



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Четырнадцатая сессия

Женева, 5–7 октября 2016 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Контроль результатов экспериментальных испытаний

Введение в новый правовой инструмент ЕЭК ООН для международных перевозок грузов железнодорожным транспортом (Проект правовых норм для единого железнодорожного права (ЕЖП))

Записка секретариата¹

I. Предварительные замечания

Единое железнодорожное право (ЕЖП) предоставляет заинтересованным железнодорожным компаниям и их клиентам возможность заключать для выбранных ими международных (в частности, евро-азиатских) перевозок грузов железнодорожным транспортом только один, действительный для всего сообщения транспортный договор и применять для этого договора только один международный правовой режим на основе выраженного обоюдного согласия (известный как opt-in).

В настоящий момент евро-азиатские грузовые перевозки железнодорожным транспортом осуществляются, как правило, таким образом, что заключаются два транспортных договора: один договор для пространства ЦИМ, для которого является действительной конвенция ЦИМ, и еще один договор для пространства СМГС, для которого соответственно является действительным соглашение СМГС. На перевалочном пункте между государствами ЦИМ и СМГС состоится переправка груза даже в тех случаях,

¹ Настоящий документ публикуется без официального редактирования.

когда на всем маршруте следования применяется накладная ЦИМ/СМГС. Охватывающего все сообщение, единое применение права ЦИМ или СМГС не происходит, поскольку сферы применения этих двух соглашений ограничены: согласно статье 1 § 1 ЦИМ данная конвенция является действительной лишь для тех договоров, в которых место отправления и место выдачи груза находятся в двух различных государствах-участниках ЦИМ; а СМГС, согласно статье 3 § 2, находит применение для перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении между станциями государств-участников СМГС. ЕЖП дает возможность договариваться о применении только одного правового режима для действительных для всего сообщения транспортных договоров между государствами ЦИМ и СМГС (и в обратном направлении).

Унифицированное применение ЕЖП для договоров о перевозках грузов из государств ЦИМ в государства СМГС (и наоборот) не вступает в конфликт с ЦИМ и СМГС, поскольку переправки груза на границе между ЦИМ и СМГС не происходит.

II. Обзор основных положений ЕЖП

ЕЖП был разработан на основе ЦИМ 1999 и СМГС 2015 с учетом международных соглашений для других видов транспорта. В значительной мере были учтены идентичные положения ЦИМ и СМГС. В ЕЖП были найдены компромиссы относительно ответственности перевозчика, поскольку положения об ответственности перевозчика в ЦИМ и СМГС отличаются по некоторым существенным пунктам. В целях создания более простого, обозримого и легкого в применении правового инструмента, чем ЦИМ и СМГС, в ЕЖП не были включены различные менее значимые положения ЦИМ и СМГС (например, касающиеся объявления ценности груза, специального интереса в доставке груза, наложенных платежей, железнодорожно-паромных перевозок или ядерных событий).

A. Общие положения

а) Сфера применения: стороны действительного для всего сообщения договора перевозки могут договориться о применении ЕЖП для перевозки грузов между «государствами-участниками» ЕЖП. Условием является отказ от применения для данного договора перевозки как положений ЦИМ и СМГС, так и международных соглашений, устанавливающих правовые нормы о договорах на перевозку грузов железнодорожным транспортом (Ст. 1 § 1 ЕЖП). Участники ЦИМ не претендуют на применение своих условий для договоров перевозки, которые начинают или заканчивают свое действие на территории государств, не являющихся членами ЦИМ; соответственно это является действительным и для участников СМГС (ср. ст. 1 § 2 ЦИМ и ст. 3 § 2 СМГС).

б) Помимо того, стороны мультимодального договора перевозки могут договориться о том, что действие ЕЖП распространяется и на перевозки другими видами транспорта как дополнение к международному железнодорожному сообщению для перевозки грузов, если это не противоречит международным соглашениям или национальному законодательству «государства-участника» ЕЖП (Ст. 1 § 2 ЕЖП; ср. также ст. 1 §§ 3 и 4 ЦИМ и с ограничениями – ст. 3 § 2 СМГС). Это позволяет распространять условия ЕЖП и на внутригосударственные доставки грузов к и от станции другими видами транспорта в стране отправления или в стране назначения, при условии, если

соответствующие государства не исключили этого. Таким образом, контейнерные перевозки грузовым автомобильным транспортом к перевалочному терминалу и от него, могут также осуществляться в соответствии с условиями ЕЖП.

