



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Пятая сессия

Женева, 2–3 декабря 2013 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

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

Сопоставление соответствующих правовых положений ЦИМ и СМГС

Записка секретариата

I. 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 2012–2013 годы (ECE/TRANS/2012/9 и Rev.1), принятыми Комитетом по внутреннему транспорту соответственно 1 марта 2012 года и 28 февраля 2013 года (ECE/TRANS/224, пункт 93, ECE/TRANS/236, пункт 72).

2. На своей пятой сессии в июле 2013 года Группа экспертов сочла, что в рамках подготовки к предстоящей сессии секретариат подготовит сопоставление тех положений Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которые имеют отношение к евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам. Такое исследование должно также содержать краткую оценку указанных положений и, при необходимости, первые элементы и возможные формулировки юридических положений, которые могли бы быть включены в правовой документ для евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, пункт 11 b)). Группа экспертов также определила семь областей, перечисленных

в ее докладе, которые подлежат рассмотрению (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, пункты 20 и 21).

3. В таблице ниже в первых двух столбцах проводится сопоставление ключевых положений КОТИФ/ЦИМ (1999 год) и СМГС (2013 год). Кроме того, в третьем столбце дается краткая оценка этих положений и, при необходимости, проводится их сравнение с соответствующими положениями других международных транспортных конвенций.

4. Наконец, в последнем столбце таблицы предлагаются некоторые формулировки основных положений возможного нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок в целях облегчения понимания концептуального подхода к такому новому правовому документу. На настоящий момент отсутствуют предложения в отношении формулировок, относящихся к возможным приложениям или "Заключительным положениям", включая возможность принятия, депозитарные функции и процедуры и возможные процедуры внесения поправок. Необходимость включения таких формулировок может возникнуть после того, как основные положения нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок будут рассмотрены и согласованы в принципе.

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p><i>ЦИМ – Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (приложение В к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом) (КОТИФ, 1999 год)</i></p> <p><i>КДПГ – Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов</i></p> <p><i>МК – Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция)</i></p> <p><i>РП – Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила)</i></p>			

Область применения

Статья 1 Область применения	Статья 1 Предмет Соглашения		Статья А Область применения
<p>§ 1 Настоящие Единые правовые предписания применяются к любому договору железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах. Применение не зависит от местонахождения и национальности сторон по договору перевозки.</p> <p>§ 2 Настоящие Единые правовые предписания применяются также к договорам железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, одно из которых является, по крайней мере, государством-членом, и если договаривающиеся стороны согласились о том, что договор подпадает под действие этих Единых правовых предписаний.</p> <p>§ 3 Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства-</p>	<p>Настоящим Соглашением устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами следующих стран (названия стран). Интересы этих железных дорог представляют министерства, ведающие ими, заключившие настоящее Соглашение.</p> <p>Статья 2 Предмет Соглашения</p> <p>§ 1 На условиях настоящего Соглашения производится перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, указанными в § 2 статьи 3, по накладным, предусмотренным настоящим Соглашением, и только по сети железных дорог – участниц настоящего Соглашения.</p> <p>Это Соглашение имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей грузов и действует независимо от государственной принадлежности сторон договора перевозки.</p> <p>§ 2 Перевозки грузов из стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении, транзитом</p>	<p>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).</p> <p>СМГС (2012 год) действует только в отношении перевозок по железнодорожным линиям стран, которые являются участниками данного Соглашения (в том числе и для целей транзита).</p> <p>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.</p> <p>Новый единый режим железнодорожных перевозок может оказаться применимым в том случае, если в</p>	<p>§ 1 Данный правовой режим железнодорожных перевозок применяется к любому (в рамках прямого сообщения) договору железнодорожной перевозки груза за плату, исполняемому на территории Договаривающихся сторон настоящей Конвенции, если стороны договора примут решение, что этот правовой режим железнодорожных перевозок распространяется на данный договор.</p> <p>§ 2 Данный правовой режим железнодорожных перевозок в обязательном порядке применяется в отношении железнодорожной перевозки грузов, на которую распространяются положения ЦИМ и СМГС.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>члена, то применяются настоящие Единые правовые предписания.</p> <p>§ 4 Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, то настоящие Единые правовые предписания применяются, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в § 1 статьи 24 Конвенции.</p> <p>§ 5 Настоящие правовые предписания не распространяются на перевозки между станциями соседних государств, если инфраструктура этих станций управляется одним или несколькими управляющими инфраструктурой, относящимися к одному и тому же из этих государств.</p> <p>§ 6 Любое государство, являющееся участником другой конвенции о прямой международной железнодорожной перевозке грузов, сравнимой с настоящими Едиными правовыми предписаниями, может при направлении заявления о присоединении к Конвенции заявить, что оно будет применять настоящие Единые правовые предписания только к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры, расположенной на ее территории. Эта часть железнодорожной инфраструктуры должна быть точно определена и быть связана с железнодорожной инфраструктурой государства-члена. Если государство-член</p>	<p>через страны, железные дороги которых также являются участниками этого Соглашения, в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, и в обратном направлении осуществляются порядком и на условиях, предусмотренных транзитным тарифом, применяемым заинтересованными железными дорогами для данного международного сообщения, если не применяется другое соглашение о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.</p> <p>§ 3 Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам грузов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления; 2) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны отправления или назначения; 3) между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге. <p>Перевозки, упомянутые в пунктах 1, 2 и 3 данного параграфа, осуществляются на основании особых договоров, заключаемых между заинтересованными железными дорогами.</p>	<p>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.</p> <p>До тех пор, пока стороны договора перевозки груза разрешают, как это имеет место в настоящее время, прекращение доставки и оформление партий товаров на внешних границах/периметре действия ЦИМ/СМГС, новый единый режим железнодорожных перевозок не заменяет ни ЦИМ, ни СМГС.</p> <p>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 место приема груза или место, предусмотренное для выдачи, находятся на территории Договаривающейся стороны ЦИМ.</p> <p>Ни одна сторона ни разу не воспользовалась возможностями, предоставляемыми пунктом 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</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>делает вышеуказанное заявление, то эти Единые правовые предписания применяются лишь при условии:</p> <p>а) что место приема груза или место его выдачи, а также маршрут, предусмотренные в договоре перевозки, включены в установленную инфраструктуру; или</p> <p>б) что установленная инфраструктура связывает инфраструктуру двух государств-членов и была предусмотрена в договоре перевозки в качестве маршрута для транзитной перевозки.</p> <p>§ 7 Государство, которое в соответствии с § 6 сделало заявление, может в любое время отказаться от него, сообщив об этом депозитарию. Этот отказ вступает в действие через месяц после уведомления об этом государств-членов депозитарием. Заявление перестает действовать, если конвенция, указанная в первом предложении § 6, прекращает свое действие для этого государства.</p>	<p>§ 4 Железные дороги, страны которых являются одновременно участниками других международных соглашений, могут осуществлять грузовые перевозки между собой на основе этих соглашений.</p> <p>Статья 2 Предмет Соглашения</p> <p>§ 1, часть 2</p> <p>Это Соглашение имеет обязательную силу для железных дорог, операторов и получателей грузов и действует независимо от государственной принадлежности сторон договора перевозки.</p>	<p>исключает возможной коллизии с императивными нормами, действующими за пределами ЦИМ, о чем субъектам государственного и частного секторов может быть неизвестно.</p> <p>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.</p> <p>Следует рассмотреть необходимость включения соответствующих положений, регулирующих автомобильные перевозки и перевозки по внутренним судоходным линиям, в качестве дополнения к международной железнодорожной перевозке, как это предусмотрено в пункте 3 статьи 1 ЦИМ.</p>	
<p>Статья 5 Право императивного характера</p> <p>Если иное не предусмотрено настоящими Едиными правовыми предписаниями, любое условие договора, прямо или косвенно отступающее от настоящих Единых правовых предписаний, недействительно и лишено законной силы. Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Несмотря на это перевозчик может брать на себя дополнительные ответственность и обязательства</p>		<p>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</p>	<p>Статья В Право императивного характера</p> <p>§ 1 Если иное не предусмотрено настоящим правовым режимом железнодорожных перевозок, любое условие, согласованное сторонами договора перевозки, которое будет отступать от этого правового режима железнодорожных перевозок, недействительно и лишено законной силы.</p> <p>Несмотря на это перевозчик может брать на себя дополнительные ответственность и обязательства, по</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>ва, по отношению к тем, которые предусмотрены настоящими Единными правовыми предписаниями.</p> <p>Статья 4 Отступления</p> <p>§ 1 Государства-члены могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от настоящих Единных правовых предписаний для перевозок, осуществляемых исключительно между двумя станциями, расположенными по обе стороны границы, если между ними нет другой станции.</p> <p>§ 2 В отношении перевозок, осуществляемых между двумя государствами-членами и проходящих транзитом через государство, не являющееся членом, государства-члены могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от настоящих Единных правовых предписаний.</p> <p>Статья 8 КОТИФ Национальное законодательство</p> <p>§ 1 В толковании и применении Конвенции будет учитываться ее характер международного права и необходимость поддержания единообразия.</p> <p>§ 2 При отсутствии в Конвенции соответствующих положений действует национальное законодательство.</p> <p>§ 3 Под национальным законодательством понимается право государства, в котором правомочное лицо предъявляет свои права, включая коллизионные нормы.</p>		<p>договорились о применимости указанного правового режима, то он имеет императивный характер и применяется в целом.</p> <p>Как и в статье 5.3 ЦИМ и статьях 25–27 МК новым единым правовым режимом железнодорожных перевозок может быть предусмотрено, что перевозчик может брать на себя ответственность и обязательства в отношении своих клиентов в большем объеме, чем это предусмотрено данным новым режимом.</p>	<p>отношению к тем, которые предусмотрены настоящим режимом железнодорожных перевозок.</p> <p>§ 2 В случае отсутствия в настоящем правовом режиме соответствующих положений действует законодательство государства, в котором истец (заявитель) предъявляет свое требование (национальное законодательство).</p>

Статья 10 КОТИФ**Дополнительные положения**

§ 1 Два или более государств или два или более перевозчиков могут устанавливать дополнительные положения с целью выполнения Единых правовых предписаний ЦИВ и Единых правовых предписаний ЦИМ, не имея тем не менее возможности отступать от этих Единых правовых предписаний.

Статья 2**Предписания публичного права**

Перевозки, к которым применяются Единые правовые предписания, 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 4**Предметы, не допускаемые к перевозке**

§ 1 К перевозке в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются:

- 1) предметы, перевозка которых запрещена хотя бы в одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;
- 2) предметы, составляющие монополию почтового ведомства (приложение 1) хотя бы одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;
- 3) опасные грузы, перевозка которых не предусмотрена приложением 2 к СМГС.

§ 2 Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что приняты предметы, не допускаемые к перевозке, хотя бы и под правильным наименованием, то они задерживаются, и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задер-

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 пред-

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.

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	жан.	полагает 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 Договор of перевозки	Статья 7 Содержание накладной		Статья D Содержание накладной
<p>§ 1 В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется за вознаграждение перевезти груз до места назначения и там выдать его получателю.</p> <p>§ 2 Договор перевозки должен быть подтвержден накладной единого образца. Тем не менее отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием настоящих Единых правовых предписаний.</p> <p>§ 3 Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком. Подпись может быть заменена оттиском календарного штампа, отметкой кассового аппарата об оплате или отметкой, нанесенной любым другим соответствующим способом.</p>	<p>Статья 8 Ответственность за сведения, внесенные в накладную</p> <p>§ 1 статьи 7, часть 1 § 1 Договор перевозки оформляется накладной единого образца.</p> <p>§ 2 статьи 7, часть 1 § 2 Бланки накладной печатаются и заполнение накладной производится на одном из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском), а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> • при перевозке в/из Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Монголию, Республику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику или транзитом через них – на русском языке; • при перевозке в/из Социалисти- 	<p>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.</p> <p>Поскольку новый единый правовой режим железнодорожных перевозок начнет применяться только по соглашению между всеми сторонами, заключение договора перевозки также потребует согласия всех сторон. Такое соглашение, в частности для больших (по объему) контрактов, могло бы быть достигнуто до приема груза к перевозке и принятия накладной.</p> <p>В соответствии с ЦИМ и СМГС накладная должна оформляться на каждый груз. В настоящее время одна накладная необязательно должна относиться только к одной</p>	<p>§ 1 Договор перевозки должен быть подтвержден накладной единого образца.</p> <p>Для всей совокупности грузов (отправки), подлежащей перевозке на основании соответствующего договора, оформляется только одна накладная, даже в том случае, если совокупность грузов (отправка) состоит из нескольких частей или перевозится в нескольких вагонах или маршрутной отправкой.</p> <p>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.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 4 Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на дубликате накладной прием груза и вручить дубликат отправителю.</p> <p>§ 5 Накладная не имеет силы коносамента.</p>	<p>ческую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику – на китайском или русском языке.</p> <p>Бланки накладной, а также заполнение всех или отдельных граф накладной могут иметь перевод на другой язык.</p> <p>§ 1 статьи 7, часть 4, первое предложение</p> <p>Листы 1, 2, 4 и 5 накладной сопровождают груз до станции назначения. Лист 3 накладной (дубликат накладной) возвращается отправителю после заключения договора перевозки.</p>	<p>повагонной отправке.</p> <p>С учетом важности использования соответствующих языков можно было бы применить соответствующие положения СМГС, предусмотрев в них необходимость определения языков, на которых будет составлена накладная, до ее оформления.</p> <p>В рамках нового единого правового режима железнодорожных перевозок следует указать на новую единую накладную ЦИМ/СМГС (см. § 15 статьи 7 СМГС).</p>	
<p>§ 6 Накладная составляется на каждую отправку. Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, накладная не может относиться более, чем к одному грузу, размещенному в одном вагоне.</p> <p>§ 7 В случае перевозки по таможенной территории Европейского сообщества или по территории, на которой применяется единая тран-</p>	<p>§ 5 статьи 8, часть 1, первое и второе предложения</p> <p>§ 5 Договор перевозки считается заключенным с момента приема станцией отправления груза и накладной к перевозке. Прием к перевозке удостоверяется наложением на накладную календарного штемпеля станции отправления.</p>		<p>§ 2 Международные ассоциации перевозчиков устанавливают единые образцы накладных, в том числе на соответствующих языках, по согласованию с международными ассоциациями потребителей и компетентными таможенными органами государств-членов, а также с любой межправительственной организацией региональной экономической интеграции, правомочной устанавливать собственные таможенные предписания.</p>
<p>§ 1 статьи 7, часть 4, первое предложение</p> <p>Во внутренних правилах, действующих на дороге отправления, может предусматриваться составление необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости станций отправления, а также иное количество дополнительных экземпляров дорож-</p>	<p>§ 1 статьи 7, часть 4, первое предложение</p> <p>Согласно ЦИМ и СМГС (см. 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 уча-</p>	<p>Согласно ЦИМ и СМГС (см. 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 уча-</p>	<p>§ 3 Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком. Подпись может быть заменена штампом, оттиском календарного штемпеля, отметкой кассового аппарата об оплате или отметкой, нанесенной любым другим соответствующим способом.</p> <p>Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на дуб-</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>зитная процедура, на каждую отправку должна составляться накладная, отвечающая требованиям статьи 7.</p> <p>§ 8 Международные ассоциации перевозчиков устанавливают единые образцы накладных по согласованию с международными ассоциациями потребителей и компетентными таможенными органами государств-членов, а также с любой межправительственной организацией региональной экономической интеграции, правомочной устанавливать собственные таможенные предписания.</p>	<p>ной ведомости для дороги отправления.</p> <p>§ 1 статьи 8, часть 1, первое предложение</p> <p>§ 1 Грузы, принятые к перевозке от одного отправителя по одной накладной на одной станции отправления одному получателю на одну станцию назначения, считаются отправкой.</p> <p>§ 2 статьи 8, части 1 и 2</p> <p>§ 2 По одной накладной принимаются к перевозке в качестве повагонной отправки:</p> <ul style="list-style-type: none"> • грузы, масса или объем которых не превышают максимальной грузоподъемности или вместимости вагона; • грузы, для перевозки которых требуется соединить два или более вагонов. <p>По письменному заявлению отправителя допускается перевозка вагонов и контейнеров с однородным грузом, следующих на одну станцию назначения в адрес одного получателя, маршрутом (группой) по одной накладной, если все железные дороги, участвующие в перевозке, дали на это согласие.</p> <p>§ 1 статьи 7, часть 2</p> <p>Накладная состоит из листов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) оригинал накладной; 2) дорожная ведомость; 3) дубликат накладной; 4) лист выдачи груза; 5) лист уведомления о прибытии груза; <p>по форме Приложений 12.1 или</p>	<p>стникам и заинтересованным сторонам согласно соответствующим положениям СМГС, КДПГ и Монреальской конвенции.</p>	<p>ликате накладной прием груза и вручить дубликат отправителю.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 9 Накладная, включая ее дубликат, могут составляться в форме электронной записи данных, которые должны преобразовываться в удобочитаемые письменные знаки. Вне зависимости от способов, используемых для регистрации и обработки данных, они должны быть равнозначны с функциональной точки зрения, в особенности того, что касается доказательной силы накладной, представленной этими данными.</p> <p>Статья 7 Формулировки, используемые в накладной</p> <p>§ 1 В накладной должны содержаться следующие сведения:</p> <ol style="list-style-type: none"> а) место и дата ее составления; б) наименование и адрес отправителя; в) наименование и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки; г) наименование и адрес лица, которому был фактически вверен груз, если этим лицом не является перевозчик, указанный в пункте с); е) место и дата приема груза к перевозке; 	<p>12.2, а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости по форме Приложений 12.3 или 12.4, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> • двух экземпляров для дороги отправления; и • одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги. <p>§ 14 статьи 7, части 1–3</p> <p>§ 14 Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной.</p> <p>Электронная накладная – это набор данных в электронном виде, который выполняет функции бумажной накладной как договора перевозки.</p> <p>Порядок внесения данных в электронную накладную согласовывается между железной дорогой и отправителем.</p> <p>Статья 7 Накладная</p> <p>§ 2 статьи 7, часть 1</p> <p>§ 2 Бланки накладной печатаются и заполнение накладной производится на одном из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском), а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> • при перевозке в/из Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Монголию, Респуб- 	<p>Оценки секретариата ЕЭК ООН</p> <p>В соответствии с ЦИМ и СМГС использование электронной накладной должно быть разрешено. После консультаций с экспертами в новый правовой режим, возможно, потребуются 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 ЦИМ и СМГС.</p> <p>В КДПГ (статья 6), ЦИМ и, в определенной степени, СМГС и МК (статьи 5 и 6) содержащиеся в накладной сведения различаются следующим образом:</p> <ol style="list-style-type: none"> а) обязательно должны указываться; б) в соответствующих случаях должны указываться; в) могут указываться. <p>Такое же различие можно было бы проводить и в рамках нового правового режима железнодорожных</p>	<p>§ 4 Накладная, включая ее дубликат, могут составляться в форме электронной записи данных, которые должны преобразовываться в удобочитаемые письменные знаки. Вне зависимости от способов, используемых для регистрации и обработки данных, они должны быть равнозначны с функциональной точки зрения, в особенности того, что касается доказательной силы накладной, представленной этими данными.</p> <p>Статья Е Формулировки, используемые в накладной</p> <p>§ 1 В накладной должны содержаться следующие сведения:</p> <ol style="list-style-type: none"> а) ... б) ... в) ... г) ... д) ... е) ... ж) ... з) ... и) ... к) ... л) ...

