



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Восьмая сессия

Женева, 10 и 11 июля 2014 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Унификация международного железнодорожного права
с целью разрешить осуществление железнодорожных
перевозок в соответствии с единым правовым режимом**

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. Для достижения общего понимания концепции и пояснительных правовых положений, которые надлежит закрепить в новом международном правовом режиме, регулирующем железнодорожные перевозки, Группа экспертов провела на своих шестой (декабрь 2013 года) и седьмой (апрель 2014 года) сессиях обзор документов секретариата ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 соответственно. В колонках 3 и 4 этих документов была

* Настоящий документ публикуется без официального редактирования.



представлена оценка соответствующих правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также первые элементы и возможные формулировки некоторых конкретных правовых положений, которые могли бы быть включены в правовой документ по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам.

3. С учетом этого обзора концептуальной и правовой основы нового международного железнодорожного режима секретариату было поручено подготовить документ, включающий поступившие или обсуждавшиеся в ходе предыдущих сессий замечания относительно оценки соответствующих правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также первые элементы и возможные формулировки конкретных правовых положений, которые могли бы быть включены в правовой документ для дальнейшего рассмотрения экспертами (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8).

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 А
Область применения**

§ 1 При условии соблюдения § 4 данный правовой режим/данное типовое законодательство применяется к каждому без исключения договору железнодорожной перевозки груза за плату, **когда место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего правового режима**, если стороны договора примут решение, что этот правовой режим железнодорожных перевозок распространяется на данный правовой режим.

§ 2 Если международная перевозка (с задействованием интермодальной транспортной единицы), являющаяся предметом единого договора в рамках данного правового режима, включает, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки либо перевозку через границу по внутренним судоходным линиям внутри Договаривающегося государства, то применяется настоящий правовой режим.

§ 3 Когда международная перевозка, являющаяся предметом единого договора в рамках настоящего правового режима, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, настоящий правовой режим применяется, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в статье ... настоящего правового режима.

§ 4 Настоящий правовой режим не может быть согласован в отношении железнодорожной перевозки грузов, на которую распространяются положения ЦИМ и/или СМГС либо двусторонних соглашений между Договаривающимися сторонами (= представлено правительством Финляндии).

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 В 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. (= ОСЖД)**

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

(Прежний § 2 исключен)

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.

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

**Статья С
Предписания публичного права**

Перевозки, к которым применяется настоящий правовой режим железнодорожных перевозок, остаются под действием предписаний публичного права, в частности предписаний, относящихся к перевозкам опасных грузов, а также предписаний таможенного права и предписаний о защите животных.

**Статья Д
Договор перевозки. Содержание накладной**

§ 1 В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан перевозить грузы в место назначения и передавать их там получателю. (= ОСЖД, § 1 статьи 7 ОП)

В соответствии с ЦИМ и СМГС накладная должна оформляться 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 копий и порядке их передачи различным участникам 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 февраля 2008 года и главы 3 Роттердамских правил, предусматривающих более обширную информацию об электронной регистрации, чем в случае ЦИМ и СМГС.

§ 2 Договор перевозки должен быть подтвержден **единой** накладной.

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 либо маршрутной отправкой.

Отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием настоящего правового режима железнодорожных перевозок до момента установления, в случае сомнений, действительности указанного режима.

(Прежний § 2 исключен)

§ 3 Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком. Подпись может быть заменена оттиском календарного штампа, штампом, отметкой кассового аппарата об оплате или отметкой, нанесенной любым другим соответствующим способом **в той мере, в которой законы и предписания государства, в котором производится замена, допускают такую замену.**

Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на дубликате накладной прием груза и вручить дубликат отправителю.

§ 4 Накладная и ее дубликат могут составляться в виде электронного сообщения. **Электронная накладная, соответствующая положениям настоящего пункта, считается равноценной накладной, предусматриваемой настоящим правовым режимом, и на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, как и вышеупомянутая накладная.**

Установление аутентичности электронной накладной

Аутентичность электронной накладной устанавливается сторонами договора перевозки с помощью надежного метода электронной подписи, обеспечивающего его связь с электронной накладной. Метод электронной подписи считается надежным (если не доказано иное), когда электронная подпись:

- a) уникальным образом связана с сигнатарием;
- b) позволяет идентифицировать сигнатария;
- c) создается на основе средств, находящихся под единоличным контролем сигнатария, и
- d) связана с данными, к которым она относится, таким образом, что любое последующее изменение данных может быть обнаружено.

