



## Экономический и Социальный Совет

Distr.: General  
21 November 2014  
Russian  
Original: English, Russian and  
French

---

### Европейская экономическая комиссия

#### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по железнодорожному транспорту

##### Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 24–26 ноября 2014 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**К единому железнодорожному праву  
в общеевропейском регионе и в евро-азиатских  
транспортных коридорах**

### Проект соответствующих правовых положений\*

#### Записка секретариата

#### Мандат

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с результатами/видами деятельности направления деятельности 4: "Железнодорожный транспорт и проект трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)" программы работы подпрограммы по транспорту на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23) и с кругом ведения Группы экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву (ECE/TRANS/2013/9), принятыми Комитетом по внутреннему транспорту 28 февраля 2013 года (ECE/TRANS/236, пункт 72) и Исполнительным комитетом ЕЭК 11 июля 2013 года (EXCOM/CONCLU/62 и ECE/EX/2013/L.7).

2. Секретариат подготовил проект (ECE/TRANS/SC.2/2014/5) соответствующих правовых положений для включения в новое международное железнодорожное право в соответствии с заключениями пятой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, пункты 13–21), шестой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, пункты 6–39), седьмой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/2, пункты 6–54), восьмой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/7, пункты 6–46) и девятой сессий (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/10) группы экспертов. Проект также принима-

---

\* Настоящий документ публикуется без официального редактирования.

ет во внимание соображения и предложения, сделанные во время неофициальной встречи “друзей Председателя” группы экспертов (Женева, 29 сентября 2014 года).

3. В соответствии с совместной декларацией, рабочая группа может пожелать рассмотреть и одобрить проект соответствующих правовых положений для включения в новое международное железнодорожное право для передачи на предстоящее заседание Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (24-26 февраля 2015 года).

## Область применения

### Статья 1 ЦИМ/статья 1 СМГС, статья 2 ОП (новых Общих положений)

ЦИМ применимы к перевозке между их Договаривающимися сторонами даже в случае транзита через третьи страны. ЦИМ также применимы (по аналогии с КДПГ), если их Договаривающейся стороной является только одно государство, будь то место принятия товара или место доставки (см. также § 2 статьи 1 МК).

СМГС (2012 год) действует исключительно в отношении перевозок по железнодорожным линиям стран, которые являются участниками данного Соглашения (в том числе и для целей транзита).

В том случае, если СМГС не применяется в стране происхождения или в стране назначения и если перевозка осуществляется по железным дорогам по крайней мере двух стран-участниц, в отсутствие других соглашений о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении (прежде всего ЦИМ) действует соответствующий транзитный тариф.

Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок может оказаться применимым в том случае, если в отношении единого евро-азиатского договора о перевозке грузов по железной дороге (заключенного, например, экспедитором или несколькими железнодорожными компаниями и грузоотправителем на перевозку грузов между Женевой и Иркутском) не действуют ни ЦИМ, ни СМГС, а только национальное законодательство.

До тех пор, пока стороны договора перевозки груза разрешают, как это имеет место в настоящее время, прекращение доставки и переоформление партий товаров на внешних границах/периметре действия ЦИМ/СМГС, новый единый правовой режим железнодорожных перевозок не заменяет ни ЦИМ, ни СМГС.

Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок не будет ограничиваться применением пункта 2 статьи 1 ЦИМ (или аналогичных положений, которые могут быть включены в будущие варианты СМГС), разрешая сторонам договора железнодорожной перевозки груза договориться о применении ЦИМ в рамках прямого сообщения в случае, когда по крайней мере

### Статья 1 Область применения

§ 1 Данный правовой режим должен применяться к договору железнодорожной перевозки груза за плату,

1. когда место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего правового режима, и
2. если стороны договора перевозки примут решение, что этот договор попадает под действие данного правового режима, и
3. если условия ЦИМ и/или СМГС или двусторонних или многосторонних соглашений между Договаривающимися государствами не относятся к договору, покрывающему всю поездку.

§ 2 Стороны договора перевозки могут также согласовать применение настоящего правового режима при перевозках, осуществляемых другими видами транспорта как дополнение к трансграничному железнодорожному транспорту

1. если такое соглашение не противоречит ни одной международной конвенции, регулирующей такие дополнительные перевозки, и
2. если Договаривающиеся государство, законодательство которого применяется к таким мультимодальным перевозкам, не заявило, что оно не будет применять эту правовую режим к договорам мультимодальных перевозок.

§ 3 Два или более договаривающихся государства могут заключать договора, в которых данный правовой режим признается применимым к договорам железнодорожной перевозки между их странами в тех случаях, которые не предусмотрены в § 1 и § 2.

место приема груза или место, предусмотренное для выдачи, находится на территории Договаривающейся стороны ЦИМ.

Ни одна сторона ни разу не воспользовалась возможностями, предоставляемыми п. 2 статьи 1 ЦИМ, действующих с 2006 года. Это может быть связано с тем, что распространение правовых положений за сферу действия соответствующих норм публичного права не исключает возможной коллизии с императивными нормами, действующими за пределами ЦИМ, о чем субъектам государственного и частного секторов может быть неизвестно.

Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок, объединяющий известные административные процедуры и правовые положения ЦИМ и СМГС, может повысить степень доверия к ним и содействовать их осуществлению всеми сторонами.

Рассматривается необходимость включения соответствующих положений, регулирующих автомобильные, внутренние водные и морские перевозки, в качестве дополнения к международной железнодорожной перевозке, как это предусмотрено в пунктах 3 и 4 статьи 1 ЦИМ.

#### **Статья 5 ЦИМ/статья 2 СМГС, статья 4 ОП**

ЦИМ, СМГС и другими международными конвенциями (например, в статье 41 КДПГ и в статьях 49, 26, 47 МК) определен императивный характер норм, которые действуют, если эти конвенции не предусматривают отклонений/исключений.

Это верно также в том случае, если применение данного нового правового режима железнодорожных перевозок согласовано сторонами договора перевозки. Если стороны договорились о применимости указанного правового режима, то он имеет императивный характер и применяется в целом.

Как и в статье 5.3 ЦИМ и статьях 25–27 МК, новым единым правовым режимом железнодорожных перевозок может быть предусмотрено, что перевозчик может принимать ответственность и обязательства в отношении своих клиентов в большем объеме, чем это предусмотрено данным новым режимом.

#### **Статья 2**

##### **Право императивного характера**

**§ 1** Если настоящим правовым режимом не предусмотрено иное, то любое условие, согласованное сторонами договора перевозки, которое будет отступать от этого правового режима, недействительно и лишено законной силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки.

**§ 2** Несмотря на это перевозчик может принимать ответственность и обязательства в дополнение к тем, которые предусмотрены настоящим режимом железнодорожных перевозок.

## Статья 2 ЦИМ/статья 4 СМГС

Договорные отношения между перевозчиками и заказчиками регулируются международными транспортными конвенциями. Они содержат положения частного права. Публичное право в них не затрагивается. В ЦИМ и СМГС данная ситуация рассматривается по-разному.

Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок также мог бы регулировать данные вопросы и, при необходимости, содержать среди прочего ссылку на более важные правила железнодорожных перевозок, относящиеся к административной сфере и сфере безопасности, на которые новый режим не должен распространяться (например, лицензирование и мониторинг железнодорожных предприятий, сертификация безопасности и права доступа к инфраструктуре).

Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок предполагает и может предусматривать, что перевозки, на которые он распространяется, остаются под действием этих и других предписаний национального и международного права. В случае нарушений соответствующие санкции применяются согласно надлежащему национальному публичному праву.

## Заключение и выполнение договора перевозки

### Статья 6 ЦИМ/статьи 7, 8 (§§ 3, 4) ОП

В соответствии со статьей 6 ЦИМ (статья 4 КДПГ) договор перевозки заключается по соглашению между заинтересованными сторонами. В соответствии со статьей 7 СМГС договор перевозки заключается путем оформления накладной и приема груза к перевозке и принятия накладной.

## Статья 3 Условия публичного права

Данный правовой режим регулирует только те права и обязанности сторон по договору перевозки, которые вытекают из такого договора. Перевозки, к которым применяется настоящий правовой режим, остаются под действием условий публичного права, в частности условий публичного права, регулирующих

1. безопасную перевозку опасных грузов, а также другие вопросы безопасности,
2. таможенные формальности или
3. защиту животных.

## Статья 4 Договор перевозки

Поскольку новый единый правовой режим железнодорожных перевозок начнет применяться только по соглашению между всеми сторонами договора, заключение договора перевозки также потребует согласия всех сторон. Такое соглашение, в частности для больших (по объему) контрактов, могло бы быть достигнуто до приема груза к перевозке и принятия накладной.

В § 1 проекта содержатся обязательство перевозчика перевезти и доставить грузы и обязательство грузоотправителя оплатить расходы. Обязательство грузоотправителя также регулируется Статьей 7 § 1.

В соответствии с ЦИМ и СМГС накладная оформляется на каждый груз. Одна накладная уже необязательно должна относиться только к одной повагонной отправке.

С учетом важности использования надлежащих языков можно было бы применить соответствующие положения СМГС, предусмотрев в них необходимость определения языков, на которых будет составлена накладная, до ее оформления.

В рамках нового единого правового режима железнодорожных перевозок **можно было бы** сослаться на новую единую накладную ЦИМ/СМГС (см. § 15 статьи 7 СМГС).

Согласно ЦИМ и СМГС (а также статью 5 КДПГ и статью 7 Монреальской конвенции) участвующие стороны подписывают или надлежащим образом подтверждают накладную. При необходимости в рамках нового единого правового режима железнодорожных перевозок также может быть рассмотрен вопрос о количестве экземпляров и порядке их передачи различным участ-

**§ 1** В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан перевозить груз в место назначения и передать там получателю. В соответствии со статьей 7 грузоотправитель обязан оплатить затраты, касающиеся перевозки.

**§ 2** Договор перевозки подтверждается накладной. Международные ассоциации, имеющие отношение к железнодорожной отрасли, могут создать модель накладной, также учитывающей таможенные вопросы. Для всей совокупности грузов (отправки), подлежащей перевозке на основании соответствующего договора, оформляется только одна накладная, даже в том случае, если совокупность грузов состоит из нескольких частей или перевозится в нескольких вагонах.

Утеря накладной, или ее отсутствие по другим причинам, или неправильность накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием настоящего правового режима.

**§ 3** Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком. В качестве подписи могут использоваться отпечаток календарного штампа, штамп, отметка кассового аппарата об оплате или отметка, нанесенная любым другим соответствующим способом. Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на накладной прием груза и вручить экземпляр накладной отпра-

никам и заинтересованным сторонам на основании соответствующих положений СМГС, КДПГ и Монреальской конвенции.

В соответствии с ЦИМ и СМГС использование электронной накладной следует разрешить. После консультаций с экспертами в новый правовой режим, возможно, потребуется включить более подробную информацию с учетом Протокола к КДПГ от 20.02.2008 года и главы 3 Роттердамских правил, предусматривающих более обширную информацию об электронной регистрации, чем в случае ЦИМ и СМГС.

#### Статья 7 ЦИМ/статья 7 СМГС, статья 8 (§§ 1, 2) ОП

В КДПГ (статья 6), ЦИМ и, в определенной степени, СМГС и МК (статьи 5 и 6) содержащиеся в накладной сведения различаются следующим образом:

- a) обязательно должны указываться;
- b) в соответствующих случаях должны указываться;
- c) могут указываться.

Такое же различие можно было бы проводить и в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок.

вителю.

**§ 4** Накладная может составляться или использоваться в виде электронного сообщения.

Электронный документ, имеющий те же самые функции, как и накладная, будет считаться эквивалентным накладной, при условии, что подлинность и целостность документа всегда гарантированы (электронная накладная).

#### Статья 5

##### Содержание накладной

**§ 1** В накладной должны содержаться следующие сведения:

- a) дата и место ее составления;
- b) наименование и адрес отправителя;
- c) наименование и адрес договорного перевозчика;
- d) наименование и адрес лица, которому был фактически вверен груз, если этим лицом не является договорный перевозчик;
- e) место и дата приема груза к перевозке;
- f) место доставки;
- g) наименование и адрес получателя;
- h) наименование груза и указание способа упаковки, а для опасных грузов – их общепризнанное наименование;
- i) количество грузовых мест и их особые обозначения и номера;
- j) номер вагона (номера вагонов), в котором(ых) перевозится груз;
- k) в случае использования интермодальной транспортной единицы – ее категория, номер или другие характеристики, необходимые для ее идентификации;
- l) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;

**Статья 8 ЦИМ/статья 12 СМГС, статья 9 ОП**

В статье 8 ЦИМ, в § 1 статьи 12 СМГС, в статье 7 КДПГ и статье 10 МК содержатся аналогичные положения об ответственности отправителя за сведения, внесенные в накладную. Кроме того, в статье 9 ЦИМ и статье 22 КДПГ содержатся положения о мерах, которые должны быть приняты перевозчиком в том случае, если он не был проинформирован об опасном характере принятых им грузов. Исходя из этого, в новый правовой режим железнодорожных перевозок могут быть включены аналогичные общие положения.

В соответствии с общими принципами права отправитель несет ответственность за информацию, которую перевозчик вносит в накладную по его просьбе. Таким образом, необходимость во включении указанных принципов в новый режим отсутствует.

- m) подробный перечень документов, требуемых таможенными и прочими административными органами, приложенных к накладной или находящихся в одном из этих органов либо в органе, указанном в договоре, которые могут быть предоставлены в распоряжение перевозчика;
- n) провозная плата и другие затраты на перевозку, которые должны быть оплачены получателем.

**§ 2** При необходимости в накладной, кроме этого, должны содержаться следующие сведения:

- a) провозная плата и другие затраты на перевозку, которые берет на себя отправитель;
- b) согласованное время доставки;
- c) согласованный маршрут следования;
- d) перечень документов, не указанных в пункте m) § 1, которые переданы перевозчику;
- e) сведения отправителя, касающиеся количества и обозначения пломб, наложенных им на вагон.

**§ 3** Участники договора перевозки могут вносить в накладную любые другие отметки, которые они сочтут необходимыми.

**Статья 6  
Ответственность за сведения, внесенные в накладную**

**§ 1** Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие:

- a) указанных отправителем или от его имени в накладной неточных сведений или
- b) умолчание отправителем сведений, предписываемых в отношении свойств опасных грузов.



