из обязательства по данному договору, будут рассматриваться в «парижском институте».

1. *Какие вопросы должен выяснить суд у сторон?*
2. *Дайте правовое обоснование.*

Группа В

АО заключило договор купли-продажи партии фиников в количестве 3-х тонн с продавцом - американской фирмой. Однако, в процессе приёмки товара АО было выявлено, что фиников поставлено на 200кг. меньше. АО потребовало у американской фирмы допоставить товар, и выплатить штраф за недопоставку продукции. В ответ на данное требование американская фирма сообщила, что согласно товаросопроводительным документам фиников было отгружено ровно 3 тонны, однако в процессе их перевозки произошла их усушка, так как перевозчик не соблюдал условия перевозки такого рода товара и не обрабатывал финики специальным составом, не позволяющим им высохнуть.

1. *Какие обстоятельства подлежат доказыванию сторонами?*
2. *Какое решение должен принять суд?*

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (Варшава, 12 октября 1929 г.)

(с изменениями и дополнениями от 28 сентября 1955 г.)

Перевод с французского

Преамбула

Глава I. Предмет - Определения.

Глава II. Перевозочные документы.

Раздел I. - Проездной билет.

Раздел II. - Багажная квитанция.

Раздел III. - Воздушно-перевозочный документ.

Глава III. Ответственность перевозчика.

**Глава IV. Постановления, касающиеся
комбинированных перевозок.**

Глава V. Общие и заключительные постановления.

Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.)

Германский Рейхспрезидент, Федеральный Президент Австрийской Республики, е. в. 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, Император Индии, Президент Эллинской Республики, е. с. Регент Венгерского Королевства, е. в. Король Италии, е. в. Император Японии, Президент Латвийской Республики, е. к. в. 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, е. в. 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 предпрятием воздушных перевозок.

*Согласно **ст. 1** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующего параграфа изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место определения 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 другого государства, даже если это Государство 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.

*Согласно **ст. 1** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующего параграфа изложен в новой редакции. (**см. стар. ред.**)*

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 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.

Статья 2.

Согласно **ст. II** *Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (см. стар. ред.) См. **Дополнительный протокол***

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично-правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в **статье 1**.

2. Настоящая Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

Глава II.

Перевозочные документы.

Раздел I.- Проездной билет.

Статья 3.

Согласно **ст. III** *Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (см. стар. ред.)*

1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

- указание места отправления и места назначения;
- если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской Конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лица, а также при утере или повреждении багажа.

2. Проездной билет будет являться свидетельством заключения договора о перевозке и его условий. Отсутствие, неправильность или утеря проездного 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 с согласия перевозчика пассажир принят на борт самолета без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, требуемого **параграфом 1** в) настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения **статьи 22**.

Раздел II. - Багажная квитанция.

Статья 4.

Согласно ст. IV Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции **(см. стар. ред.)**

1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 **статьи 3**, должна содержать:

- указание места отправления и места назначения;
- если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения багажа.

2. Багажная квитанция будет до доказательства противного являться свидетельством 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 правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция (если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям **параграфа 1 в)** в статье 3 не содержит уведомления, требуемого **параграфом 1 в)** настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения **параграфа 2 статьи 22**.

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 влияет 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.

*Согласно **ст. V** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст параграфа 3 изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

3. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна.

4. Подпись перевозчика может быть заменена штампом; подпись отправителя может быть печатная или заменена штампом.

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.

*Согласно **ст. VI** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

Воздушно-перевозочный документ должен содержать:

- а) указание места отправления и места назначения;
- б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- в) уведомление отправителя о том, что, если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров.

Статья 9.

*Согласно **ст. VII** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

Если с согласия перевозчика товары погружены на борт воздушного судна без составления воздушно-перевозочного документа или если воздушно-перевозочный документ не содержит уведомления, требуемого **параграфом в) статьи 8**, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения **параграфа 2 статьи 22**.

Статья 10.

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно - перевозочный документ.

*Согласно **ст. VIII** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст параграфа 2 изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

2. Отправитель будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем.

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 об упаковке товара, а также о числе мест, являются удостоверением, до доказательства противного; данные о количестве, об объеме и о 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 прибывает, 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.

1. **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.

2. Каждая оговорка, отступающая от условий **статей 12, 13 и 14**, должна быть занесена в воздушно-перевозочный документ.

*Согласно **ст. IX** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст ст. 15 дополнен параграфом 3*

3. Ничто в настоящей Конвенции не мешает выдаче передаваемого воздушно-перевозочного документа.

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 произойти 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 считается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего 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.

*Согласно **ст. X** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст параграфа 2 опущен (**см. стар. ред.**)*

Статья 21.

В случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может, согласно постановления своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Статья 22.

*Согласно **ст. XI** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой двести пятьдесят тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, эквивалентная капитализированная сумма указанных платежей не может превышать двухсот пятидесяти тысяч франков. Однако посредством особого Соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или товаров, или какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы, которой ограничивается ответственность перевозчика, должен быть только общим весом указанного веса или мест.

Однако когда утеря, повреждение или задержка зарегистрированного багажа или груза или какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или в тот же самый воздушно-перевозочный документ, то общий вес такого места или мест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается пятью тысячами франков с пассажира.

4. Пределы, установленные 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. Вышеуказанное положение не будет применяться, если сумма, присужденная за возмещение вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, 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.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения.

Статья 23.

1. Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же 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.

*Согласно **ст. XII** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст ст. 23 дополнен параграфом 2*

2. Параграф 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или вреда, происшедших в результате собственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока.

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.

*Согласно **ст. XIII** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (см. стар. ред.)*

Пределы ответственности, установленные в **статье 22**, не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, 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 упущения поставленного лица будет также доказано, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей.

*Согласно **ст. XIV** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст Конвенции дополнен следующей статьей.*

Статья 25 А

1. Если иск предъявлен к поставленному лицу перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такое поставленное лицо, если оно докажет, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на ограничения ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании **статьи 22**.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.

3. Положения параграфов 1 и 2 настоящей статьи не будут применяться, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения поставленного лица, совершенных с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

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 перевозочного документа.

Согласно **ст. XV** *Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст параграфа 2 изложен в новой редакции (см. стар. ред.)*

2. В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, считая со дня, когда багаж или груз были 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, и 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 случае комбинированной перевозки, включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным видам перевозок, при условии, что постановления настоящей Конвенции будут применяться 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.

*Согласно **ст. XVI** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции (**см. стар. ред.**)*

Положения **статей с 3 по 9** включительно, касающиеся перевозочных документов, не будут применяться в случае перевозки, осуществляемой 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, также как и дату депонирования каждой ратификации.

*Настоящая Конвенция ратифицирована ЦИК Союза ССР
7 июля 1934 г.*

*Ратификационная грамота депонирована в Варшаве
20 августа 1934 г.*

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 возымает действие с девяностого дня после нотификации, сделанной Правительству 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 возымает 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 суверенитетом.

2. Вследствие этого они могут впоследствии присоединиться 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 суверенитетом, 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 суверенитетом.

*Согласно **ст. XVII** Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст Конвенции дополнен следующей статьей.*

Статья 40 А

1. В **параграфе 2 статьи 37** и в **параграфе 1 статьи 40** выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает «Государство». Во всех других случаях выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает Государство, чья ратификация или присоединение к Конвенции вошли в силу и чья денонсация Конвенции не вошла в силу.

2. Для целей настоящей Конвенции слово «территория» означает не только территорию метрополии Государства, но также все другие территории, за внешние отношения которых это Государство несет ответственность.

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 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 собою 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/

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 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; и
- 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 штампом.

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:

а) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;

б) 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 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 и в той мере, в какой 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 и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

а) присущего грузу дефекта, качества или порока;

б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;

с) 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:

а) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или

б) 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; и 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 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 сослаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право сослаться 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 лицу, 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:

а) «коммерческое соглашение» означает соглашение между перевозчиками, кроме агентского соглашения, касающегося предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров;

б) «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 и 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 «перевозчиком по договору») в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей

Конвенцией, с пассажиром, или отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое «фактическим перевозчиком»), 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 присоединиться к ней. Ссылка на «государство - участника» 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:

- о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;
- о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении и о дате такой сдачи на хранение;
- о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
- о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- 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:

- Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);
- 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);

- 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);
- 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);
- 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 «а» - «е».

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:

а) ссылки в статье 23 на «национальную валюту» понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства; и

б) 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:

а) 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

б) 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 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)

<http://www.consultant.ru/>

КОНВЕНЦИЯ
О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ)
(Женева, 19 мая 1956 г.)

Глава I. Область применения конвенции

Глава II. Лица, за которых несет ответственность перевозчик

Глава III. Заключение и исполнение договора

Глава IV. Ответственность перевозчика

Глава V. Рекламации и иски

Глава VI. Положения, касающиеся перевозки, производимой последовательно несколькими перевозчиками

Глава VII. Недействительность условий контракта, противоречащих настоящей конвенции

Глава VIII. Заключительные положения

Список государств - участников конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов

ПРЕАМБУЛА

Договаривающиеся стороны, признав желательность внесения единообразия в условия договора международной перевозки грузов по дорогам и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика, согласились о нижеследующем:

Глава I. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции.

Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

2. При применении настоящей Конвенции под «транспортным средством» следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы так, как они определяются в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.

3. Настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

4. Настоящая Конвенция не применяется:

- к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям;
- к перевозкам покойников;
- к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

5. Договаривающиеся стороны запрещают вносить изменения в настоящую Конвенцию путем частных соглашений, заключенных между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами, за исключением отмены ее применения к их пограничным перевозкам или разрешения использования при перевозках, производимых исключительно на их территории, накладных, устанавливающих право собственности на груз.

Статья 2

1. Если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки, за исключением случая, предусмотренного статьей 14, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Однако, если будет доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки произошли во время перевозки, произведенной одним из видов транспорта, кроме дорожного, и не были вызваны действием или упущением дорожного перевозчика, а были вызваны фактом, который мог произойти только во время и по причине перевозки, произведенной не дорожным транспортом, ответственность дорожного перевозчика определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялась бы ответственность любого не дорожного перевозчика при заключении между ним и отправителем контракта на перевозку груза согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым видом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее в случае отсутствия таких положений ответственность дорожного перевозчика определяется настоящей Конвенцией.