Аутентичность электронной накладной может также устанавливаться с использованием любого другого метода электронной аутентификации, разрешенного законодательством *государства*, в котором выдается электронная накладная.

Сведения, содержащиеся в электронной накладной, должны быть доступны для любой уполномоченной стороны.

Условия для создания электронной накладной

Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в настоящем *правовом режиме*.

Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательном виде. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.

В случаях, допускаемых в соответствии с настоящим *правовым режимом*, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены.

Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.

Применение электронной накладной

Стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются о процедурах применения в целях обеспечения соблюдения положений настоящего правового режима, в частности в отношении:

- a) метода выдачи и передачи электронной накладной уполномоченной стороне;
- b) подтверждения сохранения целостности электронной накладной;
- c) способа, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
- d) порядка направления подтверждения факта сдачи груза получателю;
- e) процедур дополнения или изменения электронной накладной; и
- f) процедур возможной замены электронной накладной накладной, выданной с помощью других средств.

Эти процедуры должны быть упомянуты в электронной накладной и должны предусматривать возможность беспрепятственного удостоверения.

(= в соответствии со статьями 2–5 дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной, подписанного в Женеве 20 февраля 2008 года и вступившего в силу с 5 июня 2011 года).

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.

**Статья Е
Формулировки, используемые в 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;
- 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) расходы, связанные с перевозкой (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные сборы и прочие расходы, имеющие место с момента заключения договора и до момента доставки), которые должны быть оплачены получателем, или любое другое указание о том, что оплата расходов возлагается на получателя.

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.

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

- a) расходы, которые берет на себя отправитель;
- b) согласованный срок доставки;
- c) согласованный маршрут;
- d) перечень документов, не указанных в пункте m) § 1, которые переданы перевозчику;
- e) указания 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 F**Ответственность за сведения, внесенные в накладную**

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

- a) указанных отправителем в накладной неточных сведений или
- b) невнесения отправителем сведений, предписываемых в отношении опасных грузов.

§ 2 Если отправителем не внесены сведения в отношении опасных грузов, то перевозчик может в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз либо обезвредить его без оплаты возмещения, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при приеме его к перевозке.

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

Если 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.

В том случае, если расходы уже описаны в положениях, касающихся сведений в накладной, может оказаться достаточным только указать на "расходы, связанные с перевозкой".

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.

Статья G**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 приема груза к перевозке до его доставки**), оплачиваются отправителем.

§ 2 Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов возлагается на получателя и получатель не забрал накладную и не воспользовался своими правами согласно **§§ 2 и 3 статьи М** и не изменил договор перевозки согласно статье **Н**, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.

§ 3 Если провозная плата в соответствии с договором о перевозке рассчитывается каждым из участвующих в перевозке перевозчиком отдельно по его отрезку маршрута, то эта плата рассчитывается на основании тарифов, применяемых соответствующим перевозчиком. (см. **ОСЖД, статья 23 ОП, §§ 1 и 2**)

Статья Н**Проверка**

§ 1 Перевозчик в любой момент 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 экземпляр дорожной ведомости, следующий вместе с грузом, а если у перевозчика еще имеется и дубликат накладной, то и в него. В этом слу-

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

чае вызванные проверкой расходы обеспечиваются залогом груза, если только они не были оплачены незамедлительно.

Проверка содержания груза в пути следования может быть произведена только при условии, если она требуется таможенными и другими правилами, а также для обеспечения безопасности движения поездов и сохранности груза в пути следования.

§ 3 Если погрузку производит отправитель, то он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его 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 I Доказательная сила накладной

§ 1 Подписанная грузоотправителем и перевозчиком накладная служит доказательством *prima facie* заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

§ 2 Если накладная не содержит специальных оговорок перевозчика, то в отсутствие доказательств в пользу обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком явно были в хорошем состоянии.