**Статья 10 ЦИМ/статьи 15, 13, 12, § 3 СМГС, статьи 24, 23 ОП**

Поскольку новый правовой режим железнодорожных перевозок применяется только по соглашению сторон договора перевозки, то обязательства перевозчика по предоставлению социально значимых услуг (прежде всего транспортные и тарифные обязательства) не носят актуального характера. Таким образом, соответствующие положения об оплате расходов согласно КДПГ (статья 6, часть 1, подпункт i), и часть 2, подпункт b)) и ЦИМ (§ 1 о) и § 2 b) статьи 7, статья 10 и § 1 статьи 17) могут быть включены в новый правовой режим.

**§ 2** Умолчание сведений отправителем в отношении свойств опасных грузов, дает право перевозчику в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз либо обезвредить его. В этом случае перевозчик может требовать возмещения расходов или издержек, необходимость которых обусловлена принимаемыми мерами, и не обязан платить компенсацию за стоимость опасных грузов, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при приеме его к перевозке.

**Статья 7  
Оплата расходов**

**§ 1** Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то расходы, связанные с перевозкой (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные пошлины и другие расходы, возникшие за период от заключения договора до доставки груза), оплачиваются отправителем. Если иное не оговорено, перевозчик имеет право требовать провозные платежи до начала перевозки.  
**§ 2** Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов возлагается на получателя и получатель не забрал накладную, не явился для получения груза и не воспользовался своими правами согласно §§ 2 и 3 статьи 14 и не изменил договор перевозки согласно статье 15, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.

**Статья 8  
Оплата провозных платежей**

**§ 1** Провозные платежи исчисляются по тарифам, действующим в день заключения договора перевозки, в валюте, определяемой в соответствии с применяемыми тарифами для международной перевозки. Провозные платежи исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

**§ 2** Если соглашением между перевозчиком и отправителем не предусмотрено иное, оплата провозных платежей осуществляется:

- отправителем – участвующим в перевозке груза перевозчиком, за исключением перевозчика, выдающего груз, за

осуществляемую ими перевозку;

- получателем – перевозчику, выдающему груз, за осуществляемую им перевозку.

**§ 3** Перевозчику должны быть возмещены все расходы, связанные с перевозкой груза, не предусмотренные применяемыми тарифами и вызванные причинами, находящимися вне сферы рисков, которые несет перевозчик. Данные расходы устанавливаются на дату их возникновения отдельно для каждой отправки и подтверждаются соответствующими документами. Возмещение дополнительных расходов осуществляется в порядке, предусмотренном §2 настоящей статьи.

**§ 4** В случае перегрузки груза на станции примыкания железных дорог разной ширины колеи из одного вагона в два или более вагонов другой ширины колеи, перевозчик имеет право исчислить провозные платежи за груз, погруженный в другой вагон, отдельно как за самостоятельную отправку.

#### Статья 11 ЦИМ/статья 12 § 2 СМГС, статья 16 ОП

В статье 11 ЦИМ и в § 2 статьи 12, а также в § 7 статьи 9 СМГС содержатся аналогичные положения, касающиеся проверки груза. Таким образом, соответствующие положения в новом правовом режиме железнодорожных перевозок могут быть основаны на более кратких положениях ЦИМ и, в интересах клиентов железных дорог, могут также включать соответствующие положения § 2 статьи 12, раздел 3, СМГС.

В соответствии со статьей 8 КДПГ перевозчик обязан провести определенные проверки, связанные с записями в накладной и

#### Статья Н Проверка

**§ 1** Перевозчик имеет право проверить, соблюдены ли условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Если проверка касается содержимого отправки, то она должна проводиться, если это возможно, в присутствии полномочного лица, а в том случае, если это невозможно, перевозчик приглашает двух независимых свидетелей, за исключением случаев наличия других положений в законах и предписаниях государства, в котором проводится проверка.

**§ 2** Если отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, или не соблюдены соответствующие положения публичного права, то результаты проверки вносятся в накладную. В этом случае вызванные проверкой расходы обеспечиваются залогом груза, если только они не были оплачены незамедлительно.

**§ 3** Если погрузку производит отправитель, то он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его

содержимым грузовых мест, даже если отправитель не требует таких проверок.

Введение такого требования не представляется подходящим для железнодорожного транспорта с учетом его иных оперативных потребностей по сравнению с автомобильным транспортом.

В положениях о доказательной силе накладной (статья 10 новой конвенции) указано, какие проверки перевозчик обязан проводить в своих собственных интересах для защиты своих прав.

#### **Статья 12 ЦИМ/статьи 8, 23, § 6 СМГС, статья 7 ОП**

В отличие от КДПГ в ЦИМ предусмотрена иная доказательная сила накладной в зависимости от того, кто осуществил загрузку – перевозчик или отправитель. Это связано с различием оперативных процедур на автомобильном и железнодорожном транспорте.

В СМГС вопрос о доказательной силе накладной рассматривается в различных положениях, однако в более узком плане по сравнению с КДПГ и ЦИМ.

Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы предусматривать положения, которые основаны на КДПГ, но учитывают конкретные оперативные процедуры железных дорог.

упаковки, а также точность указанных в накладной данных, касающихся количества мест, их обозначений и номеров, а также массы брутто или количества груза, указанного другим образом. Перевозчик обязан произвести проверку лишь в том случае, если он располагает соответствующими для этого средствами. Перевозчик может потребовать оплату расходов, связанных с проверкой. Результаты проверки указываются в накладной.

#### **Статья 10**

##### **Доказательная сила накладной**

**§ 1** Накладная, подписанная грузоотправителем и перевозчиком в соответствии со статьей 4, служит доказательством *prima facie*, если не доказано иное, заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

**§ 2** Если накладная, подписанная отправителем и перевозчиком в соответствии со статьей 4, не содержит специальных оговорок перевозчика, то в отсутствие доказательств в пользу обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком были в явно хорошем и надлежащем для перевозки состоянии.

**§ 3** Если погрузка произведена перевозчиком, либо перевозчик осуществил проверку груза в соответствии со статьей 9, то накладная удостоверяет *prima facie*, если не доказано иное, соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, за отсутствием таковых, его явно хорошее и надлежащее состояние в момент приема перевозчиком груза к перевозке и точность указанных в накладной данных о количестве мест, их обозначениях и номерах, а также массу брутто или количество груза, указанного иным образом.

Однако накладная не будет доказательством *prima facie*, если не доказано иное, в том случае, когда она содержит мотивированную оговорку.

**Статьи 14, 13 ЦИМ/статья 9 СМГС, статьи 11, 12 ОП**

В ЦИМ и СМГС затрагиваются как упаковка, так и погрузка, между тем как КДПГ регулирует только вопрос упаковки. Если в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок предполагается продолжать регулировать и вопросы погрузки, то это следует сделать в отдельном правиле, как это сделано в СМГС.

**Статья 15 ЦИМ/статья 11 СМГС, статья 15 ОП**

Новый правовой режим железнодорожных перевозок может быть основан на статье 11 КДПГ, однако в него не следует включать подробные положения §§ 4–8 статьи 15 ЦИМ.

**Статья 11  
Упаковка, погрузка**

**§ 1** Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату или любой ущерб и любые расходы, связанные с неудовлетворительным состоянием упаковки, либо маркировки груза за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неудовлетворительное состояние упаковки или маркировки было очевидным либо об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу.