с) Если стороны договора перевозки договорились о действии условий ЕЖП для своего договора, то ЕЖП должен действовать строго в императивном порядке (Ст. 3 § 1 ЕЖП; ср. ст. 5 ЦИМ и ст. 6 СМГС). То есть отдельные отступления (выборочный подход) от ЕЖП не допустимы. Другие условия действуют лишь в том случае, если речь идет о повышении ответственности перевозчика или ослаблении ответственности отправителя (Ст. 3 § 2 ЕЖП, ср. также ст. 5, предложение 3, ЦИМ).

д) ЕЖП содержит многочисленные определения терминов, например, о договорном и последующем перевозчике, о тарифах и о понятии «опасные грузы», под которым подразумеваются лишь материалы и вещества, перевозка которых не разрешается или разрешается только при выполнении определенных условий согласно правилам RID (Международного соглашения о перевозках опасных грузов по железной дороге) или Приложению 2 к СМГС (Ст. 2, № 2-4, ст. 14, 16 ЕЖП; ср. ст. 2 СМГС и ст. 3 ЦИМ).

е) Необходимо соблюдать нормы публичного права, в частности правила о перевозке опасных грузов и правила техники безопасности, таможенное законодательство и законодательство о защите животных (Ст. 4 ЕЖП; ср. ст. 2 ЦИМ).

В. Заключение и выполнение договора перевозки

а) Договор перевозки заключается путем договоренности сторон; выставление накладной и приемка груза перевозчиком для этого не требуются; отсутствие накладной или неправильные сведения в ней не влияют на действительность договора перевозки (Ст. 5 §§ 1 и 2 п. 3 ЕЖП; ср. ст. 6 ЦИМ и ст. 14 СМГС). В соответствии с условиями ЦИМ, однако, в отличие от СМГС ЕЖП не содержит обязательства о выполнении перевозки перевозчиком (ср. ст. 14 § 2 СМГС).

б) Договор перевозки подтверждается накладной; международные ассоциации железнодорожной отрасли могут установить единый стандартный образец накладной (Ст. 5 § 2 ЕЖП; ср. ст. 6 § 8 ЦИМ).

с) Накладная может быть оформлена или использоваться в виде электронной накладной (Ст. 5 § 4 ЕЖП; ср. ст. 6 § 9 ЦИМ и ст. 15 § 4 СМГС). Электронный набор данных считается эквивалентным бумажной накладной, при условии, если всегда гарантированы подлинность и целостность набора данных.

д) Отправитель несет ответственность за указанные им в накладной сведения, за правильность оформления сопроводительных документов, а также за предоставление информации об опасных грузах и об особых требованиях к обращению с грузами (Ст. 7 ЕЖП; ср. ст. 8, 9 ЦИМ и ст. 16, 22 §§ 3 и 5, а также ст. 23 § 2 СМГС).

е) Если не имеется иных договоренностей, то связанные с перевозкой, не возникшие по вине перевозчика расходы, оплачиваются отправителем. Это условие является недействительным, если расходы переводятся на получателя и таковой принял участие в договоре перевозки, например, забрав накладную и

приняв груз (Ст. 8 ЕЖП; ср. ст. 10 ЦИМ и ст. 31, 32 СМГС). Если провозные платежи рассчитываются на основе тарифов, то провозные платежи могут рассчитываться отдельно каждым участвующим в перевозке груза перевозчиком за свой участок перевозки в соответствии с его системой цен (Ст. 8 § 3 ЕЖП; ср. ст. 30 СМГС).