§ 3 Если погрузка произведена перевозчиком или груз был проверен им согласно статье II, то накладная удостоверяет *prima facie* соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, за отсутствием таковых, его явно хорошее состояние в момент приема перевозчиком груза к перевозке и точ-

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.

ность 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* в том случае, когда она содержит мотивированную оговорку.

**Статья J
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 должен, в частности, возместить перевозчику связанный с этим ущерб. **Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществившем погрузку, то считается, что погрузка производилась грузоотправителем. (см. ОСЖД, § 4 статьи 12 ОП)**

§ 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. (см. ОСЖД, § 3 статьи 11 ОП)

**Статья K
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

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.

Согласованный срок доставки может быть ограничен повагонными отправлениями (см. предлагаемый § 1 статьи А).

из-за отсутствия, недостаточности или неправильности таких документов и информации, за исключением того случая, когда ошибка была совершена по вине перевозчика.

§ 3 Перевозчик несет ответственность за любые последствия утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, если только утрата этих документов или ущерб, связанный с их неправильным утрата, не произошли в связи с обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствий которых не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

**Статья L
Сроки доставки**

§ 1 Если грузоотправителем и перевозчиком не достигнуто иной договоренности, то срок доставки определяется на весь путь и не должен превышать срок, основанный на применении §§ 2–4. (см. ОСЖД, § 1 статьи 17 ОП)

§ 2 При условии соблюдения §§ 3 и 4 максимальный срок доставки составляет ... часов для срока на отправление и 24 часа на каждые начатые ... км расстояния перевозки (или его части). Расстояния соотнесены с маршрутом, установленным путем договоренности, а за неимением такового – с самым коротким по возможности маршрутом.

§ 3 Перевозчик может устанавливать дополнительные сроки доставки определенной продолжительности для **следующих случаев:**

- а) для отправок, перевозимых
- по железнодорожным линиям с различной шириной колеи,
 - морским путем или по внутренним судоходным линиям,
 - по шоссейным дорогам, если нет железнодорожного сообщения; (ЦИМ, § 3 статьи 16/см. ОСЖД, § 3 статьи 17 ОП)

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.

b) в чрезвычайных условиях, имеющих следствием необычное увеличение перевозок или необычные эксплуатационные затруднения.

Продолжительность дополнительных сроков доставки должна быть указана в Общих условиях перевозки.

§ 4 Течение срока доставки начинается после приема груза к перевозке; он продлевается на все время задержки, случившейся не по вине перевозчика. **(Последнее предложение исключено.)**

**Статья М
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.

Ограничения права получателя на отказ принять груз по-прежнему регулируются законами и предписаниями, действующими в месте назначения. (см. ОСЖД, § 2 статьи 19 ОП)

§ 2 По прибытии груза в место выдачи получатель имеет право требовать от перевозчика передачи ему, в соответствии с § 1, накладной и выдачи ему груза. В случае спора по этому поводу перевозчик обязан выдать груз лишь в случае внесения получателем залога.

§ 3 В случае установления утраты груза, его повреждения или его выдачи с запозданием получатель может от своего имени предъявить перевозчику любые права, вытекающие из договора перевозки.

§ 4 В остальном выдача груза осуществляется в соответствии с предписаниями, действующими в месте выдачи.

§ 5 **Настоящий правовой режим не затрагивает право перевозчика на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом. (см. статью 49 Роттердамских правил и ОСЖД, статью 27 ОП: "Право перевозчика на удержание груза")**

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.

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.

**Статья N
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. **Ограничения права распоряжаться грузом по-прежнему регулируются законами и предписаниями, применимыми в государстве, в котором находится груз в момент поступления соответствующих инструкций.** (см. ОСЖД, статья 18 ОП)

§ 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. Если получатель имеет право распоряжения, перевозчик должен выполнять только распоряжения получателя.

§ 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, приняли груз или воспользовались своими правами согласно § 2 и 3 статьи М.

**Статья O
Осуществление права распоряжения**

§ 1 Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, желает изменить договор перевозки, оно должно представить перевозчику дубликат накладной, в который должны быть внесены новые инструкции. Оно должно возместить перевозчику расходы и ущерб, связанные с выполнением таких инструкций, если только они не имели место по вине перевозчика.