**§ 2** Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и, в частности, должен возместить перевозчику связанный с этим ущерб. Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то считается, что погрузка производилась грузоотправителем.

**§ 3** В случае очевидного или известного неудовлетворительного состояния упаковки, маркировки либо очевидной или известной неправильной погрузки перевозчик может принять груз к перевозке при особых условиях договора.

**Статья 12  
Выполнение административных формальностей**

**§ 1** Для выполнения таможенных или иных формальностей перед доставкой груза отправитель должен приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить ему всю требующуюся информацию.

**§ 2** Перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность этих документов и информации. Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, возникающий из-за отсутствия, недостаточности или неправильности таких документов и информации, за исключением того случая, когда ущерб произошел по вине перевозчика.

**§ 3** Перевозчик несет ответственность за любой ущерб, возникающий из-за утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, кроме случаев, когда утрата или неправильное использование этих документов вызваны

### **Статья 16 ЦИМ/статья 14 СМГС, статья 17 ОП**

Срок доставки следует определять в первую очередь по соглашению сторон, как это предусмотрено в статье 19 КДПГ, статье 16 ЦИМ и в § 7 статьи 14 СМГС.

### **Статья 17 ЦИМ/статья 17 СМГС, статья 19 ОП**

Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы основываться на статье 13 ЦИМ, статье 17 ЦИМ и § 1 статьи 17 СМГС. Он может также предусматривать возможность залогового права ("Pfandrecht") перевозчика в соответствии со статьей 19 СМГС.

Принимая груз, получатель должен оплатить все неуплаченные суммы, даже если товар поврежден или частично потерян. Компенсация за потерю или повреждение регулируется в Статьях 21 и 24.

Когда получатель отказывается принять груз, применяются Статьи 17 и 18.

### **Статья 18 ЦИМ/статья 20 СМГС, статья 18 ОП**

Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы основываться на статье 12, частях 1–4, ЦИМ, статье 18 ЦИМ и §§ 1–3 и 7 статьи 20 СМГС.

Положения § 7 статьи 20 СМГС представляются более подходящими, чем положения § 3 статьи 18 ЦИМ, и также могут быть включены в новый режим.

обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствий которых не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

### **Статья 13 Время доставки**

Перевозчик должен доставить товар в срок, согласованный в договоре перевозки. Если срок доставки не был согласован, доставка должна быть сделана в течение времени, которое могло обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика, принимая во внимание обстоятельства путешествия.

### **Статья 14 Выдача**

§ 1 Перевозчик должен в месте выдачи вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки.

§ 2 В случае установления утраты груза, его повреждения или его выдачи с запозданием получатель может от своего имени предъявить перевозчику требования или применить к нему средства правовой защиты, вытекающие из договора перевозки.

§ 3 В остальном выдача груза осуществляется в соответствии с требованиями, действующими в месте выдачи.

§ 4 Настоящий правовой режим не затрагивает право перевозчика на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

### **Статья 15 Право распоряжаться грузом**

§ 1 Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи последующих распоряжений; в частности, он может потребовать от перевозчика остановить перевозку груза, не выдавать груз, вернуть груз в месте его приема, изменить место выдачи или выдать груз иному лицу, а не получателю, указанному в накладной.

Право распоряжаться грузом ограничивается ограничительным обязательством перевозчика выполнять инструкции (см. § 2 Статьи 16). На практике эксплуатация поезда, состоящего из нескольких вагонов и передвигающегося с большим количеством отправок, погруженных в вагоны, не позволяет выполнять инструкции одного грузоотправителя/грузополучателя: это потребовало бы остановки целого поезда и осуществления маневровых операций, и расходы, подлежащие оплате перевозчику, были бы огромными (см. Статьи 16 § 5).

### Статья 19 ЦИМ/статья 20 СМГС

Новый правовой режим железнодорожных перевозок может основываться на статье 12, части 5–7, ЦИМ, статье 19 ЦИМ и §§ 4–6, 10 и 11 статьи 20 СМГС.

Кроме того, положения о праве распоряжаться грузом и о порядке осуществления такого права могут быть сведены воедино и включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок, как это предусмотрено в статье 12 КДПГ и статье 20 СМГС.

**§ 2** Право отправителя распоряжаться грузом передается получателю в момент, указанный отправителем в накладной. Если отправитель не указал иное, то право распоряжения должно передаваться получателю в тот момент, когда груз достиг страны назначения.

**§ 3** Если при осуществлении своего права распоряжения получатель отдает распоряжение выдать груз другому лицу, то последнее не вправе назначать других получателей.

**§ 4** Любое право распоряжения теряет силу, когда получатель или другое правомочное лицо забрали накладную у перевозчика и приняли груз или воспользовались своими правами согласно § 2 статьи 14.

### Статья 16 Осуществление права распоряжения

**§ 1** Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, желает изменить договор перевозки, оно должно дать необходимые инструкции перевозчику. Отправитель в этом случае должен представить перевозчику свой экземпляр накладной, в который должны быть внесены новые инструкции.

**§ 2** Перевозчик обязан выполнять инструкции только в том случае, если их выполнение является возможным, осуществляется на законных основаниях и требуется в разумных пределах. Инструкции не должны ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерб отправителям или получателям других отправок. Любые инструкции не должны вести к делению отправок.

**Статьи 20, 21 ЦИМ/статья 21, §§ 1, 2, 4, СМГС, статья 21 ОП**

В КДПГ (статьи 14 и 15) и в ЦИМ обстоятельства, препятствующие перевозке и выдаче груза, изложены в двух статьях, между тем как в СМГС оба вида таких обстоятельств, включая их последствия, приводятся в одной статье (статья 21). В КДПГ (статья 16) и ЦИМ последствия невыдачи определены в отдельной статье.

Как и в СМГС, в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок оба вида обстоятельств, препятствующих перевозке и выдаче груза, могут быть отражены в одном положении (статья 17). Для внесения ясности соответствующие последствия затем можно было бы отразить в отдельном положении (статья 18).

**§ 3** Если по причине положений §§ 1 и 2 данной статьи перевозчик не выполняет полученных им инструкций, он должен незамедлительно уведомить об этом то лицо, которое дало ему эти инструкции.

**§ 4** Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом инструкций, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить претензию, за нанесенный таким образом ущерб в случае вины перевозчика. Если перевозчик выполняет инструкции отправителя, не потребовав предъявления ему экземпляра накладной отправителя, он несет ответственность перед получателем за возникшие в результате этого ущерб либо утрату при условии, что экземпляр накладной отправителя был передан получателю. Любое возможное возмещение не должно превышать суммы, предусмотренной в случае утраты груза.

**§ 5** Перевозчик имеет право потребовать оплаты дополнительных провозных платежей и расходов, возникших в связи с выполнением данных инструкций, если только они не имели место по вине перевозчика.

**Статья 17**

**Препятствия к перевозке и выдаче груза**

**§ 1** Если после приема перевозчиком груза к перевозке становится очевидным, что перевозка или выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором, то перевозчик запрашивает инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом, или же при препятствии к выдаче груза он запрашивает инструкции у отправителя.

**§ 2** Если в соответствии с § 3 статьи 16 получатель дал инструкцию о выдаче груза другому лицу, то § 1 этой статьи должен применяться так, как если бы получателем был отправитель, а другим лицом – получатель.