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>f) место доставки;</p> <p>g) наименование и адрес получателя;</p> <p>h) наименование груза и указание способа упаковки, а для опасных грузов - наименование, предусмотренное в Регламенте о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД);</p> <p>i) количество грузовых мест и особые обозначения и номера, необходимые для идентификации мелких отправок;</p> <p>j) номер вагона в случае повагонных отправок;</p> <p>к) номер единицы подвижного состава, перевозимого как груз на своих осях;</p> <p>l) кроме того, для интермодальных транспортных единиц - их категория, номер или другие характеристики, необходимые для идентификации;</p> <p>м) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;</p> <p>н) 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;</p> <p>о) 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</p>	<p>лику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику или транзитом через них – на русском языке;</p> <ul style="list-style-type: none"> • при перевозке в/из Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику – на китайском или русском языке. <p>Бланки накладной, а также заполнение всех или отдельных граф накладной могут иметь перевод на другой язык.</p> <p>§§ 6–12 статьи 7 (не воспроизводятся, поскольку не имеют отношения к оценке)</p>	<p>перевозок.</p>	<p>м) ...</p> <p>п) ...</p> <p>о) 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 на то, что оплата расходов возлагается на получателя.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>оплата расходов возлагается на получателя;</p> <p>р) указание о том, что несмотря на любое противоположное положение перевозка подпадает под действие настоящих Единых правовых предписаний.</p> <p>§ 2 При необходимости в накладной, кроме этого, должны содержаться следующие сведения:</p> <p>а) в случае перевозки последующими перевозчиками, указание перевозчика, который должен выдать груз, если он дал свое согласие на такую отметку в накладной;</p> <p>б) расходы, которые берет на себя отправитель;</p> <p>с) сумма наложенного платежа, взимаемая при выдаче груза;</p> <p>д) объявленная ценность груза и сумма, представляющая заинтересованность в доставке;</p> <p>е) согласованный срок доставки;</p> <p>ф) согласованный маршрут;</p> <p>г) перечень документов, не указанных в пункте п) § 1, переданных перевозчику;</p> <p>h) указания отправителя, касающиеся количества и обозначения пломб, наложенных им на вагон.</p>	<p>§ 13 статьи 7</p> <p>§ 13 В накладной в графе "Отметки, не обязательные для железной дороги" отправитель груза может сделать относящиеся к данной отправке отметки, которые предназначаются только для сведения получателя груза и не возлагают никаких обязательств и никакой ответственности на железные дороги, как, на-</p>		<p>§ 2 При необходимости в накладной, кроме этого, должны содержаться следующие сведения:</p> <p>а) ...</p> <p>б) расходы, которые берет на себя отправитель;</p> <p>с) ...</p>
<p>§ 3 Участники договора перевозки могут вносить в накладную любые другие отметки, которые они сочтут необходимыми.</p>			<p>§ 3 Участники договора перевозки могут вносить в накладную любые другие отметки, которые они сочтут необходимыми.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 8 Ответственность за сведения, внесенные в накладную</p> <p>§ 1 Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие:</p> <p>а) указанных отправителем в накладной неправильных, неточных, неполных сведений или указанных им не в предусмотренном для них месте;</p> <p>б) невнесения отправителем сведений, предписываемых РИД.</p> <p>§ 2 Если по просьбе отправителя перевозчик вносит в накладную какие-либо сведения, считается до доказательства противного, что он действовал от имени отправителя.</p> <p>§ 3 Если накладная не содержит указания, предусмотренного пунктом р) § 1 статьи 7, то перевозчик несет ответственность за все расходы и убытки, понесенные правомочным лицом по причине этого упущения.</p>	<p>пример:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “В счет договора №...”; • “По наряду №” (или “По трансу №” или “По заказу №”); • “Для дальнейшего направления...”. <p>Статья 12 Ответственность за сведения, внесенные в накладную. Штрафы</p> <p>§ 1 статьи 12</p> <p>§ 1 Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от того, что они внесены в несоответствующую графу накладной.</p>	<p>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 товаров. Исходя из этого, в новый правовой режим железнодорожных перевозок могут быть включены аналогичные общие положения.</p> <p>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.</p>	<p>Статья F Ответственность за сведения, внесенные в накладную</p> <p>§ 1 Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие:</p> <p>а) указанных отправителем в накладной неточных сведений или</p> <p>б) невнесения отправителем сведений, предписываемых в отношении опасных грузов.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 9 Опасные грузы</p> <p>Если отправителем не внесены сведения, предписываемые РИД, то перевозчик может в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз или обезвредить его без оплаты возмещения, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при его приеме к перевозке.</p>	<p>Статья 9 Опасные грузы</p> <p>Если отправителем не внесены сведения, предписываемые РИД, то перевозчик может в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз или обезвредить его без оплаты возмещения, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при его приеме к перевозке.</p>	<p>§ 2 Если отправителем не внесены сведения в отношении опасных грузов, то перевозчик может в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз или обезвредить его без оплаты возмещения, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при его приеме к перевозке.</p>	<p>§ 2 Если отправителем не внесены сведения в отношении опасных грузов, то перевозчик может в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз или обезвредить его без оплаты возмещения, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при его приеме к перевозке.</p>
<p>Статья 10 Оплата расходов</p> <p>§ 1 Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, расходы (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные пошлины и другие расходы, возникшие за период от приема груза к перевозке до его доставки) оплачиваются отправителем.</p> <p>§ 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 § 3 статьи 17 и не изменил договор перевозки согласно статье 18, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.</p>	<p>Статья 15 Уплата провозных платежей</p> <p>§ 1 Провозные платежи, исчисленные в соответствии со статьей 13, взимаются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) за перевозку по железным дорогам отправления – с отправителя на станции отправления или в соответствии с действующими на железных дорогах отправления внутренними правилами; 2) за перевозку по железным дорогам назначения – с получателя на станции назначения или в соответствии с действующими на железных дорогах назначения внутренними правилами; 3) за перевозку по транзитным железным дорогам – с отправителя на станции отправления или с получателя на станции назначения. При перевозке через несколько транзитных железных дорог допускается оплата за перевозку по одной или нескольким транзитным железным дорогам отправителем, а по остальным дорогам – получателем. Указанный порядок оплаты провозных 	<p>Если новый правовой режим железнодорожных перевозок применяется только по соглашению сторон договора перевозки, обязательную 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.</p> <p>В том случае, если расходы уже описаны в положениях, касающихся сведений в накладной, может оказаться достаточным только указать на "расходы, связанные с перевозкой".</p>	<p>Статья G Оплата расходов</p> <p>§ 1 Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, расходы, связанные с перевозкой, оплачиваются отправителем.</p> <p>§ 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 статье... и не изменил договор перевозки согласно статье..., то отправитель остается обязанным оплатить расходы.</p>

КОТИФ/ЦИМ (1999 год)	Соглашение СМГС (2013 год)	Оценка секретариата ЕЭК ООН	Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок
	<p>платежей возможен при наличии соответствующих договоров между железными дорогами;</p> <p>4) за перевозку по транзитным железным дорогам – с отправителя или получателя через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с каждой транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей.</p> <p>§§ 2–7 (не воспроизводятся, поскольку не имеют отношения к оценке)</p> <p>Статья 13 Тарифы – Исчисление провозных платежей и штрафов</p> <p>§ 1 Провозные платежи, под которыми понимаются плата за перевозку груза, проезд проводника, водителя автопоезда, дополнительные сборы и другие расходы, возникшие за период от приема груза к перевозке до его выдачи получателю, исчисляются по следующим тарифам, действующим в день заключения договора перевозки:</p> <p>1) в сообщении между станциями железных дорог соседних стран за перевозку по железным дорогам страны отправления и страны назначения – по тарифам, применяемым железными дорогами этих стран для таких перевозок;</p> <p>2) в сообщении через транзитные дороги за перевозку по железным дорогам страны отправления и страны назначения – по тарифам, применяемым железными дорогами этих стран для таких перевозок, а за перевозку по транзитным железным</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>дорогам – по применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.</p> <p>§§ 2–6 (не воспроизводятся, поскольку не имеют отношения к оценке)</p> <p>§ 3 статьи 12 , раздел 1</p> <p>§ 3 Штраф взыскивается при неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений, в результате чего:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) были приняты к перевозке грузы, не допускаемые к перевозке на основании пунктов 1–6 § 1 статьи 4; 2) грузы, допускаемые к перевозке на основании § 7 статьи 5 только с соблюдением особых условий, были приняты к перевозке без соблюдения условий, предусмотренных для данного груза; 3) при погрузке груза отправителем был допущен перегруз вагона сверх его максимальной грузоподъемности (§ 6 статьи 9). <p>Штрафы по пунктам 1 и 2 данного параграфа взыскиваются в соответствии со статьей 15 в пятикратном размере провозной платы за перевозку по железной дороге, на которой было обнаружено такое нарушение.</p> <p>Штраф по пункту 3 данного параграфа взыскивается в соответствии со статьей 15 в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка массы груза по железной дороге, на которой был обнаружен этот излишек. Этот штраф не подлежит взысканию, если в со-</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 11 Проверка</p> <p>§ 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 наличия других положений в законах и предписаниях государства, в котором проводится проверка.</p>	<p>ответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, отправитель сделал в накладной в графе "Особые заявления отправителя" запись о необходимости взвешивания железной дорогой загруженного вагона.</p> <p>Предусмотренные настоящим параграфом штрафы железная дорога вправе взыскивать независимо от возмещения возможного ущерба и других штрафов, уплачиваемых отправителем/получателем в соответствии с настоящим Соглашением.</p> <p>Статья 12 Ответственность за сведения, внесенные в накладную. Штрафы</p> <p>§ 2 статьи 12</p> <p>Железная дорога имеет право проверить правильность сведений и заявлений, указанных отправителем в накладной.</p> <p>Если при приеме груза на станции отправления в накладной будут обнаружены неправильности, то отправитель обязан составить новую накладную, если согласно § 5 статьи 7 исправление накладной не допускается.</p> <p>Проверка содержания груза в пути следования может быть произведена только при условии, если она вызывается таможенными и другими правилами, а также целями обеспечения безопасности движения поездов и сохранности груза в пути следования.</p>	<p>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.</p>	<p>Статья Н Проверка</p> <p>§ 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.</p>

*КОТИФ/ЦИМ (1999 год)**Соглашение СМГС (2013 год)**Оценка секретариата ЕЭК ООН**Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок*

Если в результате проверки груза, произведенной в пути следования или на станции назначения, выяснилось, что сведения, указанные в накладной отправителем, не соответствуют действительности, то станция, производившая проверку, должна об этом составить коммерческий акт в соответствии со статьей 18 и сделать отметку об акте в накладной в графе "Коммерческий акт".