§ 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.

§ 3 Если по причине положений §§ 1 и 2 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 дубликата накладной, он несет ответственность за возникшие в результате этого ущерб либо утрату перед получателем при условии, что дубликат накладной был передан получателю. Любое возможное возмещение не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

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 одних и тех же положениях. Для внесения ясности соответствующие последствия затем можно было бы отразить в отдельном положении.

Статья Р

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 О получатель дал инструкцию о выдаче груза другому лицу, то § 1 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 Q
Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза**

§ 1 Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, связанных с его запросом инструкций или выполнением инструкций либо тем, что он принял решение в соответствии с § 3 статьи P, 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 разумные сроки он не получил от правомочного лица противоположных инструкций, выполнение которых могло быть справедливо потребовано; в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз.

§ 4 Если груз был продан, то выручка, за вычетом суммы залога, должна быть передана в распоряжение правомочного лица.

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.

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 С остается без изменений.**

Статья R**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. **(Презнее второе предложение исключено)**

§ 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 X и § 2 статьи Y.

§ 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.

Данное положение не требуется для нового правового режима

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 а) ЦИМ) обеспечивают последовательную перевозку, действуя на разных участках пути следования. В таком случае они несут солидарную ответственность за всю перевозку.

См. § 2 статьи R

Вместе с тем перевозки последовательными перевозчиками также по-прежнему допускаются (статья 26 ЦИМ, § 3 статьи 22 СМГС и статья 34 ff) КДПГ).

От проблематичного с правовой точки зрения понятия "последующий перевозчик" (только в статье 27 ЦИМ; в СМГС и КДПГ это понятие не предусмотрено) можно отказаться.

См. § 3 статьи R

Вопросы, связанные с юридическими лицами ("договорный перевозчик" и "последующий перевозчик"), могут быть рассмотрены в основных правилах, касающихся ответственности (т.е. в статье R предлагаемого нового текста).

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

Такие положения, как представляется, в новом правовом режиме железнодорожных перевозок не потребуются.

Данное положение не требуется 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.

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.

Статья S**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.

§ 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 V.

§ 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 Любое обязательство получателя принимать найденный груз по-прежнему регулируется законами и предписаниями, применимыми в государстве, в котором находится место, предназначенное для выдачи груза. (см. ОСЖД, § 3 статья 20 ОП)

Статья T**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.

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

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.

Так же, как и в случае КДПГ, новый правовой режим железнодорожных перевозок не должен включать конкретных положений, касающихся ответственности за убыль массы в пути следования.

§ 2 Стоимость груза устанавливается на основе рыночной цены, 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 *prima facie* рыночной ценой.

§ 3 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.

§ 4 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.

§ 5 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

Данное положение не требуется для нового правового режима.

Альтернативный вариант:

Статья 1А данного правового режима

§ 1 В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе в процессе перевозки, 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.

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).

§ 3 Если по одной накладной перевозятся несколько грузовых мест, то убыль 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 не производится.

§ 5 Настоящая статья не является отступлением от § 4 статьи R.

**Статья U
Возмещение в случае повреждения**

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

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

§ 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 интермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется § 3.

§ 5 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

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.

Данный вопрос потребует обсуждения.

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.

**Статья V
Возмещение в случае просрочки в доставке**

§ 1 В случае просрочки в доставке, если заявитель докажет, что ущерб, включая повреждение груза, возник в результате просрочки в доставке, перевозчик должен выплатить возмещение, **не превышающее размера провозных платежей.**

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

§ 3 Если повреждение груза не является следствием просрочки в доставке, возмещение, предусмотренное в § 1, выплачивается в дополнение к возмещению, предусмотренному в статье M.

§ 4 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.

§ 5 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 L, то правомочное лицо может потребовать либо возмещения, предусмотренного в договоренности, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.

Данные положения не требуются для нового правового режима.

Если 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, то специальные меры в этом отношении, по-видимому, не являются необходимыми.

В частности, в том случае, если никакого ограничения суммы возмещения за утрату или ущерб (см. статьи T и U) не предусмотрено, при объявлении ценности груза более высокое возмещение считается необоснованным.