2. В том случае, когда перевозчик, производящий дорожные перевозки, одновременно производит перевозки и иным видом транспорта, его ответственность определяется также пунктом 1, как если бы его функции дорожного перевозчика и функция перевозчика, производящего перевозки не дорожным видом транспорта, осуществлялись бы двумя различными лицами.

Глава II. ЛИЦА, ЗА КОТОРЫХ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИК

Статья 3

При применении настоящей Конвенции перевозчик отвечает как за свои собственные действия и упущения, так и за действия и упущения

своих агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, когда эти агенты или лица действуют в рамках возложенных на них обязанностей.

Глава III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 4

Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.

Статья 5

1. Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штампами отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика.

2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомобилей или количеству подлежащих перевозке разных грузов или партий грузов.

Статья 6

1. Накладная должна содержать следующие сведения:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя;
- c) имя и адрес транспортного агента;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и другие;

к) указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, установленным настоящей Конвенцией.

2. В случае необходимости накладная должна также содержать следующие указания:

- а) запрещение перегрузки груза;
- б) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- в) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- г) заявление стоимости груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;
- д) инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- е) дополнительный срок выполнения перевозки;
- ж) перечень документов, переданных перевозчику.

3. Договаривающиеся стороны могут внести в накладную любое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

Статья 7

1. Отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности:

- а) указаний, приведенных в подпунктах б), д), е), ж), з), и),
- б) пункта 1 статьи 6;
- в) указаний, приведенных в пункте 2 статьи 6;
- г) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

2. Если по просьбе отправителя перевозчик вносит в накладную указания, приведенные в пункте 1 настоящей статьи, признается, поскольку не доказано обратное, что это им сделано от имени и за счет отправителя.

3. Если накладная не содержит указаний, предусмотренных в пункте 1 к) статьи 6, перевозчик отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения.

Статья 8

1. При принятии груза перевозчик обязан проверить:

- а) точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и номеров;
- б) внешнее состояние груза и его упаковки.

2. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, упомянутых в пункте 1 а) настоящей статьи, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для

отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает.

3. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную.

Статья 9

1. Накладная, если не доказано противного, имеет силу договора относительно его условий и удовлетворения принятия груза перевозчиком.

2. При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера соответствовали указаниям накладной.

Статья 10

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждении перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Статья 11

1. Отправитель обязан до доставки груза присоединить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

2. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности перевозчика. Отправитель ответственен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

3. Перевозчик несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или врученных ему; сумма причитающегося с него возмещения не должна, однако, превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

Статья 12

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза, или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной.

3. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статьи 13; с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза.

3. Однако право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание.

4. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

5. Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях:

а) отправитель или в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, - получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которую должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить перевозку расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

б) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

с) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

6. Если перевозчик не может выполнить полученные им инструкции по причине указанных в пункте 5 б) положений, он должен немедленно сообщить об этом лицу, которым были даны инструкции.

7. Перевозчик, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за понесенный таким образом ущерб.

Статья 13

1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его доставки, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 19, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

2. Получатель, осуществляющий права, предоставляемые ему согласно пункту 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае возникновения

спора по этому поводу перевозчик обязан осуществить поставку груза лишь в случае внесения получателем залога.

Статья 14

1. Если по какой-либо причине выполнение договора на определенных в накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному месту доставки, перевозчик обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12.

2. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, отличных от предусмотренных в накладной, и если перевозчик не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом.

Статья 15

1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной.

2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций.

3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того как получатель согласно предоставленному ему пунктом 3 статьи 12 праву дал приказ доставить груз какому-либо другому лицу, то для выполнения вышеуказанных положений пунктов 1 и 2 получатель становится на место отправителя, а это другое лицо - на место получателя.

Статья 16

1. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, вызванных запросом инструкций или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.

2. В условиях, указанных в пункте 1 статьи 14 и в статье 15, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае перевозчик осуществляет хранение груза. Он может, однако, доверить хранение груза какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотрительный выбор этих третьих лиц. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем договорными обязательствами, вытекающими из накладной, и всеми прочими расходами.

3. Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций от

правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях перевозчик может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть справедливо потребовано.

4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица. Если расходы превосходят выручку, то перевозчик имеет право получить причитающуюся ему разницу.

5. Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.

Глава IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 17

1. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или опоздание произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной перевозчика, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

3. Перевозчик не может ссылаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, ни на вину лица, у которого был взят в аренду автомобиль, или агентов последнего.

4. С учетом пунктов 2 и 5 статьи 18 перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

а) с использованием открытых или неукрытых транспортных средств, если такое использование было специально оговорено и указано в накладной;

б) с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их;

с) с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;

д) с природой некоторых грузов, подверженных из-за этих свойств, обусловленных их природой, полной или частичной гибели или повреждению, в частности, подверженных поломке, ржавению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению паразитов и грызунов;

е) с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;

ф) с перевозкой животных.

5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье перевозчик не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

Статья 18

1. На перевозчике лежит бремя доказательства того, что потеря груза, его повреждение или опоздание были вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17.

2. Если перевозчик докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого.

Правомочное лицо может, однако, доказывать, что частичный или полный ущерб не явился следствием одного из этих рисков.

3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, предусмотренном в пункте 4 а) статьи 17, если убыль превышает нормально допустимую или при потере грузового места.

4. Если перевозка производится посредством транспортного средства, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влажности воздуха, перевозчик может ссылаться на пункт 4 д) статьи 17 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан был принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он руководствовался данными ему специальными инструкциями.

5. Перевозчик может ссылаться в свою пользу на пункт 4 ф) статьи 17 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты и что он придерживался специальных инструкций, которые могли быть ему даны.

Статья 19

Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в оговоренный срок или, при отсутствии оговоренного срока, если с учетом обстоятельств, в которых перевозка производилась, а в частности, при частичной погрузке, с учетом времени, необходимого для составления полной партии в нормальных условиях, фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

Статья 20

1. Правомочное по договору лицо может без представления иных доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком.

2. Правомочное по договору лицо может при получении им возмещения за утраченный груз просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также возвращении полученного им возмещения за вычетом возможных понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в пункте 2, либо инструкций, данных в тридцатидневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона в месте нахождения груза.

Статья 21

Если груз сдан получателю без взыскания наложенного на груз платежа, который должен был быть взыскан перевозчиком согласно условиям договора перевозки, перевозчик обязан выплатить отправителю компенсацию в сумме, не превышающей суммы такого наложенного платежа, без ущерба для своего права предъявить иск к получателю.

Статья 22

1. Если отправитель передает перевозчику опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а

также, если нужно, указать необходимые предосторожности, которые следует предпринять. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должен всяким иным путем доказать, что перевозчик был осведомлен в деталях о характере опасности, которую представляет перевозка упомянутых грузов.

2. Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлен с соблюдением условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения убытков за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

Статья 23

1. Когда согласно постановлениям настоящей Конвенции перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, или за отсутствием таковой на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

3. Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом 10/31 гр. золота 0.900 пробы.

4. Кроме того, подлежат возмещению: оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба, при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит.

5. В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать платы за перевозку.

6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 26 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке.

*Об изменении и дополнении Статьи 23 см. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) Женева, 5 июля 1978 г.

Статья 24

Отправитель может указать в накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате

стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае заявленная сумма заменяет этот предел.

Статья 25

1. В случае повреждения груза перевозчик оплачивает сумму, соответствующую обесцениванию груза, рассчитываемую по стоимости груза, установленной в соответствии с требованиями пунктов 1, 2 и 4 статьи 23.

2. Размер возмещения не может, однако, превышать:

а) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подвергся весь перевозимый груз, - суммы возмещения, которая причиталась бы при потере всего груза;

б) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подверглась лишь часть перевозимого груза, - суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась обесцененной.

Статья 26

1. Отправитель может указать, вписав в накладную и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, объявленную ценность груза на случай потери или повреждения груза, а также недоставки груза в оговоренный срок.

2. В случае объявления ценности груза при доставке может быть потребовано независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пределах суммы заявленной ценности груза возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

Статья 27

1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной рекламации или же, если таковой не последовало, со дня подачи иска.

2. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчет в эту валюту производится по текущему курсу дня на месте выплаты возмещения.

Статья 28

1. В тех случаях, когда согласно применяемому закону в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, происшедшими при выполнении подпадающей под настоящую Конвенцию перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, перевозчик может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

2. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых перевозчик отвечает согласно требованиям статьи 3, это лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Статья 29

1. Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей главы, которые или ограничивают его ответственность или переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по вине, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов перевозчика или других лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или другие лица также не вправе ссылаться на указанные в пункте 1 положения настоящей главы, поскольку дело касается их личной ответственности.

Глава V. РЕКЛАМАЦИИ И ИСКИ

Статья 30

1. Если получатель принял груз и не установил состояния груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных потерях или повреждениях, или в течение семи дней со дня поставки груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных внешне потерях или повреждениях, не сделал перевозчику оговорку, указывающих общий характер потери или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.

2. Когда, напротив, состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идет о внешне незаметных потерях или повреждениях и если получатель адресовал письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня такой констатации.

3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения

лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.

4. При исчислении сроков дата поставки или в зависимости от обстоятельств дата констатации или дата передачи товара получателю не входит в срок, предусмотренный настоящей статьёй.

5. Перевозчик и получатель должны оказать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

Статья 31

1. По любым спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых в соответствии с настоящей Конвенцией, истец может обращаться помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, указанных с общего согласия сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или

б) место принятия груза к перевозке или место доставки, и может обратиться лишь к этим судам.

2. Когда при возникновении какого-либо спора, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, дело находится на рассмотрении в суде, компетентном в силу положений пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

3. Когда по какому-либо спору, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, это решение становится также подлежащим исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран немедленно по сообщении предписанных для этого формальностей в этой стране. Формальности эти не могут иметь предметом пересмотр дела.

4. Положения, содержащиеся в пункте 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии.