f) Перевозчик имеет право проверить отправляемый груз. По требованию отправителя, который отгружает груз и который хочет повысить доказательную силу накладной, перевозчик также обязан проверить за счет отправителя состояние груза и его упаковку, а также определенные сведения в накладной, при условии, если в его распоряжении имеются соответствующие средства для проверки (Ст. 9 ЕЖП; ср. ст. 11 ЦИМ и ст. 23 СМГС).

g) Доказательная сила накладной более четко определена в ст. 10 ЕЖП, чем в ст. 12 ЦИМ.

h) Отправитель несет ответственность за неудовлетворительную упаковку или маркировку груза и за последствия осуществленной им неправильной погрузки, за исключением тех случаев, когда неудовлетворительное состояние было очевидным либо об этом было известно перевозчику при приемке груза (Ст. 11 ЕЖП; ср. ст. 13, 14 ЦИМ и ст. 18 § 4, ст. 19 § 3 СМГС).

i) Отправитель несет ответственность за отсутствующие, неполные и неверные сведения и сопроводительные документы; перевозчик несет ответственность за утрату или неправильное использование выданных ему сопроводительных документов, вплоть до размера суммы возмещения ущерба, предусмотренной в случае утраты груза (Ст. 12 ЕЖП; ср. ст. 15 ЦИМ и ст. 22 § 3 СМГС).

j) Положения о сроке доставки груза ЕЖП намного проще, чем соответствующие нормы в ЦИМ и СМГС: груз должен быть поставлен в течение оговоренного в договоре срока, при отсутствии договоренности – в течение разумного срока, который может быть предоставлен добросовестному перевозчику с учетом сопутствующих обстоятельств (Ст. 13 ЕЖП; ср. ст. 16 ЦИМ и ст. 24 СМГС).

k) Отправитель имеет право распоряжаться грузом, давая перевозчику последующие указания; данное право передается получателю в указанный отправителем момент времени, при отсутствии указания такового – в тот момент, когда груз достиг места назначения (Ст. 15 ЕЖП; ср. ст. 18 ЦИМ и ст. 25 СМГС).

l) Для осуществления права распоряжения сторона, имеющая право распоряжения грузом, должна предъявить оригинал накладной при условии, если это право закреплено в накладной. Перевозчик должен при возмещении его расходов выполнять указания лишь в том случае, если их выполнение является возможным, допустимым законодательством, находится в разумных пределах, не нарушает эксплуатацию его предприятия и не наносит ущерб отправителям или получателям других отправок. Перевозчик несет ответственность за невыполнение допустимых указаний надлежащим образом вплоть до размера суммы возмещения ущерба, предусмотренного в случае утраты груза (Ст. 16 ЕЖП; ср. ст. 19 ЦИМ и ст. 25 §§ 8 и 9 СМГС).

m) В случае возникновения препятствий к перевозке или выдаче груза перевозчик обязан запросить указаний в зависимости от конкретного случая у лица, имеющего право распоряжаться грузом, или у отправителя или

получателя (Ст. 17 ЕЖП; ср. ст. 20, 21 ЦИМ и ст. 28 СМГС). Перевозчик имеет право требовать возмещения дополнительных расходов, возникших не по его вине. Если перевозчик не получает указаний, он обязан принять меры, которые представляются ему наиболее целесообразными в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом: отправить груз обратно, выгрузить, обеспечить хранение или продать груз (Ст. 18 ЕЖП; ср. ст. 22 ЦИМ и ст. 28 §§ 3-5 СМГС).

п) Перевозчик выдает груз только после получения расписки и платежей, причитающих в соответствии с договором перевозки. В случае установления утраты груза, его повреждения или выдачи с опозданием, получатель может также от своего имени применить средства правовой защиты, вытекающие из договора перевозки (Ст. 14 ЕЖП; ср. ст. 17 ЦИМ и ст. 26 СМГС).

С. Ответственность

а) Предварительное замечание: положения об ответственности ЕЖП менее детальны и поэтому проще и обозримее, чем положения об ответственности ЦИМ и СМГС.