В этом случае сумма расходов, связанных с проверкой, вписывается в накладную и взыскивается с отправителя, если проверка производилась дорогой отправления, или с получателя, если проверка производилась дорогой назначения. Если проверка производилась на транзитной железной дороге, эти расходы взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них должен оплачивать провозные платежи за перевозку по данной транзитной железной дороге. В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги оплачивает отправитель или получатель через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей, эти расходы взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 2 Если отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, или не соблюдены определенные для данного груза условия перевозки, 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 случае, вызванные проверкой расходы обеспечиваются залогом груза, если только они не были оплачены незамедлительно.</p>	<p>При обнаружении в накладной неправильного наименования груза провозная плата за весь путь следования исчисляется по тарифному классу, предусмотренному для действительно перевозимого груза, и взимается в соответствии со статьей 15.</p>		<p>§ 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 случае 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 вызывается таможней и другими правилами, а также целями обеспечения безопасности движения поездов и сохранности груза в пути следования.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 3 Если погрузку производит отправитель, 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.</p>	<p>Статья 9 Тара, упаковка, маркировка, погрузка, определение массы и количества мест груза</p> <p>§ 7 Определение массы и количества мест производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.</p> <p>Вместе с тем:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) грузы, перевозимые на открытом подвижном составе без укрытия брезентами или под незапломбированными брезентами, принимаются к перевозке с обязательным указанием отправителями в накладной: <ul style="list-style-type: none"> • числа мест и массы груза, если общее количество мест не превышает 100; • только массы груза, если общее количество мест более 100. В этом случае в накладной в графе "Число мест" отправитель должен указать: "Навалом". 2) Мелкие неупакованные изделия принимаются к перевозке только по их массе без подсчета количества мест. В накладной в графе "Число мест" отправитель должен указать: "Навалом". 3) Тарные грузы, масса которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы при приеме к перевозке не взвешиваются. <p>В этих случаях отправитель обязан указать в накладной число мест и общую массу груза, а в графе "Способ определения массы" ука-</p>	<p>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.</p> <p>Введение такого требования не представляется подходящим для железнодорожного транспорта с учетом его иных оперативных потребностей по сравнению с автомобильным транспортом.</p> <p>В положениях о доказательной силе накладной (статья I новой конвенции) указано, какие проверки перевозчик обязан проводить в своих собственных интересах для защиты своих прав.</p>	<p>§ 3 Если погрузку производит отправитель, 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.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 12 Доказательная сила накладной</p> <p>§ 1 Накладная, до доказательства противоположного, является доказательством заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием перевозчиком груза к перевозке.</p>	<p>зять каким порядком определена общая масса груза: по стандартной массе ("По стандарту") или по массе, указанной на грузовых местах ("По трафарету").</p> <p>4) Если в накладной масса груза проставлена как в графе "Масса (в кг) определена отправителем", так и в графе "Масса (в кг) определена железной дорогой", то ответственной массой считается масса, определенная железной дорогой, за исключением случаев, указанных в пунктах 1–3 § 4 статьи 23.</p> <p>Статья 8 Прием груза к перевозке</p> <p>§ 6 По наложении штампа накладная служит доказательством заключения договора перевозки.</p> <p>Статья 23 Пределы ответственности</p> <p>§ 6 Внесенные отправителем в накладную сведения о массе груза и количестве грузовых мест только тогда могут служить доказательством против железной дороги:</p> <p>1) если проверка массы груза была произведена железной дорогой, сведения о массе груза внесены в накладную в графу "Масса (в кг) определена железной дорогой" и удостоверены ею в графе "Штамп станции взвешивания, подпись";</p> <p>2) если проверка количества мест груза была произведена железной дорогой, сведения о количестве мест груза внесены в накладную в графу "Отметки железной дороги" и удостоверены в ней подписью работника и наложением штампа станции.</p>	<p>В отличие от КДПГ в ЦИМ предусмотрена различная доказательная сила накладной в зависимости от того, кто осуществил загрузку – перевозчик или отправитель. Это связано с различием в оперативных процедурах на автомобильном и железнодорожном транспорте.</p> <p>В СМГС вопрос о доказательной силе накладной рассматривается в различных положениях, однако в более узком плане по сравнению с КДПГ и ЦИМ.</p> <p>Новый единый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы предусматривать положения, которые основаны на КДПГ, но учитывают конкретные оперативные процедуры железных дорог.</p>	<p>Статья I Доказательная сила накладной</p> <p>§ 1 Подписанная [или должным образом заверенная] накладная, до доказательства противоположного, является доказательством заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием перевозчиком груза к перевозке.</p> <p>§ 2 Если накладная не содержит специальных оговорок перевозчика, предполагается, в отсутствие доказательств в пользу обратного, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком явно были в хорошем состоянии.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 2 Если погрузка произведена перевозчиком, то до доказательства противоположного, накладная удостоверяет соответствие состояния груза и его упаковки, указанным в накладной сведениям, или за отсутствием таковых, о его явно хорошем состоянии в момент приема перевозчиком груза к перевозке и о точности указанных в накладной данных о количестве мест, их обозначениях и номерах, а также массе брутто или количестве груза, указанного другим образом.</p> <p>§ 3 Если погрузка произведена отправителем, то до доказательства противоположного, накладная удостоверяет соответствие состояния груза и его упаковки, указанным в накладной сведениям, или за отсутствием таковых, о его явно хорошем состоянии в момент приема перевозчиком груза к перевозке и о точности данных, упомянутых в § 2, только в том случае, когда перевозчик их проверил и внес результаты своей проверки в накладную.</p> <p>§ 4 Однако накладная не будет доказательством prima facie в случае, когда она содержит мотивированную оговорку. Оговорка может быть мотивирована в частности тем, что перевозчик не располагает соответствующими средствами для проверки того, отвечает ли отправка сведениям, указанным в накладной.</p>	<p>Это предписание не действует в случаях, предусмотренных в § 4 настоящей статьи.</p>		<p>§ 3 Если погрузка произведена перевозчиком или груз был проверен им согласно статье Н, то до доказательства противоположного накладная удостоверяет соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, за отсутствием таковых, о его явно хорошем состоянии в момент приема перевозчиком груза к перевозке и о точности указанных в накладной данных о количестве мест, их обозначениях и номерах, а также массе брутто или количестве груза, указанного другим образом.</p> <p>Однако накладная не будет доказательством prima facie в случае, когда она содержит мотивированную оговорку.</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 13 Погрузка и разгрузка груза</p> <p>§ 1 Отправитель и перевозчик договариваются о том, на кого возлагается обязанность по погрузке и разгрузке груза. За неисполнением такой договоренности погрузка и разгрузка является обязанностью перевозчика в отношении мелких отправок, а в отношении повагонных отправок погрузка является обязанностью отправителя, а разгрузка при выдаче груза – получателя.</p> <p>§ 2 Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и должен, в частности, возместить перевозчику связанный с этим ущерб. Доказательство факта неправильной погрузки возлагается на перевозчика.</p> <p>Статья 14 Упаковка</p> <p>Отправитель несет ответственность по отношению к перевозчику за все виды ущерба и расходы, связанные с отсутствием или неудовлетворительным состоянием упаковки, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неудовлетворительное состояние упаковки было очевидным и об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу.</p>	<p>Статья 9 Тара, упаковка, маркировка, погрузка, определение массы и количества мест груза</p> <p>§ 1 Грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения их от утраты, повреждения, порчи и снижения качества по другим причинам при перевозке, для предохранения от повреждения перевозочных средств или других грузов, а также от нанесения вреда людям, должны предъявляться к перевозке в таре или упаковке, обеспечивающей полностью эти требования. Отправитель несет ответственность за все последствия отсутствия или неудовлетворительного состояния тары или упаковки, в частности, он должен возместить железной дороге возникший вследствие этого ущерб.</p> <p>В случае предъявления к перевозке таких грузов без тары или упаковки, в неисправной таре или упаковке, а также в таре или упаковке, не соответствующей свойствам грузов или не обеспечивающей перегрузку их из вагона в вагон, железная дорога должна отказать в приеме таких грузов, если путем наружного осмотра можно установить, что тара или упаковка не соответствует требованиям, не обеспечивает безопасную перевозку грузов или неисправна. Железная дорога обязана производить наружный осмотр тары или упаковки грузов только в тех случаях, когда погрузка производится железной дорогой или отправителем под контролем работника железной дороги.</p>	<p>В ЦИМ и СМГС затрагиваются как упаковка, так и погрузка, в то время 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 имеет место в СМГС.</p>	<p>Статья J Упаковка, погрузка</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 15 Выполнение административных формальностей</p> <p>§ 1 Для выполнения предписаний публичного права по требованию таможенных или других органов государственной власти, отправитель должен до выдачи груза приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить ему всю необходимую информацию.</p> <p>§ 2 Перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность этих документов и информации. Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, который может возникнуть из-за отсутствия, недостаточности или неправильности этих документов и информации, за исключением того случая, когда ошибка была совершена по вине перевозчика.</p>	<p>Если железная дорога отказывается от приема груза, то по требованию отправителя она должна составить об этом акт и один экземпляр акта вручить отправителю.</p> <p>§ 4, часть 3</p> <p>Внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, определяется, кем должна производиться погрузка – железной дорогой или отправителем. Если погрузка должна производиться отправителем, то он обязан установить пригодность вагона для перевозки данного груза.</p> <p>Статья 11 Сопроводительные документы по выполнению таможенных и других правил</p> <p>§ 1, часть 1</p> <p>§ 1 Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил на всем пути следования груза, а также в случае необходимости сертификат и спецификацию. Эти документы должны относиться только к тем грузам, которые значатся в данной накладной.</p> <p>§ 2, части 1 и 2</p> <p>§ 2 Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной.</p> <p>Отправитель несет ответственность перед железной дорогой за последствия, возникшие в результате отсутствия, недостаточности или</p>	<p>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.</p>	<p>Статья К Выполнение административных формальностей</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 3 Перевозчик несет ответственность за утерю или неправильное использование документов, указанных в накладной и приложенных к ней или переданных ему на хранение, если только утеря или ущерб, связанный с неправильным использованием этих документов, не произошли в связи с обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать или предотвратить их последствия. Однако возможное возмещение не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утери груза.</p> <p>§ 4 Отправитель отметкой в накладной или получатель распоряжением согласно § 3 статьи 18, может потребовать:</p> <p>а) чтобы он сам или уполномоченное им лицо присутствовали при выполнении формальностей, требуемых таможенными или другими административными органами, для представления всех сведений и требующихся к делу разъяснений;</p> <p>б) чтобы он сам или уполномоченное им лицо выполнили формальности, требуемые таможенными или другими органами, в той мере, в которой законы и правила государства, в котором они выполняются, это позволяют;</p> <p>с) чтобы он сам или уполномоченное им лицо, если он сам или уполномоченное им лицо присутствует при выполнении формальностей, требуемых таможенными или другими органами, или выполняет их, оплатили таможенные сборы и другие расходы в той мере, в кото-</p>	<p>неправильности сопроводительных документов.</p> <p>§ 1 статьи 23 , раздел 1</p> <p>§ 1 Железная дорога ответственна в пределах условий, установленных настоящим разделом, за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, – до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.</p> <p>§ 2 статьи 23</p> <p>§ 2 Железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>рой законы и правила государства, в котором они выполняются, допускают такую оплату.</p> <p>В этом случае ни отправитель, ни получатель, имеющий право распоряжаться грузом, ни уполномоченное ими лицо не могут вступить во владение грузом.</p> <p>§ 5 Если отправитель для выполнения формальностей, требуемых таможенными или другими органами, указал место, в котором их выполнение невозможно по действующему порядку, или если он предписал для этого другой порядок, который является невыполнимым, то перевозчик поступает так, как он считает наиболее выгодным для правомочного лица, и сообщает отправителю о принятых мерах.</p> <p>§ 6 Если отправитель обязался оплатить таможенные сборы, то перевозчик может выполнить таможенные формальности по своему усмотрению либо в пути следования, либо на месте назначения.</p> <p>§ 7 Тем не менее перевозчик может поступать согласно § 5, если получатель в течение срока, предусмотренного действующим в месте назначения порядком, не забрал накладную.</p>			