5. Суд не вправе требовать с граждан стран, участвующих в Конвенции, местожительство которых или постоянное пребывание находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты

судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 32

1. Подача исков, которые могут возникнуть в результате перевозок, выполненных в соответствии с настоящей Конвенцией, может происходить в течение одного года. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, срок устанавливается в три года. Срок исчисляется:

а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке - со дня сдачи груза;

б) в случае потери всего груза - с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза перевозчиком к перевозке;

с) во всех прочих случаях - по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве точки отсчета срока подачи иска, не принимается в расчет при установлении его срока.

2. Предъявление рекламации в письменной форме приостанавливает течение срока до того дня, когда перевозчик в письменной форме отверг резолюцию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной рекламации срок подачи иска возобновляется только в отношении той части рекламации, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших рекламаций на том же основании не прерывает течения срока.

3. При условии соблюдения положений, содержащихся в приведенном выше пункте 2, приостановление срока подачи иска регулируется судебным законом. То же самое относится к прерыванию этого срока.

4. Иск по истечении вышеуказанного срока не может быть более предъявлен даже в форме встречного иска или возвращения.

Статья 33

Договор перевозки может содержать статью, которой признается компетенция арбитражного трибунала, при условии, чтобы этой статьей предусматривалось, что арбитражный трибунал должен применять постановления настоящей Конвенции.

Глава VI. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ, ПРОИЗВОДИМОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Статья 34

Если перевозка, условия которой определяются единственным договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из следующих перевозчиков становятся в силу принятия ими груза и накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях.

Статья 35

1. Первозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности он делает в этом экземпляре, равно как и в выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.

2. Положения, содержащиеся в статье 9, применяются к взаимоотношениям между перевозчиками, последовательно осуществляющими перевозку.

Статья 36

Поскольку дело не касается встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только первому перевозчику, последнему перевозчику либо перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих перевозчиков.

Статья 37

Первозчик, уплативший согласно положениям настоящей Конвенции возмещение за ущерб, имеет право взыскивать с остальных участвовавших в выполнении договора перевозки перевозчиков основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на нее и издержки, связанные с перевозкой, согласно нижеследующим положениям:

а) перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки, оплачиваемые им самим или другим перевозчиком;

б) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких перевозчиков, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную

доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;

с) если нельзя установить, кто из перевозчиков несет ответственность за ущерб, причитающаяся за возмещение его сумма распределяется между всеми транспортными агентами в пропорции, указанной выше в пункте б).

Статья 38

В случае неплатежеспособности одного из перевозчиков причитающаяся с него и не уплаченная им часть возмещения распределяется между всеми перевозчиками пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждению за перевозку.

Статья 39

1. Перевозчик, к которому предъявлен один из указанных в статьях 37 и 38 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведенного предъявляющим к нему иск перевозчиком, когда размер возмещения за ущерб установлен решением суда, если только он был надлежащим образом осведомлен о процессе и имел возможность принять в нем участие.

2. Перевозчик, желающий предъявить иск об убытках, может направить исковое прошение в компетентный суд страны, в которой находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле перевозчиков, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключен договор перевозки.

Иск может быть возбужден против всех заинтересованных в деле перевозчиков в одной и той же судебной инстанции.

3. Положения, содержащиеся в пункте 3 статьи 31, применяются к судебным решениям, вынесенным по искам, упомянутым в статьях 3 и 38.

4. Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними перевозчиками к другим. Однако срок подачи иска исчисляется либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно положениям настоящей Конвенции, либо при отсутствии такого решения со дня фактической уплаты возмещения.

Статья 40

Перевозчики вправе установить по взаимному соглашению условия, нарушающие положения, содержащиеся в статьях 37 и 38.

Глава VII. НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ КОНТРАКТА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 41

1. С оговоркой относительно положений статьи 40 признается не имеющим силы всякое условие, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции.

Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий.

2. В частности, недействительным является всякое условие, в силу которого перевозчику переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелagается бремя доказательства.

Глава VIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 42

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней стран - членов Европейской Экономической Комиссии и стран, допущенных с правом совещательного голоса в соответствии с пунктом 8 мандата этой Комиссии.

2. Страны, допущенные к участию в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии, согласно статье 2 ее мандата ведения могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.

3. Конвенция будет открыта для ее подписания до 31 августа 1956 г. включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

5. Ратификация Конвенции или присоединение к ней должны производиться путем передачи на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.

Статья 43

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как пять из указанных в пункте 1 статьи 42 стран передадут их акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждой страны, которая ратифицирует настоящую Конвенцию и присоединится к ней после того, как пять стран передадут их акты о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после передачи каждой из этих стран ратифицированных грамот или актов о присоединении.

Статья 44

1. Любая Договаривающаяся сторона может выйти из настоящей Конвенции путем направления уведомления Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Выход из Конвенции вступает в силу по истечении двенадцатимесячного срока после получения Генеральным Секретарем вышеупомянутого уведомления.

Статья 45

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Договаривающихся сторон окажется вследствие отказа от участия в ней менее пяти, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительным последний из отказов от участия.

Статья 46

1. Каждая страна может при передаче своей ратификационной грамоты или акта о присоединении или в любое время впоследствии заявить путем уведомления о том Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций, что настоящая Конвенция распространяется на все или часть территорий, за внешние сношения которых она является ответственной. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в уведомлении, по истечении девяноста дней после получения Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций упомянутого уведомления или, если в тот день Конвенция еще не вступит в силу, после вступления ее в силу.

2. Каждая страна, сделавшая в соответствии с предыдущим пунктом заявление о применении настоящей Конвенции на территории, за внешние сношения которой она является ответственной, может в соответствии со статьей 44 денонсировать Конвенцию в отношении упомянутой территории.

Статья 47

Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно истолкования или применения настоящей Конвенции, который стороны не смогут разрешить путем переговоров или другим способом, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон передан Международному Суду для разрешения им.

Статья 48

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной статьей 47 Конвенции.

Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 47 по отношению ко всем Договаривающимся сторонам, сформулировавшим подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любой момент взять ее обратно путем уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 49

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции любая Договаривающаяся сторона может путем уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве совещания с целью пересмотра настоящей Конвенции.

Генеральный Секретарь сообщит об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созовет совещание для пересмотра Конвенции, если только в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.

2. Если совещание созывается в соответствии с предыдущим пунктом, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и представляет им просьбу сообщить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на совещании представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия совещания Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня совещания, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь пригласит на любое созданное согласно настоящей статье совещание все страны, оговариваемые пунктом 1 статьи 42, а также страны, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42.

Статья 50

Помимо уведомлений, упомянутых в статье 49, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает странам, указанным в пункте 1 статьи 42, а также странам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42:

- a) о ратификации и присоединении к Конвенции согласно статье 42;
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 43;
- c) о денонсациях в силу статьи 44;
- d) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 45;
- e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 46;
- f) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 48.

Статья 51

После 31 августа 1956 г. подлинник настоящей Конвенции будет сдан на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждой из стран, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 42.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Составлено в Женеве в одном экземпляре 19 мая 1956 года на английском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ

В момент подписания Конвенции, касающейся договора международной перевозки грузов по дорогам, нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные, согласились внести нижеследующие заявления и пояснения:

1. Настоящая Конвенция не применяется к перевозкам между Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и Ирландской Республикой.

2. К пункту 4 статьи 1.

Нижеподписавшиеся обязуются провести переговоры о заключении Конвенции, регулирующей договор перевозки обстановки и мебели при переездах, и Конвенции, регулирующей смешанную перевозку.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Женеве 19 мая 1956 года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

Перевод сделан с подлинного текста, опубликованного ООН на французском и английском языках отдельным изданием за № № E/EE/253, E/ECE/TRANS/480.

**СПИСОК ГОСУДАРСТВ - УЧАСТНИКОВ
КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
(Женева, 19 мая 1956 г.)**

Название государства	Дата подписания	Дата присоединения (вступления в силу)	Примечание
АВСТРИЯ	19.05.1956	18.07.1960	
БЕЛАРУСЬ	05.04.1993		
БЕЛЬГИЯ	19.05.1956	18.09.1962	
БОЛГАРИЯ	20.10.1977		
БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА	06.03.1992		
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	21.07.1967		
ВНР	29.04.1970		
ГДР	27.12.1973		
ГРЕЦИЯ	24.05.1977		
ДАНИЯ	28.06.1965		
ИСПАНИЯ	12.02.1974		
ИТАЛИЯ	03.04.1961		
ЛАТВИЯ	14.01.1994		
ЛИТВА	17.03.1993		
ЛЮКСЕМБУРГ	19.05.1956	20.04.1964	
НИДЕРЛАНДЫ	19.05.1956	27.09.1960	
НОРВЕГИЯ	01.07.1969		
НРБ	20.10.1977		
ПНР	19.05.1956	13.06.1962	
ПОРТУГАЛИЯ	22.09.1969		
СЛОВАКИЯ	01.01.1993		правопреемство
СРР	23.01.1973		
СССР	01.12.1983		
СФРЮ	19.05.1956	22.10.1958	

ТУНИС	24.01.1994		
ТУРЦИЯ	26.04.1983		
ФИНЛЯНДИЯ	27.06.1973		
ФРАНЦИЯ	19.05.1956	20.05.1959	
ФРГ	19.05.1956	07.11.1961	
ХОРВАТИЯ	03.09.1992		правопреемство
с 08.10.1991			
ЧССР	04.09.1974		
ШВЕЙЦАРИЯ	19.05.1956	27.02.1970	
ШВЕЦИЯ	19.05.1956	02.04.1969	

**ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ
О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ)
(Женева, 5 июля 1978)**

ПРОТОКОЛ

к Конвенции о договоре международной
дорожной перевозки грузов (КДПГ) Женева, 5 июля 1978 года

Стороны настоящего Протокола, являющиеся Сторонами Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года; согласились о нижеследующем:

Статья 1

В соответствии с настоящим Протоколом под «Конвенцией» подразумевается Конвенция о договоре международной дорожной перевозки (КДПГ).