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 или вообще не указываются.

Статья 37 ЦИМ/статья 28 СМГС, статья 23 ОП

КДПГ, ЦИМ и СМГС содержат аналогичные положения, которые могли бы быть включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок.

Данное положение не требуется для нового правового режима.

Статья W Пересчет валюты и начисление процентов

§ 1 Если при расчете возмещения требуется пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот пересчет производится по курсу, действующему в момент и в месте платежа возмещения.

§ 2 Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в размере пяти процентов годовых, начиная со дня направления претензии в письменном виде перевозчику или, если претензия не была предъявлена, со дня подачи иска.

Ответственность в смешанном железнодорожно-морском сообщении (статья 38 ЦИМ)

Вопрос о включении в новый правовой режим железнодорожных перевозок положений об "ответственности в смешанном железнодорожно-морском сообщении", существующих только в ЦИМ, требует рассмотрения **в контексте возможного введения официальных линий смешанного железнодорожно-морского сообщения (см. статью А, § 3).**

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

Ответственность в случае ядерной катастрофы (статья 39 ЦИМ)

Как представляется, положения об ответственности в случае ядерной катастрофы, включенные только в ЦИМ (статья 39), не имеют большого 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.

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

Данное положение не требуется для нового правового режима.

Статья X**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. Управляющие железнодорожной инфраструктурой, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.

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 следует также включить 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.

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 можно было бы предусмотреть регистрацию ущерба наряду с предъявлением дополнительной претензии для приостановления течения срока исковой давности.

Статья Y**Прочие претензии**

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящей Конвенции, 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 X.

Статья Z**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 § 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 ... 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.

§ 5 Любое обязательство перевозчика составлять коммерческий акт в случае выявления или предположения о наличии

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

Статья 43 ЦИМ/статья 29 СМГС, статья 29 ОП

Если необходимо какое-либо положение, касающееся претензий, то оно должно основываться на статье 43 ЦИМ (факультативная претензия) с учетом возможности принятия обязательного решения, как и в зоне СМГС.

утраты груза или ущерба либо несоответствия реального состояния груза и его состояния, указанного в накладной, по-прежнему регулируется законами и предписаниями, применимыми в государстве, в котором производится перевозка. (см. ОСЖД, статья 22 ОП)

Статья ZA 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 и предписаниями, применимыми в государстве, в котором должен быть предъявлен иск.

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

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

§ 5 Накладную, дубликат накладной и любые другие документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к претензии, должны быть представлены в 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 дубликата накладной, с тем чтобы сделать в них отметку об окончательном урегулировании этой претензии.

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 и 2 статьи 44 ЦИМ).

Статья 45 ЦИМ/статья 30, § 2, СМГС**Статья АА****Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке**

§ 1 Отправитель может предъявить иск, если он имеет право распоряжения грузом в соответствии со статьей N 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 N.

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

Статья ВВ**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 договорных 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.

Статья 46 ЦИМ/статья 30, § 3, СМГС

§ 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.

Статья СС**Суд**

§ 1 При исках, связанных с перевозкой в рамках настоящего правового режима, истец может предъявлять иск в суды Договаривающихся государств, назначенных по соглашению сторон, или в суды государства, на территории которого:

- а) находится домициль или обычное место жительства ответчика, его основное коммерческое предприятие или же отделение либо агентство, заключившее договор перевозки; или
- б) находится место, в котором груз был принят к перевозке перевозчиком, или место, указанное для выдачи груза.

В другие суды иски предъявляться не могут.

§ 2 В тех случаях, когда иск, основанный на настоящем правовом режиме, рассматривается в суде, который является компетентным в соответствии с § 1, или когда в результате такого разбирательства выносится решение таким судом, новый иск между этими же сторонами на таких же основаниях может быть предъявлен только в том случае если решение суда, по которому был возбужден первоначальный иск, не может быть приведено в исполнение в государстве, в котором предъявлен новый иск.

(§ 3 При исках, связанных с перевозкой в соответствии с настоящей Конвенцией, не может быть потребован залог под издержки судебного процесса от граждан Договаривающихся государств, постоянно проживающих или имеющих местонахождение своего коммерческого предприятия в одном из этих государств.)

