

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЧАСТНОГО ПРАВА В ОТНОШЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМ СООБЩЕНИЕМ.

Презентацию
подготовили: Кутукова
Екатерина, Маркина
Анна, Сорокина Елена,
Троицкая Софья



Источники, регулирующие международные мультимодальные перевозки

- 1) Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.)
- 2) Конвенция ООН "О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов" 2008 г.
- 3) Унифицированные правила ЮНКТАД/МТП для транспортных документов смешанной перевозки 1992 г.
- 4) Стандартные (Общие) условия оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении 1992 г., разработанные Международной федерацией экспедиторских ассоциаций – ФИАТА

Для того чтобы перевозка подпадала под понятие мультимодальной, необходимо соблюсти несколько условий:

- мультимодальная перевозка должна быть оформлена договором смешанной перевозки;
- мультимодальная перевозка должна осуществляться более чем одним видом транспорта;
- мультимодальная перевозка должна сопровождаться передачей груза в ведение мультимодального оператора с целью его доставки из одной страны в другую



Подходы к определению сферы применения международных соглашений:

1) наличие ответственности перед грузовладельцем первого перевозчика на всем протяжении перевозки груза, из каких бы отрезков она ни складывалась и какими бы видами транспорта ни выполнялась мультимодальная перевозка

2) сетевой подход (network system liability). При мультимодальной перевозке каждый из соперевозчиков несет ответственность за утрату или повреждение груза, допущенные только на его отгрузке (участке) пути.

Ответственность перевозчика и её размер

1) Согласно Женевской конвенции:

Статья 16. Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждения или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Статья 18. В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.



2) Согласно Правилам ЮНКТАД:

Предел ответственности оператора за утрату или повреждение груза определяется в размере 8,33 СПЗ за кг, если в смешанную перевозку не включается водный участок, если в договоре не предусмотрено иное. В случае если смешанная перевозка включает водный участок, то предел ответственности оператора за повреждение или утрату груза ограничивается 666,67 СПЗ за грузовое место или единицу груза либо 2 СПЗ за 1 кг веса брутто груза.

3) Согласно Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов ("Роттердамские правила")

Ответственность грузоотправителя

1) Согласно Женевской Конвенции:

Статья 22. Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный оператором смешанной перевозки, если такой ущерб был причинен по вине или небрежности грузоотправителя или его служащих или агентов, когда такие служащие или агенты действовали в пределах их служебных обязанностей.



2) Согласно Правилам ЮНКТАД:

Грузоотправитель рассматривается как лицо, которое гарантирует оператору правильность всей информации, предоставленной в отношении грузов и, в частности, их опасного характера.

Обязанность грузоотправителя возместить оператору весь ущерб, причиненный в результате предоставления неправильной соответствующей информации, не ограничивается теми случаями, когда предоставляется неточная информация, но распространяется также и на случаи, когда информация является неполной.

Судебные иски. Юрисдикция перевозчика.



1) Согласно Женевской Конвенции

При условии, что другая применимая международная конвенция не содержит иных положений, регрессный иск о возмещении ущерба может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным на основании настоящей Конвенции

2) Согласно ФИАТА:

Иски к оператору могут быть предъявлены только в месте нахождения оператора, как это заявлено на лицевой стороне этого коносамента, и должны рассматриваться в соответствии с законом страны, где расположено это предприятие.

Спасибо за внимание!