Статья 2

Статья 23 настоящей Конвенции изменена следующим образом:

1) пункт 3 заменен следующим текстом:

«3. Однако размер возмещения не может превышать 8,33 расчетной единицы за кг недостающего веса брутто.»;

2) в конце этой статьи добавлены следующие пункты 7, 8 и 9:

«7. Расчетной единицей, указанной в настоящей Конвенции, является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда. Сумма, указанная в пункте 3 настоящей статьи, переводится в национальную валюту государства, суд которого рассматривает данное дело, на основе стоимости этой валюты в день вынесения решения или в день, устанавливаемый сторонами по договоренности. Выраженная в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом оценки, используемым Международным валютным фондом в данный момент по своим операциям и сделкам. Выраженная в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется с помощью метода, устанавливаемого этим государством.

8. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и национальное законодательство которого не позволяет применить положения пункта 7 настоящей статьи, может при ратификации или присоединении к Протоколу к КДПГ или в любое время впоследствии заявить, что предусмотренный в пункте

3 настоящей статьи предел ответственности, который применяется на его территории, составляет 25 расчетных единиц. Расчетная единица, указанная в настоящем пункте, соответствует 10/31 г золота 0,900 пробы. Перевод указанной в настоящем пункте суммы в национальную валюту производится в соответствии с национальным законодательством заинтересованного государства.

9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует проводить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к КДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций о таковом».

Заключительные положения

Статья 3

1. Настоящий Протокол будет открыт для подписания для государств, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Настоящий Протокол будет открыт для присоединения к нему любого из упомянутых в пункте 1 настоящей статьи государств, которые являются Договаривающимися Сторонами Конвенции.

3. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской экономической комиссии согласно статье 11 Положения о ее круге ведения и которые присоединились к Конвенции, могут стать Договаривающимися Сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему по его вступлении в силу.

4. Протокол будет открыт для подписания в Женеве с 1 сентября 1978 года по 31 августа 1979 года включительно. После этой даты он будет открыт для присоединения к нему.

5. Настоящий Протокол подлежит ратификации после того, как заинтересованное государство ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней.

6. Ратификация Протокола или присоединение к нему должны производиться путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.

7. Любой документ о ратификации или присоединении, который

сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу для всех Договаривающихся Сторон или после завершения всех мер, необходимых для вступления в силу этой поправки для всех Договаривающихся Сторон, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

Статья 4

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день после того, как пять из указанных в пунктах 1 и 2 статьи 3 настоящего Протокола государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.

2. Для каждого государства, которое ратифицирует настоящий Протокол или присоединится к нему после того как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении, настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день со дня сдачи этим государством ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящий Протокол путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

3. Любая Договаривающаяся Сторона, которая перестает быть Стороной настоящей Конвенции, одновременно перестает быть стороной настоящего Протокола.

Статья 6

Если после вступления в силу настоящего Протокола число Договаривающихся Сторон окажется вследствие денонсации менее пяти, то настоящий Протокол теряет силу с того дня, с которого станет действительной последняя из этих денонсаций. Он также теряет силу с того дня, с которого теряет силу Конвенция.

Статья 7

1. Каждое государство может при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящий Протокол распространяется на все или часть территории, за внешние сношения которых оно является ответственным и в отношении которых оно сделало заявление в соответствии со статьей 46 Конвенции. Настоящий Протокол начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, на девяностый день после получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации или, если в тот день Протокол еще

не вступит в силу, со дня вступления его в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом заявление о применении настоящего Протокола на территории, за внешние сношения которой оно является ответственным, может в соответствии с вышеупомянутой статьей 5 денонсировать Протокол в отношении упомянутой территории.

Статья 8

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Протокола, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть передан по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся Сторон для разрешения Международному суду.

Статья 9

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в момент подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что она не считает себя связанной статьей 8 Протокола. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны статьей 8 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое заявление.

2. Заявление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, в любой момент может быть взято обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются.

Статья 10

1. После трехлетнего действия настоящего Протокола любая Договаривающаяся Сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Протокола. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся Сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся Сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает

всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пунктах 1 и 2 статьи 3, а также государства, ставшие Договаривающимися Сторонами на основании пункта 3 статьи 3 настоящего Протокола.

Статья 11

Помимо нотификаций, предусмотренных в статье 10, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 3, а также государствам, ставшим Договаривающимися Сторонами на основании пункта 3 статьи:

- a) о ратификации и присоединениях к Протоколу согласно статье 3;
- b) о датах вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 4;
- c) о сообщениях, полученных согласно пункту 2 статьи 2;
- d) о денонсации в силу статьи 5;
- e) об утрате настоящим Протоколом силы в соответствии со статьей 6;
- f) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 7;
- g) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 9.

Статья 12

После 31 августа 1979 года подлинник настоящего Протокола будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3 настоящего Протокола.

Совершено в Женеве в одном экземпляре пятого июля тысяча девятьсот семьдесят восьмого года на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

**ПРАВА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ДОГОВОРНЫМ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМ -
РИМ I**

Настоящие Правила заменяют Римскую конвенцию, в которой созданы единые правила для определения права, применимого к договорным обязательствам в Европейском союзе (ЕС).

АКТ

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 593/2008 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА
И СОВЕТА от 17 июня 2008 г. о праве, подлежащем применению к
договорным обязательствам**

(«Рим I»).

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

Настоящий Регламент применяется в ситуациях, содержащих конфликт законов, к договорным обязательствам в гражданской и торговой сфере.

Он не применяется, в частности, к налоговой, таможенной и административной сферам, или к доказательствам и процедурам.

Также Регламент не применяется к обязательствам, относящимся к:

- гражданское состояние, правоспособность и дееспособность физических лиц;
- обязательства, вытекающие из семейных отношений;
- обязательства, вытекающие из режимов имущества супругов;
- обязательства, возникающие на основании переводных векселей, чеков, простых векселей, а также других оборотных ценных бумаг;
- арбитражные соглашения и соглашения о выборе суда;
- вопросы правового регулирования обществ, ассоциаций и юридических лиц, такие как учреждение путем регистрации или иным путем;
- вопрос о том, может ли представитель создавать перед третьими лицами обязательства для лица, от имени которого он объявляет себя действующим;
- учреждение трастов;
- обязательства, возникающие вследствие деловых переговоров, предшествующих заключению договора;
- договоры страхования, вытекающие из деятельности, проводимой организациями, отличными от предприятий, указанных в статье 2 Директивы 2002/83/ЕС Европейского парламента о прямом страховании жизни.

Любой закон, указанных в настоящих Правилах, должны применяться, даже если это не то, что государства-члена.

Свобода выбора

Договор регулируется правом, выбранными сторонами. Выбор должен быть прямо выражен или определенно вытекать из положений договора либо из обстоятельств дела. Посредством данного выбора стороны могут указать подлежащее применению право для своего договора в целом или только для отдельной его части. Стороны в любое время могут прийти к соглашению о том, что договор будет регулироваться иным правом чем то, которое регулировало его ранее согласно предшествующему выбору, сделанному в соответствии с настоящей статьей, или согласно другим положениям настоящего Регламента. Любое изменение в определении подлежащего применению права, которое происходит после заключения договора, не затрагивает формальную действительность договора.

Право, подлежащее применению при отсутствии выбора.

Договор купли-продажи товаров регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства продавец, договор оказания услуг регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства поставщик услуг, договор, имеющий предметом вещное право на недвижимое имущество или аренду недвижимого имущества, регулируется правом страны, где находится недвижимое имущество, договор аренды недвижимого имущества, заключенный с целью временного личного пользования на срок не более шести последовательных месяцев, регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства собственник, при условии, что арендатором является физическое лицо, имеющее свое обычное место жительства в той же самой стране; договор купли-продажи товаров на аукционе регулируется правом страны, где имеет место купля-продажа на аукционе, если это место может быть определено, договор, заключенный в рамках многосторонней системы, которая обеспечивает или облегчает согласование разнообразных интересов покупателей и продавцов, выраженных через третьих лиц в отношении финансовых инструментов, в соответствии с правилами, не имеющими дискреционного характера, и которая регулируется правом одной-единственной страны, подчиняется этому праву.

Право, подлежащее применению к конкретным договорам.

Для следующих видов договоров. Регламент устанавливает опции для выбора применимого права и определяет закон, который должен применяться в отсутствие выбора:

- контракты на перевозку грузов - в отсутствие выбора,

применимым правом будет из страны проживания перевозчика, при условии, что это также место получения или доставки, или резиденция грузоотправителя. В противном случае, будут применяться закон страны, в которой будет осуществлена поставка;

- контракты на перевозку грузов - в отсутствие выбора, применимым правом будет из страны проживания перевозчика, при условии, что это также место получения или доставки, или резиденция грузоотправителя. В противном случае, будут применяться закон страны, в которой будет осуществлена поставка;
- контракты на перевозку пассажиров - применимое законодательство может быть выбрано из любой страны проживания пассажира или перевозчика, страна, в которой находится центральное управление перевозчика, или страны отправления или назначения. В отсутствие выбора, закон страны проживания пассажира будет применяться при условии, что это также место отправления или назначения. Тем не менее, если договор будет более тесно связан с другой страной, то закон этой страны будет применяться;
- договоров заключенный между потребителям и предпринимателем -договор, действующим в ходе осуществления своей предпринимательской деятельности, регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства потребитель, при условии, что это также страна, в которой профессионал осуществляет свою деятельность или к которой его / ее деятельность направлена. Стороны могут также, на основе свободы выбора, применять другой закон, если он обеспечивает такой же уровень защиты потребителя, что его / ее стране проживания;
- договоров страхования - При отсутствии выбора сторонами подлежащего применению права договор страхования регулируется правом страны, где имеет свое обычное место жительства страховщик. Если из всех обстоятельств дела вытекает, что договор имеет явно более тесные связи с другой страной, то применяется право этой другой страны.
- индивидуальный трудовой договор регулируется правом, выбранным сторонами, однако этот выбор не может повлечь за собой лишение работника защиты, предоставляемой ему положениями, от которых не разрешается отступать посредством соглашения в соответствии с правом, которое при отсутствии выбора подлежало бы применению. При отсутствии выбора, осуществленного сторонами, индивидуальный

трудовой договор регулируется правом страны, в которой – или, при отсутствии таковой, – страны, из которой работник во исполнение договора обычно выполняет свою работу. Страна, в которой обычно выполняется работа, не считается изменившейся, когда работник временно выполняет свою работу в другой стране. Если подлежащее применению право не может быть определено, договор регулируется правом страны, где находится учреждение, которое наняло работника. Если договор имеет явно более тесные связи с другой страной, то право этой страны, будет применяться.