Статья 11 КОТИФ: Предоставление судебного залога

Согласно § 5 статьи 31 КДПГ в новый правовой режим железнодорожных перевозок было бы также целесообразно включить положения, содержащиеся в статье 11 КОТИФ, если он станет **официальной конвенцией**, вступившей в силу после достаточного числа **ратификаций**.

Статья 12 КОТИФ

Согласно пунктам §§ 3 и 4 КДПГ в новый правовой режим железнодорожных перевозок также было бы целесообразно включить положения, содержащиеся в §§ 1 и 2 статьи 12 КОТИФ, если он станет **официальной конвенцией** (см. выше).

В новую **официальную Конвенцию** может быть включено положение, аналогичное положениям § 3 статьи 12 КОТИФ, которые не предполагают непосредственного ареста или конфискации в связи с долгами одного перевозчика перед другим.

В новую **официальную Конвенцию** может быть включено положение, аналогичное положениям § 5 статьи 12 КОТИФ (см. выше).

**(Статья DD
Исполнение судебных решений. Наложение ареста на имущество**

§ 1 Когда по какому-либо иску, о котором говорится в статье СС, решение, вынесенное судом одного из Договаривающихся государств, подлежит исполнению в этом государстве, данное решение становится также подлежащим исполнению в каждом из других Договаривающихся государств, как только будут выполнены формальности, предписанные в соответствующем государстве. Эти формальности не допускают пересмотра дела по существу. Настоящие положения также распространяются на решения, вынесенные в присутствии сторон, заочные решения и мировые соглашения, подтвержденные постановлением суда, но не распространяются на судебные решения, имеющие лишь временную силу, или на судебные решения, которые возлагают на истца, полностью или частично проигравшего процесс, помимо судебных расходов также и возмещение убытков.

§ 2 Если при по перевозке, осуществляемой в соответствии с настоящим правовым режимом, один перевозчик имеет право на предъявление требований к другому перевозчику, который не принадлежит тому же Договаривающемуся государству, то по этим требованиям может быть наложен арест на имущество только на основании решения судебных органов Договаривающегося государства, которому принадлежит перевозчик, являющийся кредитором по требованию, по которому налагается арест.

§ 3 Железнодорожные вагоны, используемые для осуществления перевозки, на которую распространяется настоящий правовой режим, могут подвергаться наложению ареста в другом Договаривающемся государстве, чем то, в котором владелец имеет

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).

Можно рассмотреть целесообразность использования примера КДПГ и предусмотреть в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок также только срок исковой давности.

Статья 48 ЦИМ/статья 31 СМГС, статья 41 ОП

ЦИМ, СМГС и КДПГ (статья 32) содержат аналогичные положения, на которых может быть основан новый правовой режим железнодорожных перевозок. Тем не менее предусмотренные ими сроки исковой давности различаются и необходимо найти подходящее решение.

местонахождение своего юридического лица, только на основании решения судебных органов этого государства. Термин "владелец" означает физическое или юридическое лицо, эксплуатирующее экономически и долговременно железнодорожный вагон в качестве транспортного средства, независимо от того, является ли оно его собственником или имеет право использовать его, и зарегистрированное как таковое в официальном реестре вагонов, если таковой имеется.)

Данное положение не требуется для нового правового режима.

**Статья ЕЕ
Срок давности**

§ 1 Срок давности для исков, связанных с перевозкой в соответствии с настоящим правовым режимом, составляет **один год**. Течение срока давности начинается:

- a) в случае частичной утраты, повреждения или задержки выдачи груза – с даты выдачи груза;
- b) в случае полной утраты груза – с тридцатого дня по истечении срока доставки;
- c) во всех остальных случаях – с даты, начиная с которой можно осуществлять право предъявлять иски.

§ 2 Предъявление претензии в письменном виде перевозчику **в соответствии со статьей ЗА** приостанавливает течение срока давности до даты отклонения такой претензии перевозчиком посредством уведомления в письменном виде. В случае частичного принятия предъявленной претензии течение срока давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Бремя доказывания факта получения претензии или факта ответа на нее возлагается на сторону, ссылающуюся на

Статья 28, § 2, КОТИФ/статья 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.