**§ 3** Если препятствий к перевозке можно избежать путем изменения маршрута, то перевозчик решает, следует ли изменить маршрут либо же в интересах правомочного лица следует запросить у него инструкции.

**Статья 22 ЦИМ/статья 21, §§ 3, 5–8, СМГС**

**§ 4** Если препятствия к выдаче груза устранены до получения перевозчиком инструкций отправителя, то груз должен быть выдан получателю. Отправитель должен быть уведомлен об этом незамедлительно.

**Статья 18  
Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза**

**§ 1** Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, вызванных его запросом инструкций или выполнением инструкций либо тем, что он принял решение в соответствии с § 3 статьи 17, если только эти расходы не являются следствием его вины. В частности, перевозчик может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому маршруту сроки доставки.

**§ 2** Если перевозчик не может в разумные сроки получить законные и разумные инструкции, он должен принять такие меры, которые представляются ему наиболее целесообразными в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом. Он может, например, отправить груз обратно отправителю или выгрузить груз за счет правомочного лица. После этой выгрузки перевозка считается законченной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза за счет правомочного лица. Вместе с тем он может передать груз третьей стороне, и тогда он несет ответственность лишь за разумный выбор этой третьей стороны. Груз остается под залогом до оплаты долговых обязательств, вытекающих из договора перевозки, а также всех других расходов.

**§ 3** Перевозчик может продать груз, не дожидаясь инструкций правомочного лица, если это необходимо с учетом состояния или скоропортящегося характера груза или если расходы по хранению несоизмеримы с ценностью груза. Он может также осуществить продажу груза и в других случаях, если в обговоренные сроки он не получил от правомочного лица противоположных инструкций, выполнение которых могло быть справедливо потребовано; в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз.



## Обязательства

### Статьи 23, 26, 27 ЦИМ/статья 23 СМГС, статьи 30, 32 ОП

Как и в КДПГ (статья 17), в ЦИМ и СМГС предусматривается, независимо от наличия вины, договорная ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза либо за превышение срока доставки и указываются конкретные основания для освобождения перевозчика от ответственности.

В новый правовой режим железнодорожных перевозок можно включить такие положения, однако он необязательно должен допускать особые изъятия с точки зрения ответственности (пункт 4 статьи 17 и пункты 2–5 статьи 18 КДПГ; § 3 статьи 23, §§ 2 и 3 статьи 25 ЦИМ; § 9 статьи 23 СМГС).

Дополнительные положения, касающиеся [абсолютного] освобождения от ответственности, содержащиеся в §§ 4 и 5 статьи 23 СМГС и также в статье 24 ЦИМ, представляются излишними.

**§ 4** Если груз был продан, то выручка, за вычетом суммы залога, должна быть передана в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки меньше суммы этих расходов, то перевозчик имеет право на получение разницы.

**§ 5** Способ, применяемый в случае продажи груза, определяется законами, действующими в месте нахождения груза, или практикой, используемой в данном месте.

**§ 6** Статья 3 остается без изменений.

### Статья 19

#### Обоснование ответственности

**§ 1** Перевозчик, заключивший договор перевозки (договорный перевозчик), несет ответственность за утрату либо ущерб, причиненные в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, так же как и за просрочку в доставке.

**§ 2** Если перевозка в соответствии с единым договором осуществляется несколькими последовательными перевозчиками, то каждый перевозчик, не являющийся договорным перевозчиком, принявший груз вместе с накладной, участвует в договоре перевозки и выполняет обязательства, вытекающие из накладной. В таком случае каждый перевозчик несет солидарную и раздельную ответственность за всю перевозку.

**§ 3** Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, который не забирает накладную, то применяются статья 26 и § 2 статьи 27.

**§ 4** Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо просрочка в доставке произошли по вине правомочного лица или в связи с выполнением данной им инструкции не вследствие ошибки перевозчика, а также в связи с дефектами груза или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствий которых не мог предотвратить.

**Бремя доказывания (статья 25 ЦИМ/статья 23, § 8, СМГС, статья 34 ОП)**

Поскольку бремя доказывания, возлагаемое на перевозчика, вытекает из общих правил доказывания, в новый правовой режим железнодорожных перевозок, возможно, необязательно включать конкретные положения в этом отношении – в отличие от КДПГ, ЦИМ и СМГС.

**Последующие перевозчики (статья 26 ЦИМ/солидарная ответственность железных дорог (статья 22 СМГС))**

В евро-азиатских железнодорожных перевозках, на которые распространяется новый правовой режим железнодорожных перевозок, зачастую несколько договорных железнодорожных перевозчиков (см. статью 3 подпункт а) ЦИМ) обеспечивают последовательную перевозку, действуя на разных участках пути следования. В таком случае они несут солидарную ответственность за всю перевозку.

Вместе с тем перевозки последовательными перевозчиками также по-прежнему допускаются (статья 26 ЦИМ, § 3 статьи 22 СМГС и статья 34 ff) КДПГ). В данном правовом режиме последовательная перевозка регулируется в § 2 статьи 19.

От проблематичного с правовой точки зрения понятия "последующий перевозчик" (только в статье 27 ЦИМ; в СМГС и КДПГ это понятие не предусмотрено) можно отказаться. Это упоминается в § 9 статьи 19 данного правового режима.

**Предположение об утрате или повреждении в случае переправки (статья 28 ЦИМ/статья 23, § 10, СМГС)**

Такие положения не требуются для нового правового режима.

**Статья 29 ЦИМ/статья 17, §§ 5, 6, СМГС, статья 20 ОП**

В то время как в ЦИМ (статья 1 а)) и КДПГ (статья 20) в случае обнаружения утерянного груза получателю предоставляется право выбирать между выдачей груза или возмещением, в СМГС получатель обязан принять груз в течение шести месяцев.

**Статья 20****Предположение об утрате груза**

**§ 1** Правомочное лицо может без дальнейшего доказательства считать груз утраченным, если в течение трех месяцев после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или не был предоставлен в его распоряжение.

Для нового правового режима железнодорожных перевозок можно было использовать пример ЦИМ и КДПГ.

### Статья 30 ЦИМ/статья 25 СМГС, статья 35 ОП

В КДПГ, ЦИМ и СМГС отражены аналогичные принципы: обязательство по выплате возмещения ограничено стоимостью утраченного груза и фактической провозной платой; согласно КДПГ и ЦИМ – также в виде фиксированных сумм. Возмещения побочного ущерба не предусмотрено.

Новый правовой режим железнодорожных перевозок может также основываться на этих принципах. Необходимо будет определить соответствующие максимальные размеры возмещения.

В конечном проекте ответственность перевозчика ограничена только стоимостью груза. Она может, кроме того, быть ограничена расчетной суммой, например, 19 специальных прав заимствования за килограмм утраченного или поврежденного груза, как в Монреальской конвенции (статья 22); сопутствующие по-

**§ 2** Правомочное лицо по получении возмещения за утраченный груз может потребовать в письменном виде, чтобы оно было немедленно уведомлено, если утерянный груз будет обнаружен в течение одного года после выплаты возмещения. Перевозчик подтверждает получение этого требования в письменном виде.

**§ 3** В течение тридцати дней со дня получения такого уведомления правомочное лицо может потребовать выдачи ему груза после уплаты платежей, вытекающих из договора перевозки, и после возврата полученного возмещения за вычетом, в случае необходимости, расходов, которые могли быть включены в это возмещение. Оно сохраняет свои права требовать возмещения за просрочку в доставке согласно статье 25.