Сфера действия права, подлежащего применению к договору.

Право, подлежащее применению к договору согласно настоящему Регламенту, регулирует: его толкование, исполнение возникающих на его основании обязательств, в пределах полномочий, предоставленных рассматривающему дело суду его процессуальным правом, последствия полного или частичного неисполнения этих обязательств, включая оценку убытков в той мере, в какой это регулируется правовыми нормами, различные способы прекращения обязательств, а также исковую давность и утрату права на основании истечения срока, последствия недействительности договора.

Комиссия представит доклад о применении настоящих Правил к Европейскому парламенту, Совету и Европейскому экономическому и социальному комитету до 17 июня 2013 года. Правила будут применяться к договорам, которые заключаются, от 17 декабря 2009 года.

Предпосылки

Венский план действий 1998 года, признал важность согласованных правил коллизии права в реализации принципа взаимного признания решений по гражданским и торговым (коммерческим) делам. Совместная комиссия и Совет программы 2000 года предусматривает меры для этого согласования. Гагская программа 2004 года подтвердила важность продолжения работы по коллизии правовых норм, договорных обязательств, ее план действий послужил предложением и принятием Рим 1. Этот Регламент заменяет Римскую конвенции 1980 года о праве, применимом к договорным обязательствам, превращая его в инструмент Сообщества и ее модернизации.

ССЫЛКИ

Акт	Вступление в силу	Крайний срок для транспонирования в государствах-членах	Официальный журнал
Регламент (ЕС) № 593/2008	24.7.2008	-	OJ L 177 от 4.7.2008

Статья 3

Свобода выбора

1. Договор регулируется правом, выбранным сторонами. Выбор должен быть прямо выражен или определенно вытекать из положений договора либо из обстоятельств дела. Посредством данного выбора стороны могут указать подлежащее применению право для своего договора в целом или только для отдельной его части

2. Стороны в любое время могут прийти к соглашению о том, что договор будет регулироваться иным правом чем то, которое регулировало его ранее согласно предшествующему выбору, сделанному в соответствии с настоящей статьей, или согласно другим положениям настоящего Регламента. Любое изменение в определении подлежащего применению права, которое происходит после заключения договора, не затрагивает формальную действительность договора в значении статьи 11 и не наносит ущерба правам третьих лиц.

3. В случае, если на момент данного выбора все остальные элементы ситуации находились в другой стране чем та, чье право выбрано, то выбор сторон не должен наносить ущерба применению положений права этой другой страны, от которых не разрешается отступить посредством соглашения.

4. В случае, если на момент данного выбора все остальные элементы ситуации находились в одном или нескольких государствах-членах, то выбор сторонами иного подлежащего применению права, чем право государства-члена, не должен наносить ущерба применению положений права Сообщества (когда уместно, трансформированных в законодательство государства-члена суда), от которых не разрешается отступить посредством соглашения.

5. Существование и действительность согласия сторон в отношении выбора подлежащего применению права определяются в соответствии с положениями статей 10, 11 и 13.

Статья 5

Договоры перевозки

1. При отсутствии выбора, осуществленного в соответствии со статьей 3, правом, подлежащим применению к договору перевозки груза, является право страны, где имеет свое обычное место жительства перевозчик, при условии, что место погрузки, место доставки или обычное место жительства отправителя также находится в этой стране. Если данное условие не выполняется, то применяется право страны, где находится место доставки, согласованное сторонами.

2. При отсутствии выбора, осуществленного в соответствии со вторым абзацем настоящего параграфа, правом, подлежащим применению к договору перевозки пассажира, является право страны, где имеет свое обычное место жительства пассажир, при условии, что место

отправления или место назначения также находится в этой стране. Если данное условие не выполняется, то применяется право страны, где имеет свое обычное место жительства перевозчик.

В соответствии со статьей 3 стороны могут выбирать в качестве права, подлежащего применению к договору перевозки пассажира, только право страны, где:

(а) имеет свое обычное место жительства пассажир, или
(b) имеет свое обычное место жительства перевозчик, или
(с) имеет свое место нахождения центральная администрация перевозчика, или

(d) находится место отправления, или

(е) находится место назначения.

Статья 9

Преобладающие императивные положения

1. Преобладающими императивными положениями являются положения соблюдение которых признано страной в качестве имеющего принципиальное значение для охраны ее публичных интересов, таких как ее политическое, социальное или экономическое устройство, в такой степени, что они подлежат применению к любой ситуации, подпадающей под их действие, независимо от того, какое право в ином случае подлежало бы применению к договору, согласно настоящему Регламенту.

2. Ничто в настоящем Регламенте не ограничивает применение преобладающих императивных положений права суда.

3. Также может придаваться действие преобладающим императивным положениям права страны, где возникающие на основании договора обязательства должны быть или были исполнены, в той мере, в какой эти положения делают исполнение договора незаконным. При решении вопроса о придании действия этим положениям должны учитываться их характер и цель, а также последствия их применения или неприменения.

Статья 19. Обычное место жительства

1. В целях настоящего Регламента обычным местом жительства общества, ассоциации или юридического лица является место расположения их центральной администрации.

Обычным местом жительства физического лица, действующего в ходе осуществления своей предпринимательской деятельности, является основное место осуществления им предпринимательской деятельности.

2. В случае, если договор заключен в ходе деятельности филиала, представительства или любого другого учреждения, или если согласно договору обязательство подлежит исполнению этим филиалом, представительством или другим учреждением, то в качестве обычного места жительства признается место расположения этого филиала, представительства или любого другого учреждения.

3. Обычное место жительства определяется на момент заключения договора.

ПРАВА, ПРИМЕНИМЫЕ К ВНЕДОГОВОРНЫМ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМ - РИМ II

Это Положение определяет право, применимое к внедоговорным обязательствам в ситуациях, связанных с конфликтом, он не гармонирует с материальными правами государств-членов. Регламент охватывает гражданские и торговые дела, в частности, семейные отношения и ответственность государства, и применяется во всех государствах-членах ЕС, за исключением Дании, с 2009 года.

АКТ

Регламент (ЕС) № 864/2007 Европейского Парламента и Совета от 11 июля 2007 года о праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам (Рим II).

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

Публикуемый Регламент определяет коллизии правовых норм, применимых к внедоговорным обязательствам по гражданским и коммерческим делам, в том числе ответственность за качество продукции, *negotium gestio* (акты, касающиеся дела другого лица) и *Culpa in contrahendo* (заключение договора (внедоговорные обязательства, вытекающие из отношений до заключения контракта)). Применимо с 11 января 2009 года во всех государствах-членах, за исключением Дании, это не попытка гармонизации материального права лиц, указанных в поле недоговорных обязательств, а только их коллизии правовых норм, независимо где в ЕС правила определения применимого права всегда будут те же самые. Как общее правило, и в порядке очередности, право, применимое является:

- право страны, в которой причинен ущерб;
 - право страны, в которой обе стороны постоянно проживают, когда нанесен ущерб;
 - право страны, с которой более тесная связь, с другой страной.
- Это разрешает сторонам выбирать, по взаимному согласию, закон, который будет применяться к их обязательствам.

Специальные правила предусмотрены для некоторых областях, например, ответственности за качество продукции и интеллектуальной собственности, а также некоторых областей исключены, в частности, доходов, таможенных и административных вопросов, ответственности государства, и супружеских и семейных отношений.

Определение применимого права: согласования коллизии правовых норм в ЕС

Когда Рим II Правил вступает в приложение (11 января 2009 года),

оно будет применять на события, повлекшие повреждения, которые происходят после его вступления в силу (20 августа 2007 года).

Права, применимого к внедоговорных обязательств на основании настоящих Правил, регулирует:

- основы и степени ответственности, в том числе лиц, которые могут быть привлечены к ответственности;
- основания для освобождения от ответственности, ограничения или разделения ответственности;
- наличие, характер и оценке ущерба и требуемое средство правовой защиты;
- меры, которые суд может принять, чтобы предотвратить или в конце травмы или нанесения ущерба и предоставления компенсации (в пределах национального процессуального права);
- возможность передачи права на получение компенсации, в том числе по наследству;
- лиц, имеющих право на компенсацию за ущерб, причиненный лично;
- ответственность за действия другого лица;
- погашения обязательств, и правила, касающиеся давности или сроки ограничения на основе периода времени.

По общему правилу (статья 4), право, применимое к внедоговорным обязательствам, является право страны, в которой причинен ущерб, независимо от страны или стран, в которых могут произойти события. Есть, два исключения: (1) Если ответчик и заявитель являются постоянно проживающими в той же стране в то время, когда ущерб, применен этой страной. (2) Если событие является явно более тесно связанным с другой страной (например, вытекающие из ранее существовавших связей между сторонами, например, договора), это право страны, которой применяется. Правила, универсального применения. Правила, универсального применения, то есть являются ли указанный применимый закон законом государства-члена.

Правила же предусматривают некоторую свободу выбора: стороны свободны в выборе права, применимого к внедоговорным обязательствам либо по общему согласию после события, вызвавшего повреждение или, между деловыми людьми, по соглашению свободных переговоров до события, вызвавшего повреждение. Выбор должен быть явными или видно из обстоятельств, и не должны наносить ущерба правам третьих лиц. Такая свобода выбора не распространяется на нарушения прав интеллектуальной собственности (см. ниже), и не может быть вызвана, когда все элементы, имеющие отношение к ситуации относятся к другой стране, кроме одной выбранной. Аналогичным образом, законодательство Сообщества отменяет закон страны, не входящей в ЕС, выбранного

сторонами, когда все элементы ситуации расположены в одном или нескольких государствах-членах ЕС.

Для неосновательного обогащения, в том числе неоправданных платежей, применимого права в том, что руководящие уже существующие отношения между сторонами, например, контракт или вредные события тесно связаны с неосновательными обогащениями. Если нет такой связи, но обе стороны постоянно проживают в одной стране, где произошло событие неосновательного обогащения, что страна, которая применяет. В противном случае, применимым правом является право страны, в которой неосновательного обогащения произошли или, если событие является явно более тесно связанным с другой страной, что и другие страны. Это также относится к *negotiorum gestio* (право, регулирующее отношения существующих между сторонами, или не что закон страны постоянного проживания, или не, что закон страны, в которой действия проводились или, закон страны, с которой вопрос наиболее тесно связан). Что касается *Culpa* в заключении договора (внедоговорные обязательства, вытекающие из отношений до заключения контракта), применимое право, что руководящие договора (независимо от того, контракт был заключен на самом деле или нет). Концепция *Culpa* в заключении договора является автономным для целей Правил, и не должно обязательно истолковываться в смысле национальным законодательством. Если закон не может быть определен, применимого права в том, что из страны, в которой причинен ущерб, или не, что закон страны, в которой обе стороны постоянно проживают или страны, наиболее тесно связанных с этим событием.