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 8 Отправитель должен позаботиться об упаковке груза и укрытии его брезентом согласно предписаниям таможенных или других органов государственной власти. Если отправитель не упаковал и не укрыл груз брезентом согласно этим правилам, то это может быть сделано перевозчиком; в данном случае груз облагается соответствующим платежом.</p> <p>Статья 16 Сроки доставки</p> <p>§ 1 Срок доставки устанавливается путем договоренности между отправителем и перевозчиком. За неисполнением договоренности этот срок не может превышать срока, указанного ниже в §§ 2–4.</p> <p>§ 2 При условии соблюдения §§ 3 и 4 максимальными сроками доставки являются:</p> <p>а) для повагонных отправок:</p> <ul style="list-style-type: none"> – срок на отправление 12 часов – срок на перевозку груза на каждые начатые 400 км 24 часа; <p>б) для мелких отправок:</p> <ul style="list-style-type: none"> – срок на отправление 12 часов – срок на перевозку груза на каждые начатые 200 км 24 часа. <p>§ 3 Перевозчик может устанавливать дополнительные сроки доставки определенной продолжительности для следующих случаев:</p> <p>а) для отправок, перевозимых:</p> <ul style="list-style-type: none"> – по железнодорожным линиям с различной шириной колеи, – морским путем или по внутренним судоходным линиям, – по шоссе на дорогах, если нет железнодорожного сообщения; 	<p>Статья 14 Сроки доставки груза</p> <p>§ 1 Срок доставки определяется на весь путь следования груза исходя из следующих норм:</p> <p>1) для грузов большой скорости:</p> <p>1.1 срок на отправление 1 сутки</p> <p>1.2 срок на перевозку груза мелкой отправкой или в среднетоннажном контейнере каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке 1 сутки</p> <p>1.3 срок на перевозку груза повагонной, контрейлерной отправкой или в крупнотоннажном контейнере на каждые начатые 320 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке 1 сутки</p> <p>1.4 срок на перевозку груза повагонной отправкой, перевозимого с пассажирскими поездами (§ 4 статьи 7), на каждые начатые 420 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке 1 сутки</p>	<p>Оценка секретариата ЕЭК ООН</p> <p>Срок доставки должен определяться в первую очередь по соглашению сторон, как это предусмотрено в статье 19 КДПГ, статье 16 КДПГ и в § 7 статьи 14 СМГС.</p> <p>Согласованный срок доставки может быть ограничен повагонными отправками (см. предлагаемый § 1 статьи А).</p>	<p>Статья L Сроки доставки</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>б) в чрезвычайных условиях, имеющих следствием необычное увеличение перевозок или необычные эксплуатационные затруднения. Продолжительность дополнительных сроков должна быть указана в Общих условиях перевозки.</p> <p>§ 4 Течение срока доставки начинается после приема груза к перевозке; он продлевается на все время задержки, случившейся не по вине перевозчика. Течение срока доставки приостанавливается в воскресные и установленные законом праздничные дни.</p>	<p>2) для грузов малой скорости:</p> <p>2.1 срок на отправление 1 сутки</p> <p>2.2 срок на перевозку груза мелкой отправкой или в среднетоннажном контейнере на каждые начатые 150 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке 1 сутки</p> <p>2.3 срок на перевозку груза повагонной, контрейлерной отправкой или в крупнотоннажном контейнере на каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке 1 сутки</p> <p>Течение срока доставки груза начинается с 0.00 ч. дня, следующего за днем, в который приняты к перевозке груз и накладная. Если груз принят с предварительным до отправлением хранением, то срок доставки начинается с 0.00 ч. дня, следующего за днем, в который этот груз назначен к погрузке. О дне погрузки груза в накладной должна быть сделана отметка.</p> <p>§ 2 Срок на перевозку исчисляется по действительно пройденному грузом расстоянию между станцией отправления и станцией назначения.</p> <p>§ 3 Срок доставки удлиняется на 2 суток:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) при перегрузке груза в вагоны другой ширины колеи; 2) при перестановке вагонов на тележки другой ширины колеи; 3) при паромной переправе вагонов. 		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 4 При перевозке негабаритных грузов срок доставки, исчисленный в соответствии с § 1 и § 3 настоящей статьи, увеличивается на 100%.</p> <p>§ 5 Срок доставки удлиняется на время:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) задержки для выполнения таможенных и других правил; 2) перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующего началу или продолжению перевозки; 3) задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки; 4) задержки для проверки, соответствует ли груз данным в накладной или соблюдены ли меры предосторожности по грузам, перевозимым на особых условиях, если при проверке будет обнаружено несоответствие; 5) задержки на станциях, вызванной поением и выводкой из вагона живности или ветеринарным осмотром ее; 6) затраченное на выгрузку излишка массы, исправление груза или его тары или упаковки, а также на перегрузку или исправление погрузки, произведенные по вине отправителя; 7) других задержек, происшедших по вине отправителя или получателя. <p>О причинах задержки груза, которые дают право железной дороге на удлинение срока доставки, и продолжительности этой задержки</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>железной дорогой должна быть сделана отметка в накладной в графе "Удлинение срока доставки".</p> <p>§ 6 Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя, о чем железная дорога уведомляет получателя. Порядок уведомления получателя определяется внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.</p> <p>Если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, груз доставляется получателю по указанному в накладной адресу, то срок доставки считается выполненным, когда груз доставлен получателю до истечения срока доставки.</p> <p>В тех случаях, когда часть груза следует по досылочной дорожной ведомости, срок доставки исчисляется по той части груза, которая прибыла по основной накладной.</p> <p>§ 7 Отправитель и участвующие в перевозке железные дороги могут согласовывать другие сроки доставки.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 17 Выдача</p> <p>§ 1 Перевозчик должен в предусмотренном месте выдачи вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки.</p> <p>§ 2 Если выдача груза производится согласно предписаниям, действующим в месте выдачи, то приравнивается к выдаче груза получателю:</p> <p>а) передача груза таможенным властям или налоговому учреждению в их экспедиционных помещениях или складах, если груз не находится под охраной перевозчика;</p> <p>б) передача груза на хранение перевозчику или экспедитору, или на хранение на складе общего пользования.</p> <p>§ 3 После прибытия груза на станцию назначения получатель может потребовать от перевозчика передать ему накладную и выдачу груза. В случае установления утери груза или неприбытия груза в течение срока, предусмотренного в § 1 статьи 29, получатель может от своего имени предъявить перевозчику свои права на основании договора перевозки.</p> <p>§ 4 Правомочное лицо может до тех пор отказываться от принятия груза, даже после получения накладной и уплаты платежей, пока не будет удовлетворено его требование об установлении утверждаемого им ущерба.</p>	<p>Статья 17 Выдача груза. Розыск груза</p> <p>§ 1 По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (листы 1 и 5 накладной) получателю по уплате им железной дороге всех причитающихся по накладной провозных платежей; получатель обязан оплатить провозные платежи и принять груз.</p> <p>В соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, выдача груза может быть произведена до оплаты получателем провозных платежей.</p> <p>Получатель может отказаться от приема груза лишь в тех случаях, когда качество груза вследствие повреждения, порчи или по другим причинам изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению.</p> <p>§ 2 Все причитающиеся железной дороге по накладной платежи уплачиваются получателем полностью, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует. Получатель имеет в этом случае право получить обратно в претензионном порядке согласно статье 29 уплаченные по накладной платежи за невыданную часть груза.</p> <p>§ 3 Тарные грузы, масса которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой</p>	<p>Новый правовой режим железнодорожных перевозок может 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.</p>	<p>Статья М Выдача</p> <p>(формулировки будут разработаны позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 5 В остальном, выдача груза осуществляется в соответствии с предписаниями, действующими в месте выдачи.</p> <p>§ 6 Если груз был выдан без предварительного взимания наложенных платежей, то перевозчик должен возместить отправителю сумму в размере наложенного платежа, не исключая предъявление его иска получателю.</p>	<p>стандартной массы выдаются при исправной таре или упаковке без взвешивания.</p> <p>§ 4 В остальном выдача груза производится в соответствии с положениями СМГС и внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, если в СМГС отсутствуют необходимые урегулирования.</p> <p>§ 5 Если в течение 30 дней по истечении срока доставки груза он не выдан получателю, то отправитель или получатель имеет право подать на железную дорогу заявление о розыске груза.</p> <p>Заявление подается отправителем на станцию отправления или получателем на станцию назначения по форме Приложения 15 в двух экземплярах с одновременным предъявлением дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) не позднее 3 месяцев по истечении срока доставки груза.</p> <p>Станция отправления или назначения подтверждает получение заявления наложением календарного штампа и подписью работника станции, принявшего заявление, на обоих экземплярах заявления; один экземпляр возвращается заявителю.</p> <p>Заявление о розыске груза не является предъявлением претензии согласно статье 29.</p> <p>§ 6 Получатель может считать груз утраченным, если этот груз не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока дос-</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>тавки, исчисленного согласно статье 14, и станцией назначения была сделана отметка "Груз не прибыл" в графе "Наименование груза" дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), предъявленных получателем. Эта отметка должна удостоверяться календарным штемпелем станции назначения.</p> <p>Однако если груз прибыл на станцию назначения по истечении указанного срока, то она должна поставить об этом в известность получателя. Получатель обязан принять груз, если он прибыл не позднее 6 месяцев после истечения срока доставки, и возратить железной дороге суммы, которые она уплатила ему в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза.</p> <p>Если возмещение за утрату и расходы по перевозке груза были уплачены отправителю, то отправитель это возмещение обязан возратить железной дороге. При этом за получателем сохраняется право предъявить к железной дороге претензию об уплате штрафа за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за частичную утрату, недостачу массы, повреждение, порчу найденного груза или снижение его качества по другим причинам.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 18 Право распоряжаться грузом</p> <p>§ 1 Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи дополнительных распоряжений. В частности, он может потребовать от перевозчика:</p> <ol style="list-style-type: none"> остановить перевозку груза; отсрочить выдачу груза; выдать груз иному лицу, чем получателю, указанному в накладной; выдать груз в другом месте, чем то, которое указано в накладной. <p>§ 2 Право отправителя на изменение договора перевозки теряет силу, даже если у него находится дубликат накладной, в тех случаях, если получатель:</p> <ol style="list-style-type: none"> забрал накладную; принял груз; воспользовался своими правами согласно § 3 статьи 17; имеет право отдавать распоряжения согласно § 3; с этого момента перевозчик должен выполнять распоряжения и указания получателя. <p>§ 3 Получатель имеет право изменять договор перевозки с момента составления накладной, за исключением противоположного указания, сделанного отправителем в этой накладной.</p>	<p>Статья 20 Право и порядок изменения договора перевозки</p> <p>§ 1 Право изменения договора перевозки принадлежит отправителю, а также получателю.</p> <p>При перевозке грузов в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику в адрес получателей, когда ими являются согласно накладной государственные организации, переадресовка таких грузов на пограничных станциях страны назначения производится уполномоченными внешне-торговых организаций этих стран.</p> <p>§ 2 Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:</p> <ol style="list-style-type: none"> взять груз со станции отправления; изменить станцию назначения. При этом в случае необходимости следует указать пограничные станции, через которые после изменения договора перевозки должен проследовать груз, и плательщика за транзитные железные дороги, появившиеся в результате изменения договора перевозки, если оплата провозных платежей по этим дорогам производится через плательщика (экспедитора, фрахтового агента и др.); изменить получателя груза; возвратить груз на станцию отправления. 	<p>Новый правовой режим железнодорожных перевозок может основываться на статье 12, части 1–4, ЦИМ, статье 18 ЦИМ и §§ 1–3 и 7 статьи 20 СМГС.</p> <p>Положения § 7 статьи 20 СМГС представляются более подходящими, чем положения § 3 статьи 18 ЦИМ, и также могут быть включены в новый режим.</p>	<p>Статья N Право распоряжаться грузом</p> <p>(формулировки будут разработаны позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 4 Право получателя на изменение договора перевозки теряет силу в тех случаях, когда он:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) забрал накладную; b) принял груз; c) воспользовался своими правами согласно § 3 статьи 17; d) в соответствии с § 5 указал третье лицо для выдачи ему груза, и оно воспользовалось своими правами согласно § 3 статьи 17. <p>§ 5 Если получатель распорядился о том, что груз должен быть выдан третьему лицу, то оно не имеет права на изменение договора перевозки.</p>	<p>§ 3 Получатель может произвести следующие изменения договора перевозки:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) изменить станцию назначения груза в пределах страны назначения; 2) изменить получателя груза. <p>При этом получатель может произвести изменение договора перевозки на основе настоящего Соглашения только на входной пограничной станции страны назначения и только тогда, когда груз еще не отправлен с этой станции.</p> <p>В том случае, когда груз уже проследовал входную пограничную станцию страны назначения, изменение договора перевозки получателем производится только в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.</p> <p>§ 4 Изменение договора перевозки, которое приведет к делению груза на части, не допускается.</p> <p>§ 5 Изменение договора перевозки производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по форме приложения 17. Дорога назначения может применять форму заявления об изменении договора перевозки получателем, установленную внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>Отправитель должен заполнить заявление об изменении договора перевозки в соответствии с предписаниями § 2 статьи 7 относительно его перевода на рабочие языки ОСЖД.</p> <p>Заявление об изменении договора перевозки должно быть составлено на каждую отправку отдельно в одном экземпляре и подано отправителем на станцию отправления, а получателем – на входную пограничную станцию страны назначения. Текст заявления должен быть помещен отправителем в графе дубликата накладной (листа 3 накладной) "Наименование груза", который одновременно с заявлением должен быть предъявлен железной дороге.</p> <p>Заявление получателя об изменении договора перевозки может быть подано также на несколько отправок, если они перевозятся группой вагонов и если изменение договора перевозки этих грузов производится на одну и ту же станцию и в адрес одного и того же получателя.</p> <p>Станция отправления подтверждает получение заявления об изменении договора перевозки наложением календарного штампа на дубликат накладной под заявлением отправителя, а также подписью работника станции, принявшего заявление, после чего она возвращает дубликат накладной отправителю.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>Заявление получателя об изменении договора перевозки может быть представлено им без предъявления дубликата накладной.</p> <p>§ 6 О поступившем заявлении отправителя об изменении договора перевозки станция отправления или пограничная станция, если груз проследовал эту станцию, должна за счет отправителя сообщить телеграммой станциям пути следования, а также станции назначения. Телеграмма должна быть подтверждена направлением подлинного заявления об изменении договора перевозки на ту станцию, на которой груз был задержан согласно телеграмме. Однако эта станция должна изменить договор перевозки на основании телеграфного уведомления станции отправления, не ожидая получения письменного заявления отправителя.</p> <p>Железная дорога не несет в этом случае ответственности за возможные искажения телеграфом заявления отправителя.</p> <p>§ 7 Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем или прибытия груза на входную пограничную станцию дороги назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя или телеграфное уведомление станции назначения о заявлении получателя об изменении договора перевозки.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 8 Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного на основании письменного заявления получателя или телеграфного уведомления станции назначения.</p> <p>§ 9 Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем.</p> <p>§ 10 Железная дорога имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:</p> <ol style="list-style-type: none">1) это неосуществимо для станции железной дороги назначения, которая должна изменить договор перевозки, в момент получения письменного заявления или телеграфного уведомления станции отправления или станции назначения;2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;3) этому противоречат внутренние законы и правила стран, железные дороги которых участвуют в перевозке;4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется.		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 11 В случаях, указанных в § 10 настоящей статьи, железная дорога должна по возможности немедленно известить отправителя или получателя о препятствиях, не допускающих изменения договора перевозки.</p> <p>Если железная дорога не могла предвидеть эти препятствия и изменила договор перевозки, то отправитель или получатель в зависимости от того, кто подал заявление об изменении договора перевозки, несет ответственность за все возникающие от этого последствия.</p> <p>§ 12 Исчисление и взыскание провозных платежей при изменении договора перевозки производятся в соответствии со статьями 13 и 15 с учетом следующих особенностей:</p> <p>1) если груз должен быть выдан на станции по пути его следования, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются только за перевозку до этой станции. Если груз уже прошел новую станцию назначения и железная дорога возвращает его на эту станцию, то, кроме провозных платежей за перевозку до станции задержания груза, начисляется и взыскивается отдельно плата за перевозку от станции задержания груза до новой станции назначения груза;</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>2) если груз должен быть отправлен на новую станцию, лежащую дальше станции первоначального назначения, или отправлен на станцию, не находящуюся на пути первоначального следования груза, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются отдельно за перевозку до первоначальной станции назначения или до станции задержания груза и от этой станции задержания груза до новой станции назначения;</p> <p>3) если груз должен быть возвращен обратно на станцию отправления, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются с отправителя за перевозку до той станции, с которой будет возвращен груз, и отдельно за перевозку от этой станции до станции отправления.</p> <p>§ 13 За изменение договора перевозки взимается сбор. Этот сбор исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, которая производит изменение договора перевозки, и взимается в соответствии со статьей 15.</p> <p>Если вследствие изменения договора перевозки произойдет задержка в перевозке или выдаче груза не по вине железной дороги, то дополнительные сборы, штрафы и другие расходы за время задержки, как то: за хранение груза, простой вагонов и прочее, за исключением штрафа за простой вагонов на транзитных железных дорогах, исчисляются в соответствии с внутренними правилами и применяемыми</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 19 Осуществление права распоряжения</p> <p>§ 1 Если отправитель или в случае применения § 3 статьи 18, получатель желает изменить договор перевозки посредством последующих распоряжений, он должен представить перевозчику дубликат накладной, в который должны быть внесены изменения.</p> <p>§ 2 Отправитель или в случае применения § 3 статьи 18 получатель должен возместить перевозчику расходы и ущерб, связанные с выполнением последующих изменений.</p> <p>§ 3 Выполнение последующих изменений должно быть возможным, осуществляться на законных осно-</p>	<p>для таких перевозок тарифами той железной дорогой, на которой произошла задержка. За простой вагонов на транзитных железных дорогах, вызванный изменением договора перевозки, штраф исчисляется согласно применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.</p> <p>Дополнительные сборы, штраф за простой вагонов и другие расходы подтверждаются соответствующими документами и вписываются в накладную для взыскания с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них оплачивает транзитные провозные платежи в соответствии со статьей 15.</p>	<p>Статья О Осуществление права распоряжения</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>ваниях и требоваться в разумных пределах тогда, когда распоряжения поступают к тому, кто должен их выполнить, и это выполнение не должно, в частности, ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерба отправителям или получателям других отправок.</p> <p>§ 4 Последующие изменения не должны ни в коем случае вести к делению отправки.</p> <p>§ 5 Если по причине условий, предусмотренных в § 3, перевозчик не может выполнить полученные им распоряжения, он должен незамедлительно сообщить об этом тому, кто дал эти распоряжения.</p> <p>§ 6 В случае вины перевозчика он несет ответственность за последствия, возникающие из-за невыполнения или неправильного выполнения распоряжения. Однако возможное возмещение ни в коем случае не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утери груза.</p> <p>§ 7 Перевозчик, который исполняет последующие изменения, требуемые отправителем, не потребовав предъявления дубликата накладной, несет ответственность за возникший в результате этого ущерб перед получателем, если дубликат накладной был передан получателю. Однако возможное возмещение ни в коем случае не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утери груза.</p>			