**§ 4** При отсутствии требования, указанного в § 2, либо распоряжений, сделанных в срок, предусмотренный в § 3, или если груз найден по истечении одного года после выплаты возмещения, перевозчик имеет право распоряжаться им согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения груза.

**§ 5** Обязательство получателя принимать найденный груз регулируется законами, применимыми в государстве, в котором находится место, предназначенное для выдачи груза.

### Статья 21 Возмещение в случае утраты

**§ 1** В случае полной или частичной утраты груза перевозчик должен возместить стоимость груза, существовавшую в день и в месте приема груза к перевозке. Если часть груза была выдана, то стоимость части груза, остающейся у правомочного лица, должна быть вычтена из суммы возмещения.

**§ 2** Стоимость груза устанавливается на основе рыночной цены в месте, где он был принят к перевозке, а за неимением таковой – на основе потребительской стоимости грузов такого же вида и качества. Если груз был продан непосредственно перед его приемом к перевозке, покупная цена, указанная в счете продавца, за вычетом включенных в него провозных платежей, считается рыночной ценой.

тери и убытки другого вида грузоотправителя/грузополучателя не возмещаются, даже если перевозчик серьезно повинен (см. комментарии к статье 26).

Размер ограничения потребуется обсудить дополнительно.

(см. статью 59.3 Роттердамских правил и статью 9 КОТИФ)

**§ 3** Тем не менее компенсация не будет превышать ... расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто, если только стороны договора перевозки не договорятся о более высоком размере в соответствии со стоимостью груза.

**§ 4** Кроме того, перевозчик должен возместить провозную плату, оплаченные таможенные сборы и прочие платежи, произведенные в связи с перевозкой груза. Если часть груза была выдана, то по аналогии применяется второе предложение § 1.

**§ 5** В случае утраты интермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничивается потребительской стоимостью такой единицы или ее частей, существовавшей в день и в месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено потребительской стоимостью, существовавшей в день или в месте приема груза к перевозке перевозчиком.

**§ 6** Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

## **Статья 22**

### **Расчетная единица**

Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Сумма, указанная в статье 20, переводится в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами.

Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства; которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

**Ответственность при убыли массы в пути следования/ограничение ответственности при недостатке массы груза (статья 31 ЦИМ/статья 24 СМГС/ статья 36 ОП)**

С учетом вида груза, перевозимого евро-азиатским железнодорожным транспортом, потери в пути следования не должны быть существенными.

Тем не менее, специальное положение предусмотрено в данном правовом режиме.

**Статья 32 ЦИМ/статья 26 СМГС, статья 37 ОП**

Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы основываться на структурно сопоставимых положениях о возмещении ущерба, содержащихся в ЦИМ, СМГС и КДПГ (статья 25).

См. комментарии к статье 21.

**Статья 23  
Ответственность за убыток во время перевозки**

**§ 1** В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе, перевозчик несет ответственность, независимо от пройденного грузом расстояния, лишь за ту часть убыли, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

- a) два процента от массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов;
- b) один процент от массы сухих грузов.

**§ 2** Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно § 1, если доказано, что убыль по обстоятельствам дела вызвана не теми причинами, по которым допускаемые нормы определялись.

**§ 3** Если по одной накладной перевозятся несколько грузовых мест, то убыль в процессе перевозки исчисляется для каждого места при условии, что при отправлении его масса либо была отдельно указана в накладной, либо может быть установлена другим способом.

**§ 4** В случае полной утраты груза или нескольких мест при расчете возмещения никакого вычета на убыль в процессе перевозки не производится.

**§ 5** Настоящая статья не является отступлением от § 4 статьи 19.

**Статья 24  
Возмещение в случае повреждения**

**§ 1** В случае повреждения груза перевозчик должен возместить снижение стоимости груза. Сумма возмещения рассчитывается на основе экспертизы либо на основе применения к стоимости груза, определенной в соответствии с § 2 статьи 21, процента снижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения. Предполагается, что расходы, связанные с уменьшением и устранением повреждения, соответствуют снижению стоимости.

§ 3 относится к компенсации в случае полной или частичной утраты. Поэтому статья 21 со всеми ограничениями компенсации (даже § 3 статьи 21) применима.

#### Статья 33 ЦИМ/статья 27 СМГС, статья 38 ОП

В то время как в ЦИМ и СМГС предусмотрены структурно сопоставимые положения о возмещении в случае просрочки в доставке, они, тем не менее, различаются по максимальным размерам возмещения.

Проект ориентируется больше на СМГС.

§ 2 Кроме того, перевозчик должен возместить расходы, указанные в § 3 статьи 21, в соотношении, установленном в § 1 данной статьи.

§ 3 Возмещение не должно превышать:

- a) суммы возмещения за полную утрату, если обесценен весь груз в отправке из-за его повреждения;
- b) суммы возмещения за утрату обесцененной части груза, если обесценена только часть груза в отправке из-за его повреждения.

§ 4 В случае повреждения итермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется § 3.

§ 5 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

#### Статья 25

##### Возмещение в случае задержки доставки

§ 1 В случае задержки доставки, если заявитель докажет, что ущерб возник в результате просрочки в доставке, перевозчик должен выплатить возмещение, не превышающее половины размера провозных платежей.

§ 2 В случае утраты груза или снижения его стоимости вследствие частичной утраты или повреждения груза, возмещение за просрочку в доставке не выплачивается.

§ 3 Совокупность возмещения за просрочку в доставке и возмещения за частичную утрату или повреждение груза ни в коем случае не должна превышать возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утраты груза.

§ 4 Если срок доставки был установлен на основании договоренности, то в этой договоренности могут быть предусмотрены другие способы возмещения, отличающиеся от тех, которые указаны в § 1. Если в этом случае будут превышены сроки доставки, предусмотренные в статье 13, то правомочное лицо может потребовать либо возмещения, предусмотренного в договоренности, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.

**Возмещение в случае объявления ценности груза или в случае заинтересованности в доставке (статьи 34, 35 ЦИМ/статья 10, § 2, статья 25, § 1, СМГС, статья 10 ОП)**

Как и в КДПГ (пункт 6 статьи 23 и статьи 24 и 26), в ЦИМ и СМГС предусмотрена возможность более значительного по своему размеру возмещения в том случае, если отправитель и перевозчик договорились об объявлении более высокой стоимости груза, или в случае особой заинтересованности в доставке.

В рамках нового правового режима железнодорожных перевозок, в соответствии со статьей 5.3 ЦИМ, в общем виде предусматривается, что ответственность перевозчика может быть им увеличена на добровольной основе или по согласованию с отправителем (см. также § 3 статьи 21 данного правового режима). Таким образом, специальные меры в этом отношении, по-видимому, не являются необходимыми.

**Утрата права на ограничение ответственности (статья 36 ЦИМ)**

Как и КДПГ (статья 29), ЦИМ содержит положение об утрате права на ограничение ответственности в случае серьезной вины перевозчика (статья 36). СМГС не содержит такого положения, поскольку в нем, как правило, не указаны предельные значения возмещения с точки зрения стоимости.