Правила содержатся конкретные положения для некоторых областей:

- Ответственность за продукцию. Закон о постоянном местожительстве лицо, несущее ущерб на момент причинения ущерба, если продукт на рынке в этой стране, в противном случае закон страны, в которой было приобретено изделие; В противном случае закон страны, в которой причинен ущерб, если продукт продается там.
- Тем не менее, если ответчик не мог предвидеть, маркетинг продукта в одном из других стран, как указано выше, право, применимое в том, что его обычное место жительства. Если вредных события тесно связаны с другой страной, то это право этой страны, что применимо.
- Недобросовестная конкуренция и действует ограничением свободной конкуренции. Для внедоговорных обязательств, вытекающих из актов недобросовестной конкуренции, применимого права в том, что страны, в которых конкуренция или коллективных интересов потребителей являются или могут быть затронуты, если это действие влияет только на интересы

конкретного конкурента, В этом случае общего правила, закрепленного в статье 4, распространяется. Для внедоговорных обязательств, вытекающих из Закон об ограничении свободной конкуренции, применимого права в том, что из страны, в которой на рынке является или может быть затронуто. Если это относится к более чем одной стране, заявитель предъявляет иск в местожительство ответчика может выбрать право этой страны, при условии, что рынок в этой стране влияет. Истец судится более одного ответчика в суд проживания ответчика может выбрать законом данного суда только тогда, когда Закон об ограничении конкуренции влияет на рынок в этом государстве-члене.

- права, применяемого в этих случаях, не может быть отступлений от соглашения в соответствии со статьей 14 настоящих Правил, которые позволяют сторонам выбирать право, применимое к внедоговорным обязательствам по общему согласию.
- экологический ущерб. Правило применяется, если заявитель хочет основывать свои действия на закон государства, в котором вредные события.
- Нарушение прав интеллектуальной собственности. Права, применимого к недоговорное обязательство в результате нарушения прав интеллектуальной собственности является то, что страны, для которых защита была запрошена. Там может быть никаких отступлений к этому положению.
- Промышленные действия. Права, применимые к недоговорным обязательствам, связанные с ответственностью работника, работодателя или профессионального объединения в результате повреждений, вызванных забастовками, будь то в ходе или после события, в странах, в которых приняты соответствующие промышленные меры.

Исключённые меры

Он не применяется, в частности, к налоговой, таможенной и административной сферам. в отношении ответственности государств, или в отношении внедоговорных обязательств, вытекающих из:

- семьи или аналогичные отношения, включая обязательства обслуживания;
- режимы супружеской собственности и подобных завещаний и сукцессии;
- векселей, чеков, векселей и других оборотных документов;
- Закон о компаниях, в отношении, например их создания и правового потенциала, ответственности членом, и т.д.;
- отношения между поселенцами, попечители и бенефициаров доверия создается добровольно;

- ядерный ущерб
- нарушения неприкосновенности частной жизни и прав, относящихся к личности, включая клевету.

Связь с существующими международными конвенциями

Правила не затрагивают применения международных конвенций, регулирующих внедоговорных обязательств, которые одно или несколько государств-членов являются сторонами. Не позднее 11 июля 2008 г. государства-члены направляют Комиссии конвенции, указанные в параграфе 1 статьи 28. После этой даты государства-члены сообщают Комиссии о любой денонсации данных конвенций. Правила в целом применяются с 2009 года.

Между государствами-членами регламент переопределяет конвенций, заключенных между ними исключительно в том случае, если это важные вопросы, которые она охватывает.

Обзор

Не позднее 31 декабря 2008 г. Комиссия представляет Европейскому парламенту, Совету и Европейскому экономическому и социальному комитету исследование о праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам, возникающим вследствие посягательств на частную жизнь и на личные неимущественные права, с учетом правил в отношении свободы печати и свободы выражения мнений в средствах массовой информации.

Не позднее 20 августа 2011 года представит доклад о применении настоящих Правил, а затем может выдвигать любые необходимые поправки.

ССЫЛКИ

Акт	Вступление в силу	Крайний срок для транспонирования в государствах-членах	Официальный журнал
Регламент (ЕС) № 864/20078	20.7.2007 Дата подачи заявки: 11.1.2009	-	OJ L 199 от 31.7.2007

Статья 4

Общее правило

1. Если иное не предусмотрено настоящим Регламентом, то правом, подлежащим применению к внедоговорному обязательству, возникающему вследствие причинения вреда, является право страны, где наступает вред, независимо от того, в какой стране произошел юридический факт, влекущий наступление вреда, и в какой стране или в

каких странах наступают косвенные последствия данного юридического факта.

2. Однако если лицо, которое привлекается к ответственности, и лицо, которому причинен вред, в момент наступления вреда имеют свое обычное место жительства в одной и той же стране, то применяется право этой страны.

3. Если из всех обстоятельств дела вытекает, что причинение вреда имеет явно более тесные связи с другой страной чем та, которая указана в параграфах 1 или 2, то применяется право этой другой страны. Явно более тесная связь с другой страной может основываться, в частности, на отношении, ранее сложившемся между сторонами, например, договор, тесно связанный с соответствующим причинением вреда.

**ЮРИСДИКЦИЯ, ПРИЗНАНИЕ И ПРИВЕДЕНИЕ В
ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЯ СУДА ПО ГРАЖДАНСКИМ И
КОММЕРЧЕСКИМ ВОПРОСАМ
(Г.БРЮССЕЛЬ)**

АКТ

Регламент Совета (ЕС) Номер 44/2001г., декабрь 2000 по юрисдикции, признание и приведение в исполнение решения суда по гражданским и коммерческим вопросам (см.поправки к актам).

КРАТКИЙ ОТЧЕТ

Постановление устанавливает правила, зависящие от юрисдикции судов по гражданским и коммерческим делам. Процесс, зарегистрированный в стране Европейского Союза (ЕС) должен быть признан без специальных слушаний, если данное признание не оспаривается. Декларация, о том, что проводится иностранное слушание, должна быть выпущена после простых формальных проверок подтверждающих документов. В постановлении перечислены основания для неосуществления; однако, суды не должны устанавливать их по собственному усмотрению. Постановление не имеет отношение к доходу, таможенным или административным делам. И при этом оно не применяется к:

- состоянию или юридической способности физических лиц, супружеских дел, завещаний и наследства;
- банкротству;
- социальному обеспечению;
- арбитражу.

Правила юрисдикции

Основным принципом является то, что постановление исполняется приказом суда по гражданским и коммерческим вопросам должны осуществляться страной ЕС, в которой ответчик проживает постоянно, независимо от его/ее национальности. Постоянное место жительства определяется в соответствии с внутренним законодательством страны ЕС, где рассматривается вопрос в суде. Если сторона не проживает постоянно в стране ЕС, рассматривающей вопрос, суд обязан применять закон другой страны ЕС, чтобы определить, является ли сторона постоянным жителем в указанном государстве. В случае юридических лиц или фирм, постоянное место жительства определяется страной, где они имеют их установленное законом место, центральную администрацию

или основное место бизнеса. В случае доверия, постоянное место жительства определяется судом, который рассматривает дело, применяя его собственные правила частного международного права *.

Предъявление иска ответчику в другой стране ЕС

Кроме основного принципа юрисдикции, при определенных обстоятельствах ответчику можно предъявить иск в судах другой страны ЕС. В распоряжении перечислены области юрисдикции, где это - так: специальная или исключительная юрисдикция, так же как юрисдикция по делам, касающихся страхования, потребительских соглашений и индивидуальных договоров о найме.

Специальная юрисдикция судов включает следующее:

- вопросы, имеющие отношение к соглашению: как правило, они рассматриваются судами на местах рассмотрения данных обязательств;
- вопросы, имеющие отношение к поддержке: как правило, они должны быть представлены до начала судебного процесса на место, где кредитор является резидентом;
- вопросы, имеющие отношение к ответственности за неправомерные действия - нарушение законных прав, нарушение закона или квази-деликт закона: данные вопросы рассматриваются судами на местах происшествия опасных событий.

В вопросах, имеющих отношение к страхованию, страховщику может быть предъявлен иск в судах страны ЕС, где он или она имеют прописку или страны ЕС, где проживает истец, если меры принимаются страхователем, застрахованным или бенефициарием. Относительно страхования гражданской ответственности или страхования недвижимого имущества, страховщику можно, кроме того, предъявить иск в судах на месте возникновения опасного события.

Постановление также устанавливает правила о юрисдикции в делах, касающихся контрактов, заключенных потребителями. “Потребители” это люди, которые заключают соглашение с профессионалом в контексте вне их собственной торговли или профессии. Все соглашения, заключенные с лицом, которое преследует коммерческие или профессиональные действия в ЕС, охвачены, за исключением контрактов о перевозке, кроме тех, которые предусматривают комбинацию путешествия и размещения за цену с учетом всех услуг. Потребитель защищен, как описано в данном документе, если контракт, заключенный на продажу товаров финансирован на срок взноса кредита или через ссуду, подлежащую возмещению при расщорке или при любой форме кредита. Для того, чтобы потребитель воспользовался данной защитой в других случаях, соглашение должно

быть заключено с лицом, которое осуществляет коммерческую или профессиональную деятельность в стране ЕС, в которой потребитель имеет постоянное место жительства или осуществляет данную деятельность в этой стране. Потребитель может начать процесс либо в судах страны ЕС, в которой ответчик имеет постоянное место жительства, либо в судах на месте, где прописан потребитель (истец). Процесс может начаться против потребителя другой стороной соглашения только в судах страны ЕС, в которой прописан потребитель.