Как и в КДПГ (статья 33), а также в МК (статья 34), новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы предусматривать, что в договоре перевозки или по письменному соглашению между сторонами договора может быть использована арбитражная процедура, основанная на положениях указанного нового правового режима.

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.

эти факты. Последующие претензии, касающиеся того же предмета, не приостанавливают течения срока давности.

§ 3 Право на предъявление иска, погашенное давностью, не может быть осуществлено повторно даже в форме встречного требования или же реализовано в порядке исключения.

§ 4 Во всех других случаях приостановление или прерывание течения срока давности регулируется национальным законодательством.

§ 1 Договор перевозки или письменная договоренность между его сторонами может со ссылкой на споры, на которые распространяется настоящий правовой режим, содержать статью, которой признается компетенция арбитражного суда, если эта статья предусматривает, что арбитражный суд должен применять настоящую Конвенцию.

§ 2 Арбитражная процедура по выбору заявителя осуществляется в одном из судов, указанных в статье СС. Стороны свободно определяют состав арбитражного суда и арбитражную процедуру.

**Статья GG
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 50 ЦИМ/статья 33 СМГС, статья 29 ОП**Статья НН****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 с);
- 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.

§ 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 П**Процедура предъявления регрессного требования**

§ 1 Обоснованность выплаты возмещений, произведенной перевозчиком, осуществляющим право на регрессное требование в соответствии со статьей НН, 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 обра-

Статья 51 ЦИМ

зом 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.

§ 5 Если регрессное требование предъявляется в отношении нескольких перевозчиков, то перевозчик-истец имеет право выбирать 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 4 КОТИФ/ЦИВ

Вагоны и интермодальные транспортные единицы, используемые в качестве транспортных средств, часто передаются одним перевозчиком другому перевозчику, участвующему в том же до-

Статья JJ

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

§ 1 Перевозчик, которому другой перевозчик (оба участвующие в одном и том же договоре перевозки) передал вагон для использования в качестве транспортного средства с целью осуществле-

говоре перевозки. В рамках нового правового режима представляется целесообразным рассмотреть вопрос об ответственности перевозчика, использующего вагон или интермодальную транспортную единицу другого перевозчика.

Статья 52 ЦИМ

ния перевозки грузов согласно настоящему правовому режиму, несет ответственность за утрату или повреждение груза, являющиеся следствием утраты или повреждения вагона либо его вспомогательного оборудования, если он не докажет, что это произошло не по его вине. Перевозчик не отвечает за ущерб, связанный с утратой вспомогательного оборудования, которое не указано на обеих сторонах вагона или в сопровождающем его инвентарном перечне.

§ 2 В случае утраты вагона или его вспомогательного оборудования возмещение ограничивается обычной стоимостью вагона или его вспомогательного оборудования, существовавшей в день и в месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничивается обычной стоимостью, существовавшей в день и месте передачи вагона для использования.

§ 3 В случае повреждения вагона или его вспомогательного оборудования возмещение ограничивается оплатой расходов, связанных с его ремонтом. Возмещение не должно превышать суммы, причитающейся в случае утраты.

§ 4 Никакие последующие убытки возмещению не подлежат.

§ 5 Правомочный перевозчик может без представления дальнейших доказательств считать вагон утраченным, если он потребовал от перевозчика, которому он передал вагон для использования в качестве транспортного средства, разыскать этот вагон и если этот вагон не был предоставлен в его распоряжение в течение трех месяцев после поступления этого требования или если он не получил никакого указания о месте, в котором находится этот вагон.

§ 6 Если перевозчик при обстоятельствах, предусмотренных в § 1, передал другому перевозчику интермодальную транспортную единицу, то по аналогии применяются §§ 1–5.

Статья КК Договоренности относительно регрессных требований

Перевозчики могут договариваться между собой относительно положений, отступающих от положений статей GG и HH.

Регрессные требования (инфраструктура, подвижной состав, технические спецификации, безопасность и охрана на железнодорожном транспорте)

1. Инфраструктура

Отношения между перевозчиком и отправителем груза не зависят от того, является ли перевозчик также управляющим железнодорожной инфраструктурой.