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 20 Препятствия к перевозке</p> <p>§ 1 При препятствии к перевозке перевозчик решает, целесообразно ли продолжить перевозку груза, не ожидая инструкций с изменением пути следования, или в интересах отправителя следует запросить его инструкции, предоставив ему всю необходимую информацию, которой он располагает.</p> <p>§ 2 При невозможности дальнейшей перевозки груза перевозчик запрашивает инструкции у того, кто имеет право распоряжаться грузом. Если перевозчик не может своевременно получить инструкции, он должен принять меры, которые ему представляются самыми целесообразными в интересах того, кто имеет право распоряжаться грузом.</p>	<p>Статья 21 Препятствия к перевозке и выдаче груза</p> <p>§ 1 Если на станции отправления или в пути следования возникают препятствия к перевозке груза, то железная дорога решает, нужно ли запросить указание отправителя или целесообразнее произвести перевозку груза до станции назначения с изменением пути следования. Железная дорога имеет право взыскать провозную плату за измененный путь следования и располагать соответствующим дополнительным сроком доставки, кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.</p> <p>§ 2 При отсутствии другого пути следования или если перевозка невозможна по другим причинам, а также при возникновении препятствия к выдаче груза станция, на которой возникло препятствие, незамедлительно по телеграфу через станцию отправления извещает об этом отправителя и запрашивает его указаний. При этом станция сообщает отправителю все необходимые сведения, которыми она располагает.</p>	<p>В КДПГ (статьи 14 и 15) и в ЦИМ обстоятельства, препятствующие перевозке и выдаче груза, изложены в двух статьях, в то время 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.</p> <p>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. С тем чтобы внести ясность, соответствующие последствия затем можно было бы отразить в отдельном положении.</p>	<p>Статья Р Препятствия к перевозке и выдаче груза</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p> <p>Статья Q Последствия</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 21 Препятствия к выдаче груза</p> <p>§ 1 При препятствии к выдаче груза перевозчик должен незамедлительно известить об этом отправителя и потребовать от него инструкций, за исключением того случая, когда отправитель указанием в накладной потребовал, чтобы в случае возникновения препятствия к выдаче груз был ему немедленно отправлен обратно, не ожидая инструкций.</p> <p>§ 2 Если препятствие к выдаче груза устранено до получения перевозчиком инструкций отправителя, то груз должен быть выдан получателю. Отправителя следует немедленно известить об этом.</p> <p>§ 3 Если получатель отказывается от принятия груза, то отправитель имеет право дать инструкции даже в том случае, если он не может предъявить дубликат накладной.</p> <p>§ 4 Если препятствие к выдаче груза возникает после того, как получатель изменил договор перевозки согласно §§ 3-5 статьи 18, то перевозчик должен известить данного получателя.</p>	<p>Однако станция не обязана запрашивать указаний отправителя при возникновении препятствия временного характера, вызванного причиной, указанной в пункте 1 § 3 статьи 3.</p> <p>Отправитель может в накладной в графе "Особые заявления отправителя" дать указания о том, как поступить с грузом, если появятся препятствия к перевозке или выдаче груза. Если по усмотрению железной дороги эти указания не могут быть выполнены, то железная дорога должна затребовать от отправителя новых указаний.</p> <p>На основании полученной телеграммы о препятствиях к перевозке или выдаче груза станция отправления незамедлительно извещает об этом отправителя по установленной форме или порядком, установленным внутренними правилами. Отправитель обязан записать на обороте извещения указание о том, как поступить с грузом, и вернуть это извещение станции или сообщить свои указания порядком, установленным внутренними правилами.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 22 Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза</p> <p>§ 1 Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, связанных с:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) запросом указаний, б) выполнением полученных указаний, в) тем, что требуемые указания к нему не поступили или поступили несвоевременно, г) тем, что он принял решение в соответствии с § 1 статьи 20, не потребовав указаний, <p>если только эти расходы не являются следствием его вины. В частности, он может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому маршруту сроки доставки.</p> <p>§ 2 В случаях, указанных в § 2 статьи 20, и в § 1 статьи 21, перевозчик может незамедлительно выгрузить груз за счет правомочного лица. После этой выгрузки перевозка считается законченной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза за счет правомочного лица. Тем не менее он может передать груз третьему лицу и тогда несет ответственность лишь за разумный выбор этого третьего лица. Груз остается под залогом до уплаты долговых обязательств, а также всех других расходов, вытекающих из договора перевозки.</p> <p>§ 3 Перевозчик может продать груз, не ожидая инструкций полномочного лица, если это необходимо в связи с состоянием или скоропортя-</p>	<p>При возврате извещения или сообщении указаний порядком, установленным внутренними правилами, отправитель обязан предъявить станции отправления дубликат накладной (лист 3 накладной) для внесения соответствующих указаний отправителя. При не предъявлении отправителем дубликата накладной его указание, сделанное на обороте извещения или сообщенное порядком, установленным внутренними правилами, считается недействительным и станция отправления сообщает станции, на которой возникло препятствие, об отсутствии указания отправителя. В этом случае дорога, на которой задержан груз, поступает с ним в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.</p> <p>В случае когда поступившее на станцию отправления извещение касается изменения пути следования или отказа получателя принять груз, отправитель может дать указание и без предъявления дубликата накладной.</p> <p>Об указаниях отправителя станция отправления уведомляет станцию, на которой возникли препятствия. Расходы по уведомлению отправителя взыскиваются с отправителя дорогой отправления в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.</p> <p>Если препятствия к перевозке или выдаче груза возникли после того, как получатель изменил договор перевозки, железная дорога извещает об этом получателя, подав-</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>щимся характером груза, или если расходы по хранению несоизмеримы по отношению к ценности груза. Он может также осуществить продажу и в остальных случаях, когда в разумные сроки он не получил от правомочного лица противоположных инструкций, выполнение которых могло быть справедливо потребовано.</p> <p>§ 4 Если груз был продан, то выручка, за вычетом суммы залога, должна быть передана в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки меньше суммы этих расходов, то отправитель обязан выплатить разницу.</p> <p>§ 5 Способ, применяемый в случае продажи груза, определяется законами и предписаниями, действующими в месте нахождения груза, или практикой, используемой в данном месте.</p> <p>§ 6 Если в случае препятствия к перевозке или выдаче груза отправитель своевременно не дал необходимых указаний, и если препятствие к перевозке или выдаче не может быть устранено в соответствии с § 2 и 3, то перевозчик может возвратить груз отправителю или, если это оправдано, уничтожить его за счет последнего.</p>	<p>шего заявление об изменении договора перевозки. Расходы по извещению получателя взыскиваются дорогой назначения с получателя согласно внутренним правилам, действующим на дороге назначения.</p> <p>§ 3 Если от отправителя, извещенного о препятствиях к перевозке или выдаче груза, в течение 8 суток, а по скоропортящимся грузам в течение 4 суток с момента направления ему извещения станцией, на которой возникли препятствия, не поступит никаких указаний или поступят невыполнимые указания, то с грузом надлежит поступить по внутренним правилам, действующим на той железной дороге, на которой возникли препятствия.</p> <p>Если скоропортящимся грузам угрожает порча, железная дорога, на которой возникло препятствие к перевозке или выдаче груза, должна поступить с грузами в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге, не ожидая истечения 4-суточного срока.</p> <p>§ 4 Если препятствия к перевозке прекратятся до получения указаний отправителя, станция, на которой возникли препятствия, направляет груз на станцию назначения, не ожидая указаний, и незамедлительно извещает об этом отправителя.</p> <p>§ 5 Если груз был реализован, то вырученная от реализации сумма за вычетом причитающихся железной дороге провозных платежей в соответствии с § 1 статьи 13, штрафов и расходов, связанных с реализацией</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>груза, выдается отправителю. Если вырученная от реализации груза сумма не покрывает начисленных платежей, то отправитель обязан уплатить разницу.</p> <p>§ 6 Постановления §§ 1, 3, 4 и 5 настоящей статьи применяются также к получателю, изменившему договор перевозки согласно статье 20.</p> <p>§ 7 Если во время перевозки или выдачи груза по вине отправителя или получателя возникнут препятствия к его перевозке или выдаче, то железной дороге оплачиваются все расходы, понесенные ею из-за задержки перевозки или выдачи. Если же препятствия к перевозке или выдаче возникли не по вине отправителя или получателя, то железной дороге оплачиваются все расходы, возникшие в результате того, что отправитель или получатель на запрос железной дороги в связи с препятствиями к перевозке и выдаче не представил указаний в сроки, установленные в § 3 настоящей статьи, или же представленные ими указания были невыполнимыми.</p> <p>Если такие препятствия возникнут на дороге отправления или на дороге назначения, то платежи по таким расходам исчисляются в соответствии с внутренними правилами и применяемыми этими железными дорогами для таких перевозок тарифами.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>Если такие препятствия возникнут на транзитных железных дорогах, то платежи по таким расходам исчисляются в соответствии с транзитным тарифом, применяемым заинтересованными дорогами для данной международной перевозки; если же в транзитном тарифе для таких случаев не предусмотрена оплата таких расходов, то исчисление платежей по ним осуществляется в соответствии с внутренними правилами и применяемыми соответствующей транзитной железной дорогой для таких перевозок тарифами.</p> <p>Все платежи по вышеуказанным расходам вписываются в накладную и взыскиваются с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них производит оплату перевозных платежей в соответствии со статьей 15.</p> <p>§ 8. В случаях изменения договора перевозки по причине возникновения препятствий к перевозке или выдаче груза применяются соответствующие предписания статьи 20. В этих случаях предписания § 9 статьи 20 не применяются.</p>		

КОТИФ/ЦИМ (1999 год)	Соглашение СМГС (2013 год)	Оценка секретариата ЕЭК ООН	Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок
Ответственность			
<p>Статья 23 Обоснование ответственности</p> <p>§ 1 Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, также как и за ущерб, причиненный в результате превышения срока доставки груза, какова бы ни была используемая железнодорожная инфраструктура.</p> <p>§ 2 Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата, повреждение или просрочка в доставке произошли по вине правомочного лица в связи с исполнением его распоряжения, данным им не вследствие ошибки перевозчика, а также в связи с дефектами груза (внутреннее повреждение, убыль и т.д.) или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствия которых не мог предотвратить.</p> <p>§ 3 Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утеря или повреждение груза возникают из особых рисков, связанных с одним или несколькими из следующих обстоятельств:</p> <p>а) перевозка осуществляется в открытом подвижном составе согласно Общим условиям перевозки или, когда это было определено оговорено и указано в накладной; за исключением случаев повреждения груза по причине погодных ус-</p>	<p>Статья 23 Пределы ответственности</p> <p>§ 1 Железная дорога ответственна в пределах условий, установленных настоящим разделом, за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения, а в случае переправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, – до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.</p> <p>Железная дорога несет ответственность за последствия утраты по ее вине сопроводительных документов, приложенных отправителем или таможенным учреждением к накладной в соответствии с §§ 1 и 3 статьи 11 и перечисленных в ней, а также за последствия невыполнения по ее вине заявлений об изменении договора перевозки, поданных в соответствии с §§ 2 и 3 статьи 20.</p> <p>При перевозке грузов по накладной ЦИМ/СМГС ответственность железной дороги, установленная настоящим разделом, начинается с момента приема груза к перевозке до момента проставления в накладной ЦИМ/СМГС календар-</p>	<p>Как и в КДПГ (статья 17), в ЦИМ и СМГС предусматривается, независимо от наличия вины, договорная ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза и за превышение срока доставки и указываются конкретные основания для освобождения перевозчика от ответственности.</p> <p>В новый правовой режим железнодорожных перевозок можно включить такие положения, однако он не обязан предоставлять особые изъятия с точки зрения ответственности (пункт 4 статьи 17 и пункты 2–5 статьи 18 КДПГ; § 3 статьи 23, §§ 2–3 статьи 25 ЦИМ; § 9 статьи 23 СМГС)</p> <p>Дополнительные положения, касающиеся [абсолютного] освобождения от ответственности, содержащиеся в §§ 4–5 статьи 23 СМГС, а также в статье 24 ЦИМ, представляются излишними.</p>	<p>Статья R Обоснование ответственности</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>ловий, при этом груз, перевозимый в интермодальных транспортных единицах и в закрытых автомашинах, перевозимых в открытом подвижном составе, не рассматривается как транспортируемый на открытом подвижном составе; если при перевозке груза на открытом подвижном составе отправитель использует брезент, то перевозчик несет такую же ответственность, что и при перевозке на открытом подвижном составе без использования брезента, даже если речь идет о грузе, который согласно Общим условиям перевозки не перевозится на открытом подвижном составе;</p> <p>б) отсутствие или неудовлетворительное состояние упаковки грузов, которые по своим свойствам подвержены утрате или повреждению при отсутствии или неудовлетворительном состоянии упаковки;</p> <p>с) погрузка грузов отправителем или выгрузка получателем;</p> <p>д) естественные свойства некоторых грузов, вследствие которых они подвержены полной или частичной утрате или повреждению, в частности в результате поломки, ржавчины, скрытых дефектов, усушки, утруски;</p> <p>е) неправильное, неточное или неполное наименование или нумерация грузовых мест;</p> <p>ф) перевозка живых животных;</p> <p>г) перевозка, которая в соответствии с применяемыми положениями или указанной в накладной договоренности между отправителем и перевозчиком должна осуществляться в сопровождении проводника, если утеря или повреждение воз-</p>	<p>ного штемпеля станции на месте переотправки, а в обратном направлении – с момента проставления в накладной календарного штемпеля станции на месте переотправки до выдачи груза на станции назначения.</p> <p>§ 2 Железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза.</p> <p>§ 3 Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, принятого к перевозке, если полная или частичная утрата, уменьшение массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам произошли:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело; 2) вследствие ненадлежащего качества груза, тары и упаковки при приеме его к перевозке на станции отправления или вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их самовозгорание и поломку, в том числе бой и нарушение герметичности стеклянной, полиэтиленовой, металлической, деревянной, керамической и других видов тары и упаковки, ржавчину, внутреннюю порчу или тому подобные последствия; 		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>ники вследствие риска, который проводник должен был предотвратить.</p>	<p>3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу;</p>		
<p>Статья 24</p>			
<p>Ответственность при перевозке железнодорожного подвижного состава в качестве груза</p>			
<p>§ 1 В случае перевозки железнодорожного подвижного состава на своих осях и предъявленного к перевозке как груз, перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с утратой или повреждением транспортного средства или его частей, с момента приема и до момента выдачи, а также за ущерб, связанный с превышением срока доставки, если только он не докажет, что ущерб был нанесен не по его вине.</p>	<p>4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе "Погружено" в соответствии с § 4 статьи 9; если в этой графе отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, то считается, что погрузка производилась отправителем;</p>		
<p>§ 2 Перевозчик не отвечает за ущерб, связанный с утратой вспомогательного оборудования, которое не указано в надписях на обеих сторонах данного подвижного состава или не поименовано в сопроводительной инвентарной ведомости.</p>	<p>5) вследствие перевозки на открытом подвижном составе грузов, допускаемых к такой перевозке внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления;</p>		
	<p>б) вследствие того, что отправитель или получатель или назначенные ими проводники груза не выполняли предписаний Приложения 3, а также вследствие того, что проводники не соответствовали требованиям, предъявляемым этими предписаниями;</p> <p>7) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки согласно § 1 статьи 9, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при его перевозке на всем пути его следования;</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>8) вследствие таких недостатков тары или упаковки груза, которые не могли быть обнаружены железной дорогой путем его наружного осмотра при приеме груза к перевозке на станции отправления, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при перевозке на всем пути его следования;</p> <p>9) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке предметы, не допускаемые к перевозке, под неправильным, неточным или неполным наименованием;</p> <p>10) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях, под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения предписанных настоящим Соглашением правил;</p> <p>11) вследствие убыли массы груза по причине его особых естественных свойств, если эта убыль не превышает нормы, установленные в § 1 статьи 24;</p> <p>12) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер, хотя эту непригодность он должен был определить в соответствии с § 4 статьи 9 или § 11 Приложения 8 при проверке состояния вагона или контейнера по его виду; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе "Погружено" в соответствии с § 4 статьи 9; если в этой графе отсутст-</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>вуют сведения о том, кем погружен груз, считается, что погрузка производилась отправителем;</p> <p>13) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных правил отправителем, получателем или уполномоченным лицом.</p> <p>§ 4 Железные дороги освобождаются от ответственности:</p> <p>1) за недостачу массы штучного груза, перевозимого в таре или в обвязке, если груз был выдан получателю при полном количестве мест, в исправной таре или обвязке и при отсутствии внешних признаков доступа к содержимому, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза;</p> <p>2) за недостачу массы штучного груза, перевозимого без тары или обвязки, если груз был выдан получателю при полном количестве мест и при отсутствии внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза;</p> <p>3) за недостачу массы и количества мест груза, если груз, погруженный отправителем в вагон, контейнер, кузов автопоезда, автомобиля, съемный автомобильный кузов, прицеп, полуприцеп, был выдан получателю за исправными пломбами или запорно-пломбировочными устройствами отправителя или станции отправления, наложенными в соответствии с положениями § 8 статьи 9 и § 9 Приложения 21 к СМГС, а также без внешних признаков доступа к</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы и количества мест груза;</p> <p>4) за полную или частичную утрату съемных и запасных частей, находящихся в запломбированных автопоездах, съемных автомобильных кузовах, прицепах, полуприцепах, автомобилях, тракторах и других самоходных машинах, если эти автопоезда, съемные автомобильные кузова, прицепы, полуприцепы, автомобили, тракторы и другие самоходные машины были выданы получателю за исправными пломбами или запорно-пломбировочными устройствами отправителя, наложенными в соответствии с предписаниями § 3 Приложения 7 к СМГС и § 9 Приложения 21 к СМГС, а также без повреждения и без внешних признаков доступа, которые могли бы явиться причиной полной или частичной утраты съемных и запасных частей.</p> <p>К пломбам или запорно-пломбировочным устройствам отправителя или станции отправления приравниваются исправные пломбы таможенных органов и пломбы или запорно-пломбировочные устройства любой участвующей в перевозке железной дороги, наложенные в соответствии с положениями § 8 статьи 9, § 3 Приложения 7 к СМГС и § 9 Приложения 21 к СМГС, если в целях пограничного и таможенного контроля, а также санитарных, фитопатологических и других видов проверок имело место вскрытие вагонов, контейнеров, автопоездов, съемных автомобильных кузовов,</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>прицепов, полуприцепов, автомобилей, тракторов и других самоходных машин и как следствие – замена первоначально наложенных пломб или запорно-пломбировочных устройств. Если в пути следования вышеуказанный пограничный, таможенный контроль и другие виды проверок проводились неоднократно, то к пломбам или запорно-пломбировочным устройствам отправителя или станции отправления приравниваются все исправные пломбы или запорно-пломбировочные устройства таможенных органов или пограничных станций, наложенные при этом контроле или проверках.</p> <p>Вскрытие вагонов, контейнеров, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов, автомобилей, тракторов и других самоходных машин и замена пломб или запорно-пломбировочных устройств удостоверяется актом вскрытия вагона, контейнера, автомобиля, трактора или другой самоходной машины, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа для проведения пограничного, таможенного, санитарного, фитопатологического и других видов контроля и проверок по форме Приложения 18, составляемым железной дорогой, или соответствующей отметкой о вскрытии, вносимой железной дорогой в накладную в графу "Отметки железной дороги". Акт вскрытия заверяется подписями соответствующих лиц, осуществлявших контроль, подписью представителя железной</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>дороги и наложением календарного штампа станции, на которой была произведена замена пломб или запорно-пломбировочных устройств, а отметка в накладной о вскрытии заверяется подписью соответствующего представителя железной дороги, на станции которой была произведена замена пломб или запорно-пломбировочных устройств, наложением календарного штампа этой станции, а также подписями соответствующих лиц, осуществлявших контроль, если подписи последних предусмотрены внутренними законами и правилами страны проведения контроля или проверки.</p> <p>Акт вскрытия или отметка в накладной о вскрытии и замене пломб или запорно-пломбировочных устройств удостоверяет факт вскрытия вагонов, контейнеров, автомобилей, тракторов и других самоходных машин, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, или полуприцепов для пограничного и таможенного контроля, а также других видов проверок, но не фиксирует исправность перевозки и состояние груза.</p> <p>Один экземпляр акта вскрытия прикладывается к накладной и выдается получателю на станции назначения вместе с грузом и листами 1 и 5 накладной.</p>		