В делах, имеющих отношение к индивидуальным трудовым соглашениям, служащие могут либо предъявить иск их предпринимателю в судах страны ЕС, где прописан работодатель, либо в судах страны ЕС, где служащий обычно работает. Служащий, который обычно не работает ни в какой стране, может предъявить иск работодателю в судах на месте проведения бизнеса, который нанял служащего. Работодатель, который не прописан ни в одной стране ЕС, но имеет филиал, агентство или другое учреждение в одной из стран ЕС, которые рассматриваются как местом регистрации в данной стране. Работодатель имеет право начать процесс против служащего только в судах, где прописан служащий.

Независимо от постоянного места жительства, следующие суды имеют исключительную юрисдикцию начать процесс в отношении:

- абсолютного права в недвижимом имуществе или аренде недвижимого имущества: суды страны ЕС, в которой расположена собственность;
- законности конституции, недействительности или роспуска компаний или других юридических лиц или законности решений их органов: суды страны ЕС, в которой юридическое лицо является членом;
- законности записей в общественных регистраторах: суды страны ЕС, в которой сохранен регистр;
- регистрации или законности патентов, торговых марок, проектов или других подобных прав: суды страны ЕС, в которой были применены депозит или регистрация, или в соответствии с условиями инструмента Союза, или международное соглашение, которое необходимо применить;
- приведение в исполнение приказа суда: суды страны ЕС, в которой должен быть предписан приказ суда.

Если стороны, одна или больше, прописаны в ЕС, заключили условия применения юрисдикции *, только одобренный суд будет иметь юрисдикцию. Постановление устанавливает множество формальностей, которые должны быть соблюдены при выборе соглашений юрисдикции. Соглашение должно быть представлено в письменной форме или в форме, которую согласно процедурам, стороны устанавливают между собой или, в международной торговле или торговле, в форме, которая соответствует применению, одобренного сторонами.

Точно так же существуют условия для правил относительно соответчиков, действия на гарантии, гарантии или других имеющих отношение к третьей стороне слушаниях, встречных требованиях и делах, имеющих отношение к соглашению, если процесс может быть объединен с процессом, в отношении прав о недвижимом имуществе.

Постановление также обеспечивает механизм, при ведении незаконченных судебных дел, в другом месте (иск, находящийся на рассмотрении) и соответствующие действия.

Признание и осуществление

Процесс, проводимый в стране ЕС, должен быть признан в других странах ЕС без проведения любых специальных процедур. «Процесс» означает любой процесс, представленный в суде или трибунале страны ЕС, независимо от того, может ли быть назначено заседание, включая декрет, приказ, решение или предписание о выполнении. Не допускается рассмотрение международного дела.

Заседание не является официальным если:

- данный процесс явно противоречит публичному порядку в стране ЕС, в которой рассматривается процесс;
- ответчик не был своевременно обеспечен документами, в отношении слушания, что позволит ответчику обеспечить себе защиту;
- это противоречит доказательствам, представленным в споре между теми же самыми сторонами в стране ЕС, в которой рассматривается процесс;
- это противоречит более ранним доказательствам, представленным в другой стране ЕС или не являющейся страной ЕС, в отношении того же самого основания иска, и тех же самых сторон.

Суд, в котором рассматривается постановление, представленного в другой стране ЕС, может быть приостановлено судопроизводство, если обычный протест против слушания был расквартирован.

Слушание должно быть предписано в другой стране ЕС, когда, заявление любой заинтересованной стороны, было представлено там. Стороны имеют право обжаловать решение относительно предоставления декларации о правовом обеспечении.

Замена Брюссельского Соглашения 1968г.

Постановление заменяет Брюссельское Соглашение 1968г., которое применялось странами ЕС ранее, чем норматив вступал в силу. Соглашение применяется относительно тех территорий стран ЕС, которые находятся в пределах его территориальных возможностей, и это исключено из регулирования в соответствии со Статьей 299 Соглашения,

установленного Европейским Экономическим Сообществом (теперь Статья 355 Соглашения относительно Деятельность Европейского союза). Постановление также перечисляет множество других соглашений, договоров и соглашений между странами ЕС, которые заменяют данный документ.

Даже после того, как постановление вступало в силу, вопросы юрисдикции между Данией и другими странами ЕС продолжали определяться в соответствии с Брюссельским Соглашением 1968г. Данный выход Дании был основан на Протоколе, 1997г., Номер 5 на позиции Дании, в приложении к Соглашениям (теперь Протокол Номер 22). 19 октября 2005г., ЕС заключил соглашение с Данией о юрисдикции и признании и приведение в исполнение приказа суда по гражданским и коммерческим делам, которые расширяли условия регулирования в той стране. 27 апреля 2006г., соглашение было одобрено от имени Решения Совета ЕС 2006/325/ЕС. Оно вступало в силу 1 июля 2007г.

В соответствии с протоколом о местонахождении Объединенного Королевства и Ирландии, в приложении к Соглашениям, данные две страны выразили свое желание принять участие в утверждении и применении актов.

Основные термины, используемые в акте:

“Частное международное право” управляет международным элементом в делах частного закона, то есть семейного закона, закон о соглашениях и т.д. Это ветвь внутреннего законодательства государств, которая указывает, какой закон, внутренний или иностранный, должен быть применен в определенном случае.

“выбор юрисдикции” это общий принцип частного международного законодательства, стороны, которого свободны определять суд, ответственный за ведение любых споров, даже в тех случаях, если суд не имеет юрисдикции на основе фактов, связанных с соглашением в определенном месте.

СООТВЕТСТВУЮЩИЕ АКТЫ

Сообщение от Комиссии Европейскому парламенту, Совету и европейскому Экономическому и Социальному Комитету от 21 апреля 2009г. в отношении осуществления Постановления Совета (ЕС) Номер 44/2001 о юрисдикции и признании и приведение в исполнение приказа суда по гражданским и коммерческим делам [СOM (2009) 174 окончательная версия - Не изданный в Официальном Журнале].

Постановление Совета (ЕС) Номер 2201/2003 от 27 ноября 2003г. относительно юрисдикции и признания и приведение в исполнение приказа суда в супружеских делах и делах родительской ответственности [Официальный Журнал L 338 из 23.12.2003].

Данное постановление применяется в гражданских делах, имеющих отношение к разводам, юридическом разделении имущества и аннулировании брака, так же как ко всем аспектам родительской ответственности. Оно не применяется в гражданских делах, касающихся обязательств обслуживания, которые перечислены в Постановлении (ЕС) Номер 4/2009.

Протокол, Гаага, 28 сентября 1955 г.
«ПРОТОКОЛ О ПОПРАВКАХ К ВАРШАВСКОЙ КОНВЕНЦИИ
1929 ГОДА ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ
ПЕРЕВОЗОК (ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА)»

Подписавшиеся правительства, считая желательным внести поправки в Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 г., пришли к соглашению о следующем:

Глава I. Поправки к Конвенции

Статья I.

В ст. 1 Конвенции:

а) опустить параграф 2 и заменить его следующим:

«2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место определения 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 другого государства, даже если это Государство 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».

б) Опустить параграф 3 и заменить его следующим:

«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 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».

Статья II.

В ст. 2.0 Конвенции опустить параграф 2 и заменить его следующим:

«2. Настоящая Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок».

Статья III.

В ст. 3 Конвенции:

а) Опустить параграф 1 и заменить его следующим:

«1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской Конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лица, а также при утере или повреждении багажа».

г) Опустить параграф 2 и заменить его следующим:

«2. Проездной билет будет являться свидетельством заключения договора о перевозке и его условий. Отсутствие, неправильность или утеря проездного 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 с согласия перевозчика пассажир принят на борт самолета без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, требуемого параграфом 1 в) настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения статьи 22».

Статья IV.

В ст. 4 Конвенции:

а) опустить параграфы 1, 2, 3 и заменить их следующими:

«1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 статьи 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения багажа».

г) Опустить параграф 4 и заменить его следующим:

«2. Багажная квитанция будет до доказательства противного являться свидетельством 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 правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция (если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 в) в статье 3) не содержит уведомления, требуемого параграфом 1 в) настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22».

Статья V.

В ст. 6 Конвенции опустить параграф 3 и заменить его следующим:

«3. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна».

Статья VI.

Опустить ст. 8 Конвенции и заменить ее следующей:

«Воздушно - перевозочный документ должен содержать:

- а) указание места отправления и места назначения;
- б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- в) уведомление отправителя о том, что, если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров».

Статья VII.

Опустить ст. 9 Конвенции и заменить ее следующей:

«Если с согласия перевозчика товары погружены на борт воздушного судна без составления воздушно - перевозочного документа или если воздушно - перевозочный документ не содержит уведомления, требуемого параграфом в) статьи 8, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22».

Статья VIII.

В ст. 10 Конвенции опустить параграф 2 и заменить его следующим:

«2. Отправитель будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности,

неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем».

Статья IX.

В ст. 15 Конвенции добавить следующий параграф:

«3. Ничто в настоящей Конвенции не мешает выдаче передаваемого воздушно - перевозочного документа».

Статья X.

В ст. 20 Конвенции опустить параграф 2.

Статья XI.

Опустить ст. 22 Конвенции и заменить ее следующей:

Статья 22

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой двести пятьдесят тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, эквивалентная капитализированная сумма указанных платежей не может превышать двухсот пятидесяти тысяч франков. Однако посредством особого Соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или товаров, или какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы, которой ограничивается ответственность перевозчика, должен быть только общим весом указанного веса или мест. Однако когда утеря, повреждение или задержка зарегистрированного багажа или груза или какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или в тот же самый воздушно - перевозочный документ, то общий вес такого места или мест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается пятью тысячами франков с пассажира.

4. Пределы, установленные 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. Вышеуказанное положение не будет применяться, если сумма, присужденная за возмещение вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, 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.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения».

Статья XII.

В ст. 23 Конвенции существующий параграф поставить под номером 1 и добавить следующий параграф:

«2. Параграф 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или вреда, происшедших в результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока».

Статья XIII.

В ст. 25 Конвенции опустить параграфы 1 и 2 и заменить их следующим:

«Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, 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 упущения поставленного лица будет также доказано, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей».

Статья XIV.

После ст. 25 Конвенции поместить следующую статью:

Статья 25 А.

1. Если иск предъявлен к поставленному лицу перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такое поставленное лицо, если оно докажет, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на ограничения ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании статьи 22.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.