б) Договорной и все возможные последующие перевозчики несут ответственность за утрату, ущерб и за просрочку в доставке – также не по их вине – в качестве единственного ответственного. В отношениях между перевозчиками, которые участвовали в перевозке, ответственность за ущерб несет лишь последний ответственный перевозчик (Ст. 19, 33 ЕЖП; ср. ст. 23 § 1, ст. 26, 50 ЦИМ и ст. 37, 36 СМГС). Это является действительным и для единиц подвижного состава, которые были отправлены в качестве перевозимого груза (иначе ст. 24 ЦИМ), и для интермодальных транспортные единицы.

с) Перевозчики освобождаются от этой ответственности, если ущерб был причинен по вине или в связи с указанием правомочного лица, в связи с неудовлетворительным состоянием груза или обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать (Ст. 19 § 3 ЕЖП; ср. ст. 23 § 2 ЦИМ и ст. 39 § 2 № 1-3 СМГС).

д) Преимущественных оснований для освобождения от ответственности не существует (иначе ст. 23 § 3, ст. 25 § 2 ЦИМ и ст. 41 § 2 СМГС).

е) Не имеется правового статуса фактического перевозчика, который несет ответственность перед отправителем за случаи возникновения ущерба на своем участке перевозки таким образом, как будто он является договорным перевозчиком (ср. ст. 27 ЦИМ). Субперевозчики являются лишь исполнителями услуг для своего заказчика, который обязан нести за них ответственность согласно договору перевозки (Ст. 26 ЕЖП).

ф) Предположение об утрате груза: если в течение трех месяцев после окончания срока доставки груз не был выдан или не поступил для выдачи, то его можно – неопровержимо – считать утерянным; однако правомочное лицо может оставить за собой право на более позднюю выдачу груза (Ст. 20 ЕЖП; ср. ст. 29 ЦИМ и ст. 27 СМГС). Национальное законодательство стран может однако предписывать, что получатель по назначению все же обязан принять и обнаруженный позже груз (Ст. 20 § 5 ЕЖП, следуя ст. 27 § 3 СМГС).

г) В случае утраты или повреждения груза перевозчик обязан возместить его стоимость в размере максимум [17] единиц специального права

заимствования МВФ за каждый недостающий или утративший свою ценность килограмм общей массы груза (Ст. 21, 22, 24 ЕЖП; ср. ст. 30, 32 ЦИМ и – без ограничения относительно размера суммы – ст. 42, 44 СМГС). Окончательную максимальную сумму еще необходимо установить. В случае утраты единиц подвижного состава в качестве груза и интермодальных транспортных единиц необходимо возместить их потребительскую стоимость, а в случае их повреждения – расходы на ремонт, без ограничения суммы возмещения в каждом из этих случаев (Ст. 21 § 5, ст. 24 § 4 ЕЖП; ср. ст. 30 § 3, ст. 32 § 3 ЦИМ). Следуя положениям КОТИФ/ЦУВ, СМГС содержит специальный раздел (Раздел III, ст. 49-53) об использовании вагонов, не принадлежащих перевозчику, в качестве транспортного средства. В этом разделе содержатся условия, в частности, относительно ответственности при повреждении вагона и при причиненном вагоном ущербе.

h) Ответственность за убыль ограничивается подобным образом, как в ЦИМ и СМГС (Ст. 23 ЕЖП; ср. ст. 31 ЦИМ и ст. 43 СМГС).

i) При превышении срока доставки размер возмещения составляет максимально половину провозных платежей (Ст. 25 § 1 ЕЖП; ср. напротив ст. 33 ЦИМ: возмещение до четырехкратной суммы провозных платежей; размер неустойки согласно СМГС намного меньше (см. ст. 45 СМГС).

j) По образцу Монреальской конвенции (МК) для международного воздушного транспорта отсутствует исключение ограничения ответственности относительно суммы возмещения за ущерб, возникший по тяжелой вине перевозчика (= сознательная халатность или умышленные действия перевозчика или выполняющих для него услуги лиц; иначе ст. 36 ЦИМ; в СМГС, напротив, изначально отсутствует ограничение ответственности при утрате ли повреждении груза).