В связи с последними изменениями, касающимися недопустимых размеров возмещения (см. пункт 3 статьи 22 МК, первое предложение, а также Роттердамские правила), в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок можно было бы обойтись без положения статьи 36 ЦИМ при условии, что предельные значения возмещения, с точки зрения стоимости, являются достаточно высокими.

**Пересчет валюты и начисление процентов (Статья 37 ЦИМ/статья 28 СМГС, статья 23 ОП)**

КДПГ, ЦИМ и СМГС содержат аналогичные положения. Новый правовой режим железнодорожных перевозок регулирует пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, в § 3 статьи 21 и начисление процентов по компенсации в § 7 статьи 29.

**Ответственность в смешанном железнодорожно-морском сообщении (статья 38 ЦИМ/ Статья 32 § 7 ОП)**

Вопрос о включении в новый правовой режим железнодорожных перевозок положений об "ответственности в смешанном железнодорожно-морском сообщении", существующих в ЦИМ (Статья 38) и СМГС/ОП (Статья 32 § 7), требует рассмотрения в случае введения официальных линий смешанного железнодорожно-морского сообщения.

В СМГС эти вопросы регулируются в связи с использованием накладной в случае перевозки через определенные железнодорожные паромные переправы (приложение 12.6, разделы 3.1–4.2).

На первом этапе данное положение не требуется для нового правового режима.

**Ответственность в случае ядерной катастрофы (статья 39 ЦИМ)**

Как представляется, положение об ответственности в случае ядерной катастрофы, включенные только в ЦИМ (статья 39), не имеет никакого значения для нового правового режима железнодорожных перевозок.



#### **Статья 40 ЦИМ/статья 31 ОП**

Как и в КДПГ (статья 3 и пункт 2 статьи 29), а также других международных соглашениях, в ЦИМ (статья 40) и в новом СМГС (статья 31 ОП) также предусмотрена ответственность перевозчиков за своих агентов и лиц, услугами которых они пользуются. Такие положения следует также включить в новый правовой режим железнодорожных перевозок.

Кроме того, может возникнуть необходимость пояснить, что "управляющий железнодорожной инфраструктурой", если юридически он не идентичен перевозчику, рассматривается в качестве агента перевозчика или лица, услугами которого он пользуется.

#### **Статья 41 ЦИМ/статья 26, § 5, СМГС, статья 26 ОП**

В ЦИМ (статья 41) и, по существу, в СМГС (статья 26, § 5) предусмотрено – аналогично КДПГ (статья 28), МК (статьи 29 и 30) и другим международным соглашениям, – что в случае применимости этих конвенций заявители не могут получить более значительное возмещение по другому законодательству. Применительно к ЦИМ и КДПГ эти положения распространяются также на сотрудников и агентов перевозчиков.

Аналогичные положения включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок.

#### **Урегулирование претензий**

#### **Статья 42 ЦИМ/статья 18 СМГС, статья 22 ОП**

В ЦИМ (статья 42) и СМГС (статья 18) предусмотрено – в качестве двух отдельных шагов урегулирования претензий – составление (обязательное) акта перевозчиком и претензии имеющим право на предъявление иска лицом (заявителем).

Согласно ЦИМ такая претензия предъявляется по выбору, в то время как в соответствии с СМГС она является обязательной.

#### **Статья 26**

#### **Лица, за которых перевозчик несет ответственность**

Перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при исполнении своих обязанностей. Предприятия или органы, эксплуатирующие железнодорожную инфраструктуру, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.

#### **Статья 27**

#### **Прочие претензии**

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящего правового режима, любой иск об ответственности и на любом основании может быть предъявлен перевозчику лишь на условиях и в пределах настоящего правового режима.

§ 2 Это же относится и к любым искам к работникам и другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 26.

#### **Статья 28**

#### **Уведомление об ущербе**

§ 1 Если очевидны частичная утрата или повреждение груза и получатель или отправитель не уведомляет об этом самое позднее при выдаче груза, то предполагается, что груз выдан в состоянии, соответствующем договору. В уведомлении должен быть достаточно ясно указан ущерб.

§ 2 В тех случаях, когда частичная утрата или повреждение груза не являются очевидными, предположение, упомянутое в

С другой стороны, КДПГ (статья 30) и МК (статья 31) требуют, составления получателем уведомления об ущербе.

В КДПГ (пункт 2 статьи 32) дополнительное предъявление претензии только приостанавливает течение срока исковой давности.

Новый правовой режим железнодорожных перевозок может быть основан на КДПГ и МК. Однако вместо требования о составлении коммерческого акта, устанавливающего наличие потери груза, в рамках нового правового режима предусматривается регистрация ущерба наряду с предъявлением дополнительной претензии для приостановления течения срока исковой давности.

Представляется также целесообразным сократить обширный перечень процедурных и формальных требований, содержащихся в ЦИМ и СМГС.

#### **Статья 43 ЦИМ/статья 29 СМГС, статья 29 ОП**

Положение, предусмотренное в новом правовом режиме, основывается на статье 43 ЦИМ (факультативная претензия) с учетом возможности принятия обязательного решения, как и в зоне СМГС.

§ 1, применяется также, если уведомление об ущербе не было направлено в течение семи дней после выдачи груза.

§ 3 Срок действия претензий в отношении задержки истекает, если получатель не уведомляет перевозчика о задержке выдачи в течение 60 дней после выдачи груза.

§ 4 Если уведомление об утрате, повреждении или задержке происходит при выдаче груза, достаточно уведомить об этом лицо, выдающее груз. После выдачи любое уведомление об ущербе должно передаваться перевозчику в текстовой форме (например, по электронной почте). Достаточным является направление уведомления в течение установленного для этого периода.

#### **Статья 29 Претензии**

§ 1 Претензии, имеющие отношение к договору перевозки, должны предъявляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке.

§ 2 Право предъявления претензии принадлежит лицам, которые имеют право на предъявление иска к перевозчику. Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику по-прежнему регулируется законами, применимыми в государстве, в котором должен быть предъявлен иск.

§ 3 Отправитель для предъявления претензии должен представить свой экземпляр накладной. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказать, что последний отказался принять груз. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату своего экземпляра накладной.

§ 4 Получатель для предъявления претензии должен представить накладную, если она была ему вручена.

§ 5 Накладную, экземпляр накладной отправителя и любые другие документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к претензии, должны быть представлены в

#### Статья 44 ЦИМ/статья 30 СМГС, статья 40 ОП

В ЦИМ и СМГС определен круг лиц, которые на основании договора перевозки могут подать иск (правоспособность подавать иск) и отвечать по иску (правоспособность отвечать по иску), а также место, где такой иск следует предъявлять (юрисдикция).

СМГС в этом отношении содержит менее подробную информацию, чем ЦИМ.

В КДПГ (статья 31) и МК (статья 33) в основном определены вопросы юрисдикции и правоспособности отвечать по иску (статья 36 КДПГ, пункт 3 статьи 36 и статьи 45–46 МК).

Евро-азиатские железнодорожные перевозки часто осуществляются несколькими перевозчиками. Таким образом, представляется целесообразным в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок также рассмотреть вопросы юрисдикции и правоспособности отвечать по иску. Кроме того, в силу зачастую больших расстояний между страной отправления и страной назначения представляется также уместным определить правоспособность подавать иск в отношении отправителя или получателя груза (см. пункты 1–2 статьи 44 ЦИМ).

оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.