*КОТИФ/ЦИМ (1999 год)**Соглашение СМГС (2013 год)**Оценка секретариата ЕЭК ООН**Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок*

При перевозке грузов в соответствии с § 2 статьи 2 из стран, железные дороги которых не являются участниками настоящего Соглашения, в страны, железные дороги которых являются участниками настоящего Соглашения, находящиеся на вагонах, контейнерах, автопоездах, съемных автомобильных кузовах, прицепах и полуприцепах пломбы или запорно-пломбировочные устройства, за которыми вагоны, контейнеры, автопоезда, съемные автомобильные кузова, прицепы и полуприцепы прибыли на входную пограничную станцию первой железной дороги – участницы настоящего Соглашения и которые связаны с предыдущей перевозкой по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении, приравниваются к пломбам или запорно-пломбировочным устройствам, которые должны быть наложены отправителем или станцией отправления в соответствии с § 8 статьи 9 и § 9 Приложения 21 к СМГС.

§ 5 Железные дороги освобождаются от ответственности за невыполнение срока доставки груза в следующих случаях:

- 1) при заносах, наводнениях, обвалах и других стихийных явлениях на срок до 15 дней – по распоряжению центрального органа железной дороги соответствующей страны;

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>2) при наличии других обстоятельств, вызвавших приостановку или ограничение движения, – по распоряжению правительства соответствующей страны.</p> <p>§ 6 Внесенные отправителем в накладную сведения о массе груза и количестве грузовых мест только тогда могут служить доказательством против железной дороги:</p> <p>1) если проверка массы груза была произведена железной дорогой, сведения о массе груза внесены в накладную в графу "Масса (в кг) определена железной дорогой" и удостоверены ею в графе "Штемпель станции взвешивания, подпись";</p> <p>2) если проверка количества мест груза была произведена железной дорогой, сведения о количестве мест груза внесены в накладную в графу "Отметки железной дороги" и удостоверены в ней подписью работника и наложением штампа станции.</p> <p>Это предписание не действует в случаях, предусмотренных в § 4 настоящей статьи.</p> <p>§ 7 При частичной утрате, недостатке массы, повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам получатель или отправитель должен доказать, что ущерб возник в период от приема груза к перевозке до его выдачи, если коммерческий акт в соответствии с § 3 статьи 18 составлялся после выдачи груза.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 8 Доказательство того, что полная или частичная утрата, недостача массы груза, повреждение, порча или снижение качества его по другим причинам произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 1 и 3 § 3 настоящей статьи, возлагается на железную дорогу.</p> <p>§ 9 Если по обстоятельствам дела окажется, что полная или частичная утрата, недостача массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам могли произойти вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 2, 4–13 § 3 настоящей статьи, то считается, что ущерб произошел вследствие этих обстоятельств, пока отправитель или получатель не докажет иного. Это предположение недействительно для случая, упомянутого в пункте 5 § 3 настоящей статьи, если имеется утрата целых мест.</p> <p>§ 10 Если при перевозке груза по накладной ЦИМ/СМГС из стран, не участвующих в настоящем Соглашении, после проставления календарного штампа в накладной ЦИМ/СМГС на месте переотправки, установлены повреждение или частичная утрата груза, а железная дорога, применяющая СМГС, приняла отправку, не имеющую видимых нарушений, то, до доказательства противоположного, предполагается, что повреждение или частичная утрата груза наступили во время исполнения договора перевозки в сфере СМГС.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>Если при перевозке груза по накладной ЦИМ/СМГС из стран, участвующих в настоящем Соглашении, после проставления календарного штампа в накладной ЦИМ/СМГС на месте переотправки, установлены повреждение или частичная утрата груза, а перевозчик, применяющий ЦИМ, принял отправку, не имеющую видимых нарушений, то, до доказательства противоположного, предполагается, что повреждение или частичная утрата груза наступили во время исполнения договора перевозки в сфере ЦИМ.</p> <p>Данное предположение действует независимо от того, был ли перегружен груз в вагон другой ширины колеи.</p>		
<p>Статья 25 Бремя доказывания</p>	<p>§ 8 статьи 23</p>		
<p>§ 1 Доказательство того, что утрата, повреждение или превышение сроков доставки обусловлены одним из упомянутых в § 2 статьи 23 фактов, возлагается на перевозчика.</p> <p>§ 2 Если перевозчик устанавливает, что утрата или повреждение могли возникнуть по причине особых рисков, фактически вызванных одним или несколькими обстоятельствами, упомянутыми в § 3 статьи 23, то предполагается, что ущерб произошел по этим причинам. Однако правомочное лицо сохраняет право доказать, что ущерб не был причинен полностью или частично по причине какого-либо из этих рисков.</p>	<p>§ 8 Доказательство того, что полная или частичная утрата, недостача массы груза, повреждение, порча или снижение качества его по другим причинам произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 1 и 3 § 3 настоящей статьи, возлагается на железную дорогу.</p>	<p>Поскольку бремя доказывания, возлагаемое на перевозчика, вытекает из общих правил доказывания, возможно, что в новый правовой режим железнодорожных перевозок необязательно включать конкретные положения в этом отношении – в отличие от КДПГ, ЦИМ и СМГС.</p>	