k) Перевозчик может дополнить свою вытекающую из ЕЖП ответственность и свои обязательства в интересах клиента (Ст. 3 § 2 ЕЖП; ср. ст. 5 ЦИМ).

l) Особое положение о предположении о возникновении ущерба в случае переправки не требуется, поскольку ЕЖП как раз таки избегает таких переправок (ср. напротив ст. 28 ЦИМ, а также ст. 40, 22 § 2, ст. 23 § 1 п. 3 и § 10, ст. 29 § 10 СМГС).

m) Также отсутствуют положения об ответственности в случае объявления ценности груза, при указании специального интереса в доставке груза, при железнодорожно-паромных перевозках и при ядерном событии (ср. напротив ст. 34, 35, 38, 39 ЦИМ, а также – лишь в случае объявления ценности груза – ст. 17, 42 § 1, ст. 44 § 2 СМГС).

n) Перевозчик несет ответственность за своих работников (по найму) и других лиц (предпринимателей), услугами которых он пользуется, включая фактических перевозчиков в соответствии с ЦИМ и управляющих инфраструктурой (Ст. 26 ЕЖП; ср. ст. 40 ЦИМ и ст. 38 СМГС).

o) Претензии в результате недопустимых действий также ограничиваются в случаях, которые попадают под действие ЕЖП, согласно его условиям (Ст. 27 ЕЖП; ср. ст. 41 ЦИМ и ст. 37 § 1 СМГС).

D. Урегулирование претензий

a) В случае возникновения ущерба получатель или отправитель должен уведомить об ущербе, как это общепринято в рамках международного транспортного права (Ст. 28 ЕЖП; ср. ст. 30 КДПГ, ст. 31 МК, ст. 23 Роттердамских правил). Составление «в служебном порядке» имевшего места до сих пор коммерческого акта перевозчика отпадает (ср. ст. 42, 47, 13 § 4 ЦИМ и ст. 29 СМГС).

b) Как до сих пор (= модель ЦИМ) уполномоченный истец может предъявить перевозчику претензию в письменном виде до возбуждения иска. Государство, в котором в соответствующем случае должен быть предъявлен иск в судебном порядке, может предписывать, что до предъявления иска необходимо предъявить претензию перевозчику (= модель СМГС) (Ст. 29 ЕЖП; ср. ст. 43 ЦИМ и ст. 46, 47 § 1 СМГС).

c) Начиная со дня направления претензии, правомочное лицо может потребовать начисления процентов (Ст. 29 § 7 ЕЖП; ср. ст. 37 ЦИМ, а также ст. 28 §§ 3 и 4 СМГС).

d) Приостанавливает ли предъявление претензии также течение срока давности (ср. ст. 48 § 3 ЦИМ, ст. 48 § 3 СМГС) – это регулируется национальным законодательством, поскольку ЕЖП не содержит норм об истечении срока давности и сроках давности исков (иначе в ст. 47, 48 ЦИМ и ст. 48 СМГС).

e) Как отправитель, так и получатель обладают правом на предъявление иска в судебном порядке (активная легитимация) (Ст. 30 ЕЖП; ср. ст. 44 ЦИМ и ст. 46 § 1, ст. 47 § 1 СМГС).

f) Иски, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться различным перевозчикам (пассивная легитимация). Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из пассивно легитимированных перевозчиков (Ст. 31 ЕЖП; ср. ст. 45 ЦИМ и ст. 47 § 1 СМГС).

g) ЕЖП не определяет местонахождения судебного органа для предъявления исков против перевозчика, переуступая это право действующему национальному законодательству (иначе в ст. 46 ЦИМ и ст. 47 § 4 СМГС).

E. Отношения между перевозчиками

Расчеты между участвующими в перевозке перевозчиками и регрессивные требования между ними регулируются подобным образом, как в ЦИМ и СМГС (Ст. 32, 33 ЕЖП; ср. ст. 49, 50 ЦИМ и ст. 36 СМГС). Перевозчики могут заключить по этому поводу иные соглашения (Ст. 34 ЕЖП; ср. ст. 52 ЦИМ).