**§ 6** По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригиналов накладной или экземпляра накладной отправителя, с тем чтобы сделать в них отметку об окончательном урегулировании этой претензии.

**§ 7** Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в соответствии с применимым национальным законодательством, начиная со дня направления претензии в письменном виде перевозчику или, если претензия не была предъявлена, со дня начала судебного разбирательства.

#### Статья 30

##### Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

**§ 1** Отправитель может предъявить иск, если он имеет право распоряжения грузом в соответствии со статьей 15 или если существуют препятствия к выдаче груза.

**§ 2** Получатель может предъявить иск в течение периода времени, когда он имеет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 15.

**§ 3** Право предъявления иска о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит только тому лицу, которое произвело оплату.

**Статья 45 ЦИМ/статья 30, § 2, СМГС****Суд (статья 46 ЦИМ/статья 30, § 3, СМГС)**

Данное положение не требуется для нового правового режима.

**Наложение ареста на имущество (статья 12 КОТИФ)**

В новый правовой режим может быть включено положение, аналогичное положениям § 5 статьи 12 КОТИФ, на более позднем этапе.

**Статья 31  
Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке**

**§ 1** Иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться договорному перевозчику или одному из нескольких перевозчиков, или перевозчику, который выдал груз, или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой возникли обстоятельства, ставшие причиной предъявления иска.

**§ 2** Иск о возврате суммы, выплаченной по договору перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, взыскавшему эту сумму, или перевозчику, в пользу которого эта сумма была взыскана.

**§ 3** Иск может быть предъявлен в судебном порядке другому перевозчику, если он возбуждается в форме встречного требования или в порядке исключения в рамках производства, касающегося основного требования, основанного на этом же договоре перевозки.

**§ 4** Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из них.

**Утрата права подачи исков (статья 47 КОТИФ, статья 30, § 1, СМГС)**

В ЦИМ, СМГС и МК (пункт 4 статьи 31) в определенных случаях предусматривается утрата права подачи исков. Вместе с тем в КДПГ установлен только срок исковой давности (статья 32). В рамках нового правового режима железнодорожных перевозок используется пример КДПГ и не предусматривается утрата права подачи исков.

**Исковая давность (статья 48 ЦИМ / статья 31 СМГС, статья 41 ОП)**

В ЦИМ, СМГС и КДПГ (ст. 32) содержатся схожие положения об исковой давности. Тем не менее, сроки давности отличаются в этих трех конвенциях. Таким образом, в новом правовом режиме железнодорожных перевозок решение остается за применимым национальным законодательством.

**Арбитраж (ст. 28 § 2 КОТИФ / ст. 33 § 6 СМГС)**

КОТИФ и СМГС содержат различные правила в отношении внесудебного разрешения споров. Согласно КОТИФ/ЦИМ стороны договора перевозки или перевозчики могут договориться об арбитражной процедуре. Согласно СМГС рассмотрение спора между перевозчиками по поводу права на предъявление регрессного требования может быть в одностороннем порядке передано в Комитет ОСЖД для окончательного решения.

В КДПГ (статья 33) и МК (статья 34) также содержатся правила арбитража, которые предусматривают, что в договоре перевозки или по письменному соглашению между сторонами договора может быть использована арбитражная процедура, основанная на положениях соответствующей конвенции.

В новом правовом режиме железнодорожных перевозок положение, касающееся арбитража, как представляется, не требуется.

## Отношения между перевозчиками

### Статья 49 ЦИМ/статья 32 СМГС, статья 28 ОП

В ЦИМ и СМГС, а также в КДПГ (статьи 37–40) и МК (статьи 37 и 48) содержатся положения, регулирующие отношения между несколькими перевозчиками.

Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы включать аналогичные положения, в частности те, которые касаются статей 49–52 ЦИМ и статей 32 и 33 СМГС.

Статья 35 позволяет перевозчикам договариваться между собой относительно положений, отступающих от положений статей 32 и 33.

### Статья 50 ЦИМ/статья 33 СМГС, статья 29 ОП

### Статья 32 Расчеты

Любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при приеме или выдаче груза провозные платежи или иные платежи, связанные с договором перевозки, обязан уплатить участвующим в перевозке перевозчикам причитающуюся им долю. Порядок оплаты устанавливается соглашением между перевозчиками.

### Статья 33 Право на регрессное требование

§ 1 Перевозчик, который в соответствии с настоящим правовым режимом выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

- a) перевозчик, по вине которого произошла утрата или нанесен ущерб, является единственным ответственным за него;
- b) если утрата или нанесение ущерба произошли по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за происшедшую утрату или ущерб, причиненный им; если невозможно определить степень вины каждого из перевозчиков, то возмещение распределяется между ними согласно пункту c);
- c) если нельзя доказать, по вине какого из перевозчиков произошла утрата или нанесен ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что утрата не произошла по их вине и ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

## Статья 51 ЦИМ

**§ 2** В случае неплатежеспособности одного из указанных перевозчиков причитающаяся с него, но не уплаченная им доля распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

### **Статья 34 Процедура предъявления регрессного требования**

**§ 1** Обоснованность выплаты возмещений, произведенной перевозчиком, осуществляющим право на регрессное требование в соответствии со статьей 33, не может оспариваться перевозчиком, в отношении которого осуществляется право на регрессное требование, если сумма возмещения была установлена в судебном порядке и если этот последний перевозчик был надлежащим образом вызван в суд для участия в судебном разбирательстве. Суд, которому был представлен основной иск, устанавливает сроки, необходимые для уведомления о вызове в суд и для участия в судебном разбирательстве.

**§ 2** Перевозчик, осуществляющий право на регрессное требование, должен представлять его в одном и том же суде против всех перевозчиков, с которыми он добился мирового соглашения; в противном случае он лишается права на подачу иска в порядке регрессного требования к тем перевозчикам, которые не были привлечены к суду.

**§ 3** Суд в одном и том же судебном постановлении должен принять решение по всем регрессным требованиям, которые ему представлены.

**§ 4** Перевозчик, желающий воспользоваться своим правом на регрессное требование, может представить его в суды государства, на территории которого один из перевозчиков, участвовавших в перевозке, имеет свое основное коммерческое предприятие либо отделение или агентство, заключившее договор перевозки.

**Ответственность в случае утраты или повреждения вагона либо интермодальной транспортной единицы (принадлежащих другому перевозчику)**

**(статья 4 КОТИФ/ЦИВ)**

Вагоны и интермодальные транспортные единицы, используемые в качестве транспортных средств, часто передаются одним перевозчиком другому перевозчику, участвующему в том же договоре перевозки. Но, как представляется, в рамках нового правового режима нет необходимости рассматривать вопрос об ответственности перевозчика, использующего вагон или интермодальную транспортную единицу другого перевозчика.

**Статья 52 ЦИМ**

**§ 5** Если регрессное требование предъявляется в отношении нескольких перевозчиков, то перевозчик-истец имеет право выбрать среди компетентных судов согласно § 4 суд, в который он представляет свое регрессное требование.

**§ 6** Судебное разбирательство по регрессному требованию не должно объединяться с судебным разбирательством по иску о возмещении, представленному правомочным лицом по договору перевозки.

**Статья 35**  
**Договоренности относительно регрессных требований**

Перевозчики могут договариваться между собой относительно положений, отступающих от положений статей 32 и 33.

---