КОТИФ/ЦИМ (1999 год)	Соглашение СМГС (2013 год)	Оценка секретариата ЕЭК ООН	Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок
<p>§ 3 Предположение согласно § 2 не имеет силы в случаях, предусмотренных пунктом а) § 3 статьи 23, если имеет место утрата в особо крупных размерах или утрата грузовых мест целиком.</p>			
<p>Статья 26 Последующие перевозчики</p>	<p>Статья 22 Солидарная ответственность железных дорог</p>		
<p>Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то каждый перевозчик, принявший груз вместе с накладной, участвует в договоре перевозки в соответствии с указаниями накладной и выполняет вытекающие из этого обязательства. В данном случае каждый перевозчик отвечает за перевозку на всем пути до выдачи.</p>	<p>§ 1 Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станции назначения, а в случае переправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, – до оформления перевозки по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении; в случае переправки груза из стран, которые не участвуют в настоящем Соглашении, – после оформления перевозки груза по накладной СМГС.</p>	<p>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 его пути следования. В таком случае они несут солидарную ответственность за всю перевозку.</p>	
<p>Статья 27 Фактический перевозчик</p> <p>§ 1 Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, независимо от того предусмотрено ли такое право договором перевозки или нет, перевозчик тем не менее продолжает нести ответственность за всю перевозку.</p> <p>§ 2 Все положения настоящих Единых правовых предписаний, относящиеся к ответственности перевозчика, действуют также и в отношении ответственности фактического перевозчика, касающейся выполняемой им перевозки. Если к работникам или любым другим лицам, услугами</p>	<p>§ 2 Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной ЦИМ/СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки с момента приема груза к перевозке до момента проставления календарного штампа станции на месте переправки, а в обратном направлении – с момента проставления календарного штампа станции на месте переправки до выдачи груза на станции назначения.</p> <p>§ 3 Каждая последующая железная дорога, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает тем</p>	<p>Тем не менее перевозки последовательными перевозчиками также по-прежнему допускаются (статья 26 ЦИМ, § 3 статьи 22 СМГС и статья 34 ff) КДПГ).</p> <p>От проблематичного с правовой точки зрения юридического лица "фактический перевозчик" (только в статье 27 ЦИМ, в СМГС и КДПГ оно отсутствует) можно отказаться.</p> <p>Вопросы, связанные с юридическими лицами "договорной перевозчик" и "последующий перевозчик" могут быть рассмотрены в основных правилах, касающихся ответственности (то есть в статье R предлагаемого нового текста).</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>которых пользовался фактический перевозчик для выполнения перевозки, предъявляется иск, то применяются статьи 36 и 41.</p> <p>§ 3 Любое особое соглашение, согласно которому на перевозчика возлагаются обязательства, но которые не подпадают под действие настоящих Единых правовых предписаний, или согласно которому он отказывается от прав, которые ему предоставляют эти Единые правовые предписания, не имеет силы в отношении фактического перевозчика, который определенно не принял это соглашение и не сделал это в письменной форме. Независимо от того, принял или нет фактический перевозчик это соглашение, перевозчик остается связан обязательствами или отступлениями, вытекающими из вышеуказанного особого соглашения.</p> <p>§ 4 В случае, если перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность будет являться солидарной.</p> <p>§ 5 Общая сумма возмещения, причитающаяся с перевозчика, фактического перевозчика, а также их работников или любых других лиц, услугами которых они пользовались для выполнения перевозки, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящими Едиными правовыми предписаниями.</p> <p>§ 6 Настоящая статья не затрагивает права на встречный иск, который может возникнуть между перевозчиком и фактическим перевозчиком.</p>	<p>самым в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 28 Предположение в случае переотправки</p> <p>§ 1 Если отправка, попадающая под действие настоящих Единых правовых предписаний, была переотправлена согласно тем же Правовым предписаниям, и если после этой переотправки устанавливается частичная утрата или повреждение, то предполагается, что частичная утрата или повреждение произошли во время действия последнего договора перевозки, если отправка оставалась под ответственностью перевозчика и была переотправлена в том неизменном состоянии, в каком она прибыла в место переотправки.</p> <p>§ 2 Это предположение действует также и в том случае, когда договор перевозки, действовавший до переотправки, не подпадал под действие настоящих Единых правовых предписаний, если при прямой перевозке груза от первоначального места отправления до последнего места назначения были бы применены данные Правовые предписания.</p> <p>§ 3 Кроме того, это предположение действует в том случае, если договор перевозки, действовавший до переотправки, подпадал под действие другой конвенции о прямой международной железнодорожной перевозке, сравнимой с настоящими Едиными правовыми предписаниями, и это соглашение содержит такое же юридическое предположение в пользу отправок, попадающих под действие настоящих Единых правовых предписаний.</p>	<p>§ 10 статьи 23</p> <p>§ 10 Если при перевозке груза по накладной ЦИМ/СМГС из стран, участвующих в настоящем Соглашении, после проставления календарного штампа в накладной ЦИМ/СМГС на месте переотправки, установлены повреждение или частичная утрата груза, а железная дорога, применяющая СМГС, приняла отpravку, не имеющую видимых нарушений, то, до доказательства противоположного, предполагается, что повреждение или частичная утрата груза наступили во время исполнения договора перевозки в сфере СМГС.</p> <p>Если при перевозке груза по накладной ЦИМ/СМГС из стран, участвующих в настоящем Соглашении, после проставления календарного штампа в накладной ЦИМ/СМГС на месте переотправки, установлены повреждение или частичная утрата груза, а перевозчик, применяющий ЦИМ, принял отpravку, не имеющую видимых нарушений, то, до доказательства противоположного, предполагается, что повреждение или частичная утрата груза наступили во время исполнения договора перевозки в сфере ЦИМ.</p> <p>Данное предположение действует независимо от того, был ли перегружен груз в вагон другой ширины колеи.</p>	<p>Такие положения, как представляется, в новом правовом режиме железнодорожных перевозок не требуются.</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 29 Предположение об утрате</p> <p>§ 1 Правомочное лицо может считать без дальнейшего доказательства груз утраченным, если в течение 30 дней после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или предоставлен в его распоряжение.</p> <p>§ 2 Правомочное лицо при получении возмещения за утраченный груз может потребовать в письменном виде немедленное извещение в случае, если утерянный груз будет обнаружен в течение года со времени выплаты возмещения. Перевозчик выдает документ, подтверждающий это требование.</p> <p>§ 3 В течение 30 дней со дня получения уведомления, указанного в § 2, 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 бы быть включены в это возмещение. Однако оно сохраняет свои права на возмещение за просрочку в доставке согласно статьям 33 и 35.</p> <p>§ 4 При отсутствии требования, указанного в § 2, либо распоряжений, сделанных в срок предусмотренный в § 3 или если груз найден по истечении одного года после оплаты возмещения, перевозчик распоряжается им согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения груза.</p>	<p>Статья 17 Выдача груза. Розыск груза</p> <p>§ 5 Если в течение 30 дней по истечении срока доставки груза он не выдан получателю, то отправитель или получатель имеет право подать на железную дорогу заявление о розыске груза.</p> <p>Заявление подается отправителем на станцию отправления или получателем на станцию назначения по форме Приложения 15 в двух экземплярах с одновременным предъявлением дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) не позднее 3 месяцев по истечении срока доставки груза.</p> <p>Станция отправления или назначения подтверждает получение заявления наложением календарного штампа и подписью работника станции, принявшего заявление, на обоих экземплярах заявления; один экземпляр возвращается заявителю.</p> <p>Заявление о розыске груза не является предъявлением претензии согласно статье 29.</p> <p>§ 6 Получатель может считать груз утраченным, если этот груз не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14, и станцией назначения была сделана отметка "Груз не прибыл" в графе "Наименование груза" дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), предъяв-</p>	<p>В то время как в ЦИМ 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.</p> <p>Для нового правового режима железнодорожных перевозок можно взять за образец ЦИМ и КДПГ.</p>	<p>Статья S Предположение об утрате</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>ленных получателем. Эта отметка должна удостоверяться календарным штемпелем станции назначения.</p> <p>Однако если груз прибыл на станцию назначения по истечении указанного срока, то она должна поставить об этом в известность получателя. Получатель обязан принять груз, если он прибыл не позднее 6 месяцев после истечения срока доставки, и возратить железной дороге суммы, которые она уплатила ему в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза.</p> <p>Если возмещение за утрату и расходы по перевозке груза были уплачены отправителю, то отправитель это возмещение обязан возратить железной дороге. При этом за получателем сохраняется право предъявить к железной дороге претензию об уплате штрафа за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за частичную утрату, недостачу массы, повреждение, порчу найденного груза или снижение его качества по другим причинам.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 30 Возмещение в случае утраты</p> <p>§ 1 В случае полной или частичной утраты груза перевозчик должен оплатить, за исключением всех остальных убытков, возмещение, рассчитанное на основе биржевого курса, а за неимением такового - на основе рыночной цены, а за неимением ни того, ни другого - на основе потребительской стоимости грузов подобного рода и его качества в день и в месте приема груза к перевозке.</p> <p>§ 2 Возмещение не должно превышать 17 расчетных единиц за каждый недостающий килограмм веса брутто.</p> <p>§ 3 В случае утраты железнодорожного подвижного состава, перевозимого как груз на своих осях, или интермодальной транспортной единицы, или их частей возмещение ограничено, за исключением всех остальных убытков, потребительской стоимостью подвижного состава, или интермодальной транспортной единицы, или их частей, действовавшей в день и в месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено потребительской стоимостью, действовавшей в день и месте приема к перевозке железнодорожного подвижного состава, или интермодальной транспортной единицы, или их частей.</p>	<p>Статья 25 Размер возмещения при полной или частичной утрате груза</p> <p>§ 1 Если в силу предписаний настоящего Соглашения железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза ущерб за полную или частичную утрату груза, то размер такого возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или в выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии.</p> <p>Если стоимость полностью или частично утраченного груза не может быть определена указанным порядком, то она устанавливается государственной экспертизой.</p> <p>При полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, согласно статье 10, железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза.</p> <p>При полной или частичной утрате домашних вещей, по которым отправитель в накладной в графе "Особые заявления отправителя" сделал отметку "Без объявления ценности", железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение из расчета 6 швейцарских франков за килограмм массы утраченного груза.</p>	<p>В КДПГ, ЦИМ и СМГС отражены те же принципы: обязательство по выплате возмещения ограничено стоимостью утраченного груза и фактической провозной платой; согласно КДПГ и ЦИМ – также в виде фиксированных сумм. Возмещение побочного ущерба не предусмотрено.</p> <p>Новый правовой режим железнодорожных перевозок может также основываться на этих принципах. Необходимо будет определить соответствующие максимальные размеры возмещения.</p>	<p>Статья Т Возмещение в случае утраты</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 4 Кроме того, перевозчик должен возместить стоимость перевозки груза, оплаченные таможенные сборы и прочие суммы, израсходованные на перевозку утраченного груза, за исключением акцизных сборов, относящихся к грузам, которые перевозятся с временной отменой таких сборов.</p>	<p>§ 2 Кроме возмещений, предусмотренных в § 1 настоящей статьи, подлежат возврату провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в его цену.</p> <p>§ 3 Расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.</p>		
<p>Статья 31 Ответственность при убыли массы в пути следования</p>	<p>Статья 24 Ограничение ответственности при недостатке массы груза</p>		
<p>§ 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:</p> <p>а) два процента от массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов;</p> <p>б) один процент от массы сухих грузов.</p> <p>§ 2 Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно § 1, если доказано, что убыль по обстоятельствам дела вызвана не теми причинами, по которым допускаемые нормы определялись.</p>	<p>§ 1 В отношении грузов, которые вследствие своих особых естественных свойств подвержены убыли массы при перевозке, железная дорога не несет ответственности независимо от пройденного грузом расстояния за ту часть недостачи массы груза, которая не превышает нижеследующих норм:</p> <p>1) 2% массы грузов жидких или сданных к перевозке в сыром (свежем) или во влажном состоянии, а также нижеследующих грузов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • руды марганцевой и хромовой; • медного купороса; • магнезии и прочего химического сырья навалом; • соли; • фруктов свежих; 	<p>Учитывая виды грузов, перевозимых евро-азиатским железнодорожным транспортом, потери в пути следования не должны быть существенными.</p> <p>Таким образом, как и в случае КДПГ новый правовой режим железнодорожных перевозок не должен включать конкретные положения, касающиеся ответственности за убыль массы в пути следования.</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 3 Если по одной накладной перевозятся несколько грузовых мест, то убыль исчисляется для каждого места, если при отправлении его масса или была отдельно указана в накладной, или может быть установлена другим способом.</p> <p>§ 4 В случае полной утраты груза или нескольких мест при расчете возмещения никакого вычета на убыль не производится.</p> <p>§ 5 Настоящая статья не нарушает положения статей 23 и 25.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • овощей свежих; • кож выделанных и шкур мочко-соленых; • табака; • мяса свежего, охлажденного; • цитрусовых плодов и бананов, ягод свежих. <p>2) 1,5% массы следующих грузов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • дров, лесоматериалов, бамбука и угля древесного; • строительных материалов минерального происхождения; • жиров; • рыбы соленой, вяленой; • веществ земледобрильных. <p>3) 1% массы следующих грузов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • минерального топлива; • кокса нефтяного и каменно-угольного; • руды железной; • коры деревьев; • шерсти невытравленной; • хмеля; • мыла; • кореньев; • мяса замороженного; • птицы битой всякой; • копченостей мясных всяких; • рыбы замороженной; • морепродуктов; • мяса птицы замороженного; • колбас и мясопродуктов всяких. <p>4) 0,5% массы всех прочих сухих грузов, подверженных убыли массы при перевозке;</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>5) при перевозке грузов в стеклянной и других видах тары, по физическим свойствам которых имеет место поломка и бой (п. 2 § 3 статьи 23) применяется норма потерь в размере 1% от общего количества.</p> <p>При перевозке в перегружном сообщении указанных выше грузов навалом, насыпью или в цистернах нормы убыли, приведенные в пунктах 1–4 настоящего параграфа, повышаются на 0,3% для каждой перегрузки данной отправки.</p> <p>§ 2 Ограничение ответственности, предусмотренное в § 1 настоящей статьи, не применяется, если отправителем или получателем груза будет доказано, что уменьшение массы груза произошло не по причинам, связанным с особыми естественными свойствами груза.</p> <p>§ 3 В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозились по одной накладной, допускаемая норма убыли массы исчисляется отдельно для каждого места, если масса каждого места была указана в накладной при приеме груза к перевозке.</p> <p>§ 4 В случае полной утраты груза или утраты отдельных грузовых мест при исчислении возмещения никакого вычета за убыль массы утраченных мест не производится.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 32 Возмещение в случае повреждения</p> <p>§ 1 В случае повреждения груза перевозчик должен, за исключением всех других убытков, выплатить возмещение, соответствующее снижению стоимости груза. Его сумма рассчитывается на основе применения к стоимости груза, определенной в соответствии со статьей 30, процента снижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения.</p> <p>§ 2 Возмещение не должно превышать:</p> <p>а) если обесценен весь груз в отправке из-за его повреждения – суммы возмещения за полную утрату;</p> <p>б) если обесценена только часть груза в отправке из-за его повреждения – суммы возмещения за утрату обесцененной части груза.</p> <p>§ 3 В случае повреждения железнодорожного подвижного состава, перевозимого как груз на своих осях, или интермодальной транспортной единицы, или их частей возмещение ограничено, за исключением всех остальных убытков, стоимостью их ремонта. Возмещение не должно превышать суммы, причитающейся в случае утраты.</p> <p>§ 4 Кроме того, перевозчик должен возместить расходы, указанные в § 4 статьи 30, в соотношении, указанном в § 1 настоящей статьи.</p>	<p>Статья 26 Размер возмещения при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам</p> <p>§ 1 Если в силу предписаний настоящего Соглашения в случае повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза сумму ущерба, то железная дорога должна возместить сумму, соответствующую понижению стоимости груза.</p> <p>§ 2 При повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам, перевозимого с объявленной ценностью согласно статье 10, железная дорога выплачивает возмещение в сумме, которая должна составлять часть объявленной ценности, соответствующую в доле от отношения проценту понижения стоимости груза, которое наступило в результате повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, а также возмещение в сумме согласно § 2 статьи 25.</p> <p>§ 3 Размеры возмещений, предусмотренных в §§ 1 и 2 настоящей статьи, определяются порядком, предусмотренным в §§ 1 и 2 статьи 25 и на основе актов экспертизы согласно § 7 статьи 18.</p> <p>§ 4 Размеры возмещений, предусмотренных в §§ 1 и 2 настоящей статьи, не должны превышать:</p>	<p>Новый правовой режим железнодорожных перевозок может быть основан на структурно сопоставимых положениях о возмещении ущерба, содержащихся в ЦИМ, СМГС и КДПГ (статья 25).</p>	<p>Статья U Возмещение в случае повреждения</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 33 Возмещение в случае просрочки в доставке</p> <p>§ 1 Если ущерб, включая повреждение груза, возник в результате просрочки в доставке, то перевозчик должен оплатить возмещение, сумма которого не может превышать четырехкратного размера стоимости перевозки.</p> <p>§ 2 В случае полной утраты груза возмещение согласно § 1 не может объединяться с возмещением, предусмотренным в статье 30.</p> <p>§ 3 В случае частичной утраты груза возмещение согласно § 1 не может превышать четырехкратного размера стоимости перевозки неутраченной части отправки.</p>	<p>1) сумму возмещения за полную утрату груза, если вследствие повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам обесценен весь груз;</p> <p>2) сумму возмещения за утрату обесцененной части груза, если вследствие повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам обесценена только часть груза.</p> <p>§ 5 Расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.</p> <p>Статья 27 Размер возмещения за просрочку в доставке груза</p> <p>§ 1 За просрочку в доставке груза железная дорога уплачивает получателю штраф, размер которого определяется исходя из провозной платы той железной дороги, которая допустила просрочку, и величины (длительности) просрочки, определяемой как отношение просрочки (в сутках) к общему сроку доставки, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6% провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки; • 12% провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки; 	<p>Оценка секретариата ЕЭК ООН</p> <p>В то время как в ЦИМ и СМГС предусмотрены структурно сопоставимые положения о возмещении в случае просрочки в доставке, они, тем не менее, отличаются по его максимальным размерам. Данный вопрос необходимо будет обсудить.</p>	<p>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</p> <p>Статья V Возмещение в случае просрочки в доставке</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 4 В случае повреждения груза, которое не является следствием просрочки в доставке, возмещение, предусмотренное в § 1, при необходимости, объединяется с возмещением, предусмотренным статьей 32.</p> <p>§ 5 Совокупность возмещения, предусмотренного § 1, включающая возмещения, предусмотренные статьями 30 и 32, ни в коем случае не должна превышать возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утраты груза.</p> <p>§ 6 Если согласно § 1 статьи 16, 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 §§ 2–4 статьи 16, то правомочное лицо может потребовать или возмещение, предусмотренное в вышеуказанной договоренности, или возмещение, предусмотренное в §§ 1–5.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 18% провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки; • 24% провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки; • 30% провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки. <p>В том случае, когда груз по одним дорогам проследовал с просрочкой, а по другим – ранее установленного для них срока, при определении длительности просрочки должен быть произведен зачет указанных сроков.</p> <p>§ 2 В случае возмещения за полную утрату груза штраф, предусмотренный в § 1 настоящей статьи, не может быть потребован.</p> <p>При частичной утрате груза штраф за просрочку в доставке, если она имела место, подлежит уплате за утраченную часть груза.</p> <p>При повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам штраф за просрочку в доставке, если она имела место, прибавляется к сумме возмещения, предусмотренного статьей 26.</p> <p>Сумма штрафа, предусмотренная в § 1 настоящей статьи, вместе с указанными в статьях 25 и 26 платежами не должна быть больше общей суммы возмещения, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 34 Возмещение в случае объявления ценности</p> <p>Отправитель и перевозчик могут договориться о том, что отправитель объявляет в накладной ценность груза, превышающий предельный размер возмещения, предусмотренный в § 2 статьи 30. В этом случае объявленная сумма заменяет данный предельный размер.</p> <p>Статья 35 Возмещение при объявлении заинтересованности в доставке</p> <p>Для случая утраты или повреждения груза и для случая превышения срока доставки отправитель и перевозчик могут договариваться о том, что отправитель записывает в накладной сумму цифрами, относящуюся к специальной заинтересованности в доставке. Если объявлена заинтересованность в доставке, то кроме возмещений, предусмотренных в статьях 30, 32 и 33, может быть потребовано возмещение других доказанных убытков до величины объявленной суммы.</p>	<p>Статья 10 Объявление ценности груза и заинтересованности в доставке</p> <p>§ 2 Объявление ценности других грузов, предъявляемых к перевозке, допускается по желанию отправителя.</p> <p>§ 1 статьи 25 , раздел 3</p> <p>При полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, согласно статье 10, железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза.</p> <p>§ 5 статьи 10</p> <p>§ 5 По согласованию участвующих в перевозке железных дорог отправитель при предъявлении груза к перевозке может объявить заинтересованность в доставке груза.</p>	<p>Как в КДПГ (пункт 6 статьи 23 и статьи 24 и 26) в ЦИМ и СМГС также предусмотрена возможность более значительного по своему размеру возмещения, если отправитель и перевозчик договорились об объявлении более высокой стоимости груза или особой заинтересованности в доставке.</p> <p>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, специальные меры в этом отношении, судя по всему, не являются необходимыми.</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 36 Утрата права на ограничение ответственности</p> <p>Положения об ограничении ответственности, предусмотренные в § 3 статьи 15, §§ 6 и 7 статьи 19 и в статьях 30, 32-35 не применяются, если будет доказано, что ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.</p>		<p>Как и КДПГ (статья 29), ЦИМ содержит положение об утрате права на ограничение ответственности в случае серьезной вины перевозчика. СМГС не содержит такого положения, поскольку в нем, как правило, не указаны предельные значения возмещения с точки зрения стоимости.</p> <p>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 обойтись без положения статьи 36 ЦИМ при условии, что предельные значения возмещения, с точки зрения стоимости, являются достаточно высокими или вообще не указываются.</p>	
<p>Статья 37 Пересчет валюты и начисление процентов</p> <p>§ 1 Если при расчете возмещения требуется пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, тот этот перевод осуществляется по курсу, действующему в момент и в месте платежа возмещения.</p> <p>§ 2 Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в размере пяти процентов годовых, начиная со дня предъявления претензии согласно статье 43 или, если претензия не была подана, со дня подачи иска.</p>	<p>Статья 28 Выплата сумм возмещений</p> <p>§ 1 Выплата сумм возмещений, предусмотренных статьями 25 и 26, и штрафов, предусмотренных статьей 27, производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм.</p> <p>§ 2 Если сумма указана в валюте одной страны, а выплата производится в другой стране, то эта сумма должна быть пересчитана по курсу дня и места платежа в валюту страны железной дороги, производящей выплату.</p>	<p>КДПГ, ЦИМ и СМГС содержат аналогичные положения, которые могли бы быть включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок.</p>	<p>Статья W Пересчет валюты и начисление процентов</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 3 Если правомочное лицо в течение указанного ему необходимого срока не предъявит перевозчику подтверждающие документы, необходимые для окончательного расчета размера претензии, проценты не начисляются в период с момента истечения этого срока и до передачи указанных документов.</p> <p>Статья 38 Ответственность в смешанном железнодорожно-морском сообщении</p> <p>§ 1 При смешанных железнодорожно-морских перевозках по морским линиям, указанным в § 1 статьи 24 Конвенции, каждое государство-член, потребовав внести соответствующую отметку в список линий, включенных в настоящие Единые правовые предписания, может добавить все нижеприведенные причины освобождения от ответственности к тем, которые предусмотрены в статье 23:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) пожар, если перевозчик докажет, что он произошел не по его вине, а также не по вине капитана, команды судна, лоцмана или лиц, находящихся на службе перевозчика; б) спасение или попытка к спасению людей и имущества на море; в) погрузка груза на палубе, если отправитель дал свое согласие на это в накладной и если груз не перевозится в железнодорожных вагонах; 		<p>Вопрос о включении в новый правовой режим железнодорожных перевозок положений об "ответственности в смешанном железнодорожно-морском сообщении", существующих только в ЦИМ, требует рассмотрения.</p> <p>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).</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>d) риск, опасности или несчастные случаи на море или на других судоходных водных путях.</p> <p>§ 2 Перевозчик может ссылаться на причины освобождения от ответственности, указанные в § 1, только в том случае, если он докажет, что утрата, повреждение или просрочка в доставке произошли на морском участке пути в период от начала погрузки груза на борт судна и до его выгрузки с судна.</p> <p>§ 3 Когда перевозчик ссылается на причины освобождения от ответственности, указанные в § 1, он несет ответственность, если правомочное лицо докажет, что утрата, повреждение или просрочка в доставке произошли по вине перевозчика, капитана, команды судна, лоцмана или служащих перевозчика.</p> <p>§ 4 Если один и тот же морской участок обслуживается несколькими предприятиями, которые включены в перечень линий согласно §1 статьи 24, Конвенции, то для всех этих предприятий должны действовать одинаковые постановления об ответственности. Кроме того, если эти предприятия включены в перечень линий по предложению нескольких государств-членов, то необходимо предварительное соглашение между этими государствами о применении этих постановлений об ответственности.</p>			