Вместе с тем в СМГС, как представляется, указано иное (пункт 1 статьи 2).

В ЦИМ (пункт 1 статьи 23) разъясняется, что ответственность перевозчика не зависит от характера используемой железнодорожной инфраструктуры (собственная инфраструктура или инфраструктура третьего лица). Кроме того, в ЦИМ указано (статья 40, второе предложение), что управляющий железнодорожной инфраструктурой рассматривается в качестве агента перевозчика. Таким образом, перевозчик несет ответственность за управляющего железнодорожной инфраструктурой. Правовые и договорные отношения между перевозчиком и управляющим железнодорожной инфраструктурой регулируются не правилами железнодорожной перевозки, а, например, в КОТИФ/ЦУИ.

В пункте 5 статьи 1 ЦИМ указано, что ЦИМ не распространяются на перевозки между станциями соседних государств, если инфраструктура этих станций управляется одним или несколькими управляющими инфраструктуры, относящимися к одному и тому же из этих государств. Это связано с тем, что такие случаи часто регулируются в рамках двусторонних межправительственных соглашений.

2. Подвижной состав

Отношения между перевозчиком и отправителем груза не зависят от того, использует ли перевозчик для выполнения перевозки свои собственные вагоны или вагоны третьих лиц. В КДПГ это оговорено прямо (пункт 3 статьи 17).

В случае перевозки железнодорожного подвижного состава на своих осях, который отправлен как груз (см. пункт 1 статьи 5 СМГС), могут быть определены конкретные правила, регламентирующие ответственность, как это сделано в ЦИМ (статья 24, пункт 3 статьи 30 и пункт 3 статьи 32).

Если перевозчик в рамках прямого железнодорожного сообщения, совершаемого без перегрузки груза, использует вагоны зарубежных компаний (которые могут принадлежать другим перевозчикам или сдающим их в лизинг/аренду компаниям), то отношения между собственником таких вагонов (владельцем) и перевозчиком должны регулироваться в конкретных правилах, касающихся договоров использования железнодорожных вагонов (см. КОТИФ/ЦУВ и приложение 10 к СМГС). Эти правила не являются частью правил железнодорожных перевозок, применимых в отношениях между отправителем и перевозчиком, и, следовательно, не станут частью нового правового режима железнодорожных перевозок.

Возможно, положения, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение железнодорожных вагонов других перевозчиков, могли бы быть включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок (раздел: отношения между перевозчиками).

См. статью FF выше.

Технические характеристики железнодорожных вагонов в рамках нового правового режима регулированию не подлежат.

3. Интермодальные транспортные единицы

Интермодальные транспортные единицы (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы) или другие сопоставимые грузовые единицы, используемые в интермодальных перевозках, не предусматривающих перегрузку грузов (см. статью 3 d), пункт 3 статьи 30 и пункт 3 статьи 32 ЦИМ, а также приложения 8 и 11 к СМГС), должны регулироваться как железнодорожные вагоны: грузовые единицы представляют собой либо часть груза (упаковки), если они предоставлены отправителем, либо транспортные средства, если они предоставлены перевозчиком.

В том случае, если грузовые единицы являются частью груза, ответственность перевозчика должна рассматриваться в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок аналогично тому, как эти вопросы регулируются в пункте 3 статьи 30 и в пункте 3 статьи 32 ЦИМ.

См. § 4 статьи Т и § 4 статьи U выше.

В том случае, если грузовые единицы являются транспортными средствами, вопросы ответственности перевозчика за грузовые единицы другого перевозчика могут быть также включены в статью **JJ** нового правового режима железнодорожных перевозок.

См. § 6 статьи JJ выше.

Технические характеристики грузовых единиц в рамках нового правового режима регулированию не подлежат.

4. Безопасность/охрана на железнодорожном транспорте

См. предлагаемую формулировку нового правового режима железнодорожных перевозок "Область применения", статья С: Предписания публичного права.

См. предлагаемую формулировку нового правового режима железнодорожных перевозок "Область применения", статья В: Право императивного характера.