3. Положения параграфов 1 и 2 настоящей статьи не будут применяться, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения поставленного лица, совершенных с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред».

Статья XV.

В ст. 26 Конвенции опустить параграф 2 и заменить его следующим:

«2. В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение».

Статья XVI.

Опустить ст. 34 Конвенции и заменить ее следующей:

«Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся перевозочных документов, не будут применяться в случае перевозки, осуществляемой при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации».

Статья XVII.

После ст. 40 Конвенции поместить следующую статью:

Статья 40 А.

1. В параграфе 2 статьи 37 и в параграфе 1 статьи 40 выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает «Государство». Во всех других случаях выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает Государство, чья ратификация или присоединение к Конвенции вошли в силу и чья денонсация Конвенции не вошла в силу.

2. Для целей настоящей Конвенции слово «территория» означает не только территорию метрополии Государства, но также все другие территории, за внешние отношения которых это Государство несет ответственность.

Глава II. Пределы применения Конвенции с внесенными в нее изменениями

Статья XVIII.

Конвенция с изменениями, внесенными настоящим Протоколом, будет применяться к международной перевозке, как она определена в статье 1 Конвенции, при условии, что места отправления и назначения, упомянутые в этой статье, находятся либо на территориях двух Государств, являющихся Сторонами Протокола, либо на территории

одного Государства, являющегося Стороной настоящего Протокола, с предусмотренной остановкой на территории другого Государства.

Глава III. Заключительные статьи

Статья XIX.

Между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и Протокол должны читаться и истолковываться вместе как единый документ и должны называться Варшавская конвенция с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 г.

Статья XX.

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями параграфа 1 статьи XXII он будет открыт для подписания от имени любого Государства, которое до этой даты ратифицировало Конвенцию или присоединилось к ней или которое участвовало в 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 стороной Конвенции, будет иметь значение присоединения к Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.

3. Ратификационные грамоты должны быть сданы на хранение Правительству Польской Народной Республики.

Статья XXII.

1. После того как 30 Государств, подписавших настоящий Протокол, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, он вступит в силу между ними на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной грамоты. Он должен вступать в силу для каждого Государства, ратифицировавшего его позднее, на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты этого Государства.

2. После вступления в силу настоящего Протокола он должен быть зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Правительством Польской Народной Республики.

Статья XXIII.

1. Настоящий Протокол после вступления его в силу будет открыт для присоединения любого Государства, не подписавшего его.

2. Присоединение к настоящему Протоколу какого-либо Государства, не являющегося Стороной Конвенции, должно иметь значение присоединения к Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.

3. Присоединение должно производиться посредством сдачи на

хранение Правительству Польской Народной Республики документа о присоединении и должен возыметь действие на девяностый день после сдачи его на хранение.

Статья XXIV.

1. Каждая из Сторон настоящего Протокола может денонсировать Протокол посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Народной Республики.

2. Денонсация возымеет действие по истечении шести месяцев со дня получения Правительством Польской Народной Республики сообщения о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Конвенции любой из этих сторон в соответствии со статьей 39 Конвенции ни в коем случае не должна толковаться как денонсация Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.

Статья XXV.

1. Настоящий Протокол будет применяться ко всем территориям, за внешние отношения которых несет ответственность Государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, за исключением территорий, относительно которых было сделано заявление в соответствии с параграфом 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 несколько территорий, за внешние отношения которых такое Государство несет ответственность.

3. Любое Государство может впоследствии посредством сообщения, направленного Правительству Польской Народной Республики, распространить действие настоящего Протокола на какую-либо территорию или на все территории, в отношении которых оно сделало заявление в соответствии с параграфом 2 настоящей статьи. Извещение должно вступить в силу на девяностый день после получения его этим правительством.

4. Любое Государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, может денонсировать его в соответствии с положениями параграфа 1 статьи XXIV отдельно в отношении какой-либо одной или в отношении всех территорий, за внешние отношения которых такое Государство несет ответственность.

Статья XXVI.

Никакие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются, за исключением того, что Государство может в любое время заявить посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Народной Республики, что Конвенция с изменениями, внесенными настоящим

Протоколом, не должна применяться к перевозке лиц, грузов и багажа для его военных властей на воздушном судне, зарегистрированном в этом Государстве, все места на котором были зарезервированы такими властями или от их имени.

Статья XXVII.

Правительство Польской Народной Республики должно немедленно сообщать Правительствам всех Государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол, всем Государствам, являющимся Сторонами Конвенции или настоящего Протокола, и всем Государствам - членам Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также Международной организации гражданской авиации:

- а) о любом подписании настоящего Протокола и дате этого подписания;
- б) о сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, касающихся настоящего Протокола, и дате этой сдачи;
- в) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с параграфом 1 статьи XXII;
- г) о получении какого-либо сообщения о денонсации и дате этого получения;
- д) о получении какого-либо заявления или сообщения, сделанного на основании статьи XXV, и дате этого получения;
- е) о получении какого-либо сообщения, сделанного на основании статьи XXVI, и дате этого получения.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, будучи должным образом уполномочены, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Гааге 28 дня сентября месяца 1955 г. 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, является основным.

Настоящий Протокол будет сдан на хранение Правительству Польской Народной Республики и в соответствии со статьей XX будет оставаться открытым для подписания, и это Правительство разошлет заверенные копии настоящего Протокола правительствам всех Государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол, всех Государств, являющихся сторонами Конвенции или настоящего Протокола, всех Государств, являющихся членами Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также направит заверенную копию и Международной организации гражданской авиации.

(Протокол подписан от имени следующих государств: Бельгии, Бразилии, Чехословакии, Эйре, Египта, Франции, Германии, Греции, Венгрии, Израиля, Италии, Лаоса, Лихтенштейна, Люксембурга, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Филиппин, Польши, Португалии, Румынии, Сальвадора, Швеции, Швейцарии, США, СССР, Венесуэлы).

СОДЕРЖАНИЕ

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ С УЧАСТИЕМ ИНОСТРАННЫХ СУБЪЕКТОВ. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОЦЕСС (МАТЕРИАЛЫ СЕМИНАРА) (г. Караганда, 2-3 июня 2011 года)

Бекназаров Б.А. Приветственное слово.....	3
СЕССИЯ 1. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ С УЧАСТИЕМ ИНОСТРАННЫХ СУБЪЕКТОВ	
Мамырбаев Р. Н. Пути совершенствования законодательства по перевозке и транспортной экспедиции в рамках Таможенного союза	5
Отческая Т.И. Рассмотрение споров, вытекающих из отношений перевозки (международная практика).....	12
Мамбетова Ж. М. Правовое регулирование договоров о международных перевозках.....	38
Ескендиров А.К Понятие и виды международных перевозок грузов и пассажиров.....	44
Искакбеков А. А. Вопросы совершенствования правового регулирования мультимодальных перевозок.....	56
Хон Л.Г. Основания прекращения договоров перевозки.....	60
Мукушев Е.К. Договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом по законодательству Республики Казахстан.....	68

СЕССИЯ 2. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ С УЧАСТИЕМ ИНОСТРАННЫХ СУБЪЕКТОВ

Отческа Т.И.

Правовое регулирование вопросов осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг в рамках СНГ 75

Есенбай А.Е.

Общие вопросы определения, понятия и исполнения договора транспортной экспедиции 85

Омарова Б. Н.

Договор транспортной экспедиции по организации перевозок с участием иностранных субъектов (договор международной транспортной экспедиции) 89

Раззак Н. Р

Некоторые вопросы международного транспортно – экспедиционного обязательства 92

Комиршинов М.Г.

Договор транспортной экспедиции, субъекты международных договоров 100

Танатова Г.А.

Актуальные вопросы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов 106

Отемис А.О

Актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов 116

СЕССИЯ 3. ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОЦЕССА

Отческа Т.И.

Практическое значение судебных актов, принимаемых Экономическим Судом СНГ при разрешения возникающих вопросов в сфере осуществления международных перевозок грузов и реализации договоров транспортной экспедиции между хозяйствующими субъектами стран СНГ 126

Моник Силвия Стенжель Применение закона и юрисдикции. Конвенция КПДГ (CMR) о договоре международной перевозки грузов.....	136
Рыспекова Г.О Компетенция судов Республики Казахстан по делам с участием иностранных лиц.....	143
Исмаилова Г.Б. Процессуальная правоспособность иностранных организаций...	152
Таткеева К. К. Отдельные аспекты судопроизводства по делам, вытекающим из договоров с участием иностранных лиц в Республике Казахстан.....	156
Жанузаков С.Н. Процессуальные права и обязанности иностранных лиц в процессе.....	172
Кайкенов С.С. Исполнение поручений иностранных судов о выполнении отдельных процессуальных действий.....	180
РЕКОМЕНДАЦИИ УЧАСТНИКОВ СЕМИНАРА Рекомендации международного регионального семинара «Актуальные проблемы договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных субъектов. Международный процесс».....	187
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	
Моник Силвия Стенжель Европейское законодательство по транспортному праву (слайды).....	195
Постановление Рим I и договоры о перевозках (слайды).....	214
Адилгереев С. С. Транспортно-экспедиторские услуги в Актауском международном морском торговом порту (слайды).....	222
Искакбековым А. А. Договор транспортной экспедиции с иностранным экспедитором (договор).....	226

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Задачи и вопросы для работы в группах..... 234

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Конвенция для унификации некоторых правил,
касающихся международных воздушных перевозок
(Варшава, 12 октября 1929 г.)..... 240

Конвенция для унификации некоторых правил международных
воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 года)..... 256

Конвенция о договоре международной дорожной
перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.)..... 279

Права, применяемые к договорным обязательствам - Рим I..... 307

Права, применимые к внедоговорным обязательствам - Рим II ... 313

Юрисдикция, признание и приведение в исполнение решения
суда по гражданским и коммерческим вопросам
(г.Брюссель)..... 319

«Протокол о поправках к Варшавской Конвенции 1929 года
унификации некоторых правил, касающихся международных
воздушных перевозок (Гамбургские правила)»
Протокол, Гаага, 28 сентября 1955 г..... 325

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ВЕРСТКА И ПЕЧАТЬ В ТОО «ДАМЕ»
г. Астана, ул. Бигельдинова 10
8 /7172/ 23 01 49