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 5 Меры, принятые в соответствии с §§ 1 и 4, должны быть доведены до сведения Генерального секретаря. Они вступают в силу не ранее, чем через 30 дней со дня направления Генеральным секретарем сообщения о них в адрес других государств-членов. Эти меры не распространяются на отправки, находящиеся в пути.</p> <p>Статья 39 Ответственность в случае ядерной катастрофы</p> <p>Перевозчик освобождается от ответственности, вменяемой ему согласно настоящим Единым правовым предписаниям, если ущерб обусловлен ядерной катастрофы, и если согласно законам и предписаниям государства об ответственности в области атомной энергетики ответственность за данный ущерб несет владелец ядерной установки или лицо, имеющее с ним равные права.</p>		<p>Как представляется, положения об ответственности в случае ядерной катастрофы, включенные только в ЦИМ, не имеют большого значения для нового правового режима железнодорожных перевозок.</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 40 Лица, за которых перевозчик несет ответственность</p> <p>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 выполнении своих обязанностей. Управляющие железнодорожной инфраструктурой, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.</p>		<p>Как в КДПГ (статья 3 и пункт 2 статьи 29) и других международных соглашениях в ЦИМ также предусмотрена ответственность перевозчиков за своих агентов и лиц, услугами которых они пользуются. Такие положения должны быть также включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок.</p> <p>Кроме того, может возникнуть необходимость пояснить, что управляющий железнодорожной инфраструктурой, если он не юридически идентичен перевозчику, рассматривается в качестве агента перевозчика или лица, услугами которого он пользуется.</p>	<p>Статья X Лица, за которых перевозчик несет ответственность</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>
<p>Статья 41 Прочие претензии</p> <p>§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящих Единых правовых предписаний, любой иск об ответственности и на любом обосновании может быть предъявлен перевозчику лишь на условиях и в пределах настоящих Единых правовых предписаний.</p> <p>§ 2 То же самое касается любых исков к работникам и другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 40.</p>	<p>§ 5 статьи 26</p> <p>§ 5 Расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.</p>	<p>В ЦИМ и, по существу, также в СМГС предусмотрено, аналогично КДПГ (статья 28), МК (статьи 29–30) 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.</p> <p>Аналогичные положения должны быть также включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок.</p>	<p>Статья Y Прочие претензии</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

Урегулирование претензий

**Статья 42
Коммерческий акт**

§ 1 Если перевозчик обнаруживает или предполагает или правомочное лицо утверждает, что произошла частичная утрата или повреждение груза, то перевозчик в зависимости от вида ущерба должен, если возможно в присутствии правомочного лица, составить коммерческий акт в котором должен отразить состояние груза, его вес и, по мере возможности, размеры и причину ущерба, а также момент его возникновения.

§ 2 Правомочному лицу должна быть бесплатно выдана копия коммерческого акта.

§ 3 Если правомочное лицо не признает сведений, отраженных в акте, то оно может потребовать, чтобы состояние и вес груза, а также причина и размер ущерба были определены экспертом, назначенным участвующими в договоре перевозки сторонами или судом. Процедуры, которым необходимо следовать, регулируется законами и предписаниями государства, на территории которого производится такое определение.

**Статья 18
Коммерческий акт**

§ 1 Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест, а также наличия накладной и при этом устанавливает:

- 1) полную или частичную утрату груза, недостачу массы, его повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам;
- 2) несоответствие между сведениями, указанными в накладной, и грузом в натуре о наименовании, массе, количестве мест груза, знаках (марках) и номерах мест груза, наименовании получателя и станции назначения;
- 3) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной;
- 4) отсутствие или недостачу отправительских перевозочных приспособлений, указанных в накладной.

Коммерческий акт составляется также в случае обнаружения порожнего приватного или сданного в аренду вагона без накладной или обнаружения накладной без вагона.

В ЦИМ и СМГС предусмотрено, в качестве двух отдельных шагов урегулирования претензий, (обязательное) составление акта перевозчиком и претензии имеющим право на предъявление иска лицом (претендателем).

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, чтобы претензия была составлена получателем.

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 Z
Внесение возражений**

(формулировки будут подготовлены позднее)

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 43 Претензии</p> <p>§ 1 Претензии, имеющие отношение к договору перевозки, должны предъявляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке.</p> <p>§ 2 Право предъявления претензии принадлежит лицам, которые имеют право на предъявление иска к перевозчику.</p> <p>§ 3 Отправитель для предъявления претензии должен представить дубликат накладной. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказать, что последний отказался принять груз.</p> <p>§ 4 Получатель для предъявления претензии должен представить накладную, если она была ему вручена.</p> <p>§ 5 Накладную, дубликат накладной и другие документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к претензии, следует представлять в оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.</p> <p>§ 6 По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригиналов накладной, дубликата накладной или квитанции наложенных платежей, чтобы сделать на них отметку об окончательном урегулировании этой претензии.</p>	<p>Станция, установившая одну или несколько таких неисправностей, составляет коммерческий акт по форме Приложения 16 к СМГС – при перевозке грузов по накладной СМГС или по форме Приложения 8.1 к Приложению 22 к СМГС – при перевозке грузов по накладной ЦИМ/СМГС. Если бланк коммерческого акта напечатан на отдельных листах, каждый лист акта должен быть пронумерован, подписан лицами, указанными в параграфе б настоящей статьи, и заверен календарным штампом станции, в верхней части каждого листа должен быть указан номер коммерческого акта. Все листы коммерческого акта после его составления должны быть скреплены. Бланки коммерческого акта могут печататься на самокопирующейся бумаге.</p> <p>Однако коммерческий акт составляется лишь в тех случаях, когда вышеуказанные неисправности могли произойти исключительно с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его получателю.</p> <p>О составлении коммерческого акта станция должна сделать отметку в накладной в графе "Коммерческий акт".</p> <p>§ 2 Если получатель в процессе выдачи ему груза обнаруживает какую-либо неисправность, указанную в §1 данной статьи, а коммерческий акт по этой неисправности железной дорогой не составлен, то получатель должен незамедлительно обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта.</p>	<p>Также представляется целесообразным сократить обширный перечень процедурных и формальных требований, содержащихся в ЦИМ и СМГС.</p>	

Станция назначения может отказаться от составления коммерческого акта в случае, если:

- 1) исключено, что указанная неисправность произошла в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю;
- 2) уменьшение массы груза не превышает нормы, указанной в § 5 данной статьи.

§ 3 Если внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, допускается составление коммерческого акта после выдачи груза получателю, то получатель имеет право обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта и после выдачи груза по какой-либо неисправности, указанной в § 1 данной статьи, которую обнаружить внешним осмотром при выдаче груза было невозможно. Такое обращение к станции назначения должно быть сделано получателем незамедлительно после установления им неисправности груза и не позднее чем через 3 суток после выдачи груза. До составления станцией назначения коммерческого акта получатель не должен изменять состояние груза, если это не является необходимым для его предохранения от увеличения неисправности. Пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятые получателем с вагона, контейнера, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора и другой

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>самоходной машины после их выдачи ему, должны быть переданы им станции назначения.</p> <p>Станция назначения может отказаться от составления коммерческого акта в случае, если:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, не допускается составление коммерческого акта после выдачи груза; 2) обращение получателя к станции назначения не было сделано им незамедлительно после установления им неисправности и не было сделано в пределах 3 суток после выдачи груза; 3) состояние груза было изменено получателем, хотя это не являлось необходимым для предохранения груза от увеличения неисправности; 4) исключено, что указанная неисправность произошла в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю; 5) уменьшение массы груза не превышает нормы, указанной в § 5 данной статьи; 6) получатель не передает станции назначения пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятые с вагона, контейнера, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора или другой самоходной машины. 		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 4 Если станция назначения при проверке обращения получателя о составлении коммерческого акта, внесенного в соответствии с §§ 2 или 3 данной статьи, установит, что это обращение необоснованное, то станция назначения имеет право требовать от получателя возмещения ее расходов, связанных с проверкой этого обращения, а также оплаты получателем штрафов, если это предусмотрено внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.</p> <p>§ 5 Если при проверке в пути следования или на станции назначения массы груза, указанного в § 1 статьи 24, который вследствие своих особых естественных свойств подвержен уменьшению массы во время перевозки, будет установлено уменьшение массы груза по сравнению с массой, указанной в накладной, то коммерческий акт об уменьшении массы груза должен составляться только в том случае, если это уменьшение будет превышать норму, установленную в § 1 статьи 24. Если же определенная при проверке недостающая масса груза не превышает норму, установленную в § 1 статьи 24, то коммерческий акт не должен составляться; в этом случае сведения об установленной при проверке массе груза вносятся в накладную в графу "Отметки железной дороги".</p> <p>Если при проверке в пути следования или на станции назначения массы груза, который вследствие своих особых естественных свойств не подвержен ее уменьшению во</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>время перевозки, будет установлено уменьшение массы груза по сравнению с массой, указанной в накладной, то коммерческий акт о таком уменьшении массы груза составляется только в том случае, если недостающая масса груза отличается от его массы, указанной в накладной, более чем на 0,2%. Если же масса груза, определенная при проверке, отличается от массы, указанной в накладной, не более чем на 0,2%, то масса груза, указанная в накладной, считается правильной. Таким же порядком оформляется установление излишка массы груза при ее проверке.</p> <p>§ 6 Коммерческий акт подписывается должностными лицами станции, указанными в форме Приложения 16 к СМГС или Приложения 8.1 к Приложению 22 к СМГС. При составлении коммерческого акта на станции назначения он должен быть подписан также получателем или лицом, уполномоченным им на получение груза.</p> <p>Если получатель не согласен со сведениями, помещенными в коммерческом акте, он может внести в него свои замечания по таким сведениям, если это допускается внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 7 Для установления причин и размера утраты, недостачи массы груза, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, а также для определения размера ущерба может быть произведена экспертиза в соответствии с внутренними законами и правилами страны назначения груза.</p> <p>§ 8 Один экземпляр коммерческого акта выдается получателю порядком, предусмотренным во внутренних правилах, действующих на железной дороге назначения.</p> <p>§ 9 Положения §§ 2–8 данной статьи, относящиеся к получателю груза, действуют соответственно для отправителя, если груз согласно пункту 1 § 2 статьи 20 возвращается в адрес отправителя или направляется для третьего лица, если груз выдается ему в соответствии с внутренними правилами, указанными в § 3 статьи 21.</p> <p>Статья 29 Претензии</p> <p>§ 1 Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит отправителю или получателю.</p> <p>§ 2 Претензии должны быть предъявлены в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы возмещения отправителем – к дороге отправления, а получателем – к дороге назначения. Претензии предъявляются по каждой отправке в отдельности за исключением:</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>1) претензий о возврате переборов провозных платежей. Такие претензии могут предъявляться на несколько отправок;</p> <p>2) случаев, когда по нескольким отправкам составлен только один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.</p> <p>§ 3 Претензии о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, могут быть предъявлены тем лицом, которое произвело данный платеж, и только к той железной дороге, которая взыскала эти суммы.</p> <p>§ 4 Претензии по одной накладной, за исключением претензий по несохраненным перевозкам грузов, принадлежащих частным лицам, предъявляемые в случае полной или частичной утраты, уменьшения массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, на сумму до 23 швейцарских франков включительно не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 23 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 23 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.</p> <p>Претензии по одной накладной, предъявляемые в случае полной или частичной утраты, уменьшения массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, принадлежащие частным</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>лицам, на сумму до 5 швейцарских франков включительно, не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 5 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 5 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.</p> <p>Претензии по одной накладной, предъявляемые в случае просрочки в доставке груза или переборов перевозных платежей на сумму до 5 швейцарских франков включительно, не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 5 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 5 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.</p> <p>§ 5 В случае, когда претензия предъявляется от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, то право на это предъявление должно быть подтверждено доверенностью отправителя или получателя. Эта доверенность должна соответствовать внутренним законам и правилам той страны, к железным дорогам которой предъявлена претензия. Доверенность остается у железной дороги, к которой была предъявлена претензия.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 6 Претензия предъявляется для рассмотрения компетентным органам железных дорог, указанным в Приложении 19.</p> <p>Сообщение об изменениях и дополнениях этого Приложения высылается Комитету ОСЖД и железным дорогам – участницам настоящего Соглашения с указанием даты изменений и дополнений с таким расчетом, чтобы это сообщение поступило в Комитет ОСЖД и на все железные дороги – участницы настоящего Соглашения не позднее чем за 45 дней до вступления изменений и дополнений в силу. При этом предписания статьи 37 не применяются.</p> <p>Изменения и дополнения публикуются железными дорогами в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах.</p> <p>§ 7 Предъявление претензий к железным дорогам производится:</p> <p>1) в случае полной утраты груза</p> <ul style="list-style-type: none"> • отправителем при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной); • получателем при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной). При этом в дубликате накладной или в оригинале накладной и в листе уведомления о прибытии груза должна содержаться сделанная в соответствии с § 6 статьи 17 отметка о неприбытии груза, удостоверенная календарным штем- 		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>пелем станции назначения;</p> <p>2) в случае частичной утраты, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам:</p> <ul style="list-style-type: none"> • отправителем или • получателем <p>при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) и коммерческого акта, выданного получателю железной дорогой на станции назначения;</p> <p>3) в случае просрочки в доставке груза:</p> <ul style="list-style-type: none"> • получателем при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), а также претензионного заявления о просрочке в доставке груза по форме приложения 20 в двух экземплярах; <p>4) в случае перебора провозных платежей</p> <ul style="list-style-type: none"> • отправителем – по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, – при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной) или другого документа в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления; • получателем – по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной). <p>Указанные в пунктах 1–4 настоящего параграфа документы, выданные отправителю или получателю железной дорогой, могут быть</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>предъявлены претендателями к железной дороге только в подлинниках, но не в копиях.</p> <p>Если взамен утерянных при перевозке документов, указанных в пунктах 1–4 настоящего параграфа, получателю выданы заменяющие их документы вместе с коммерческим актом, составленным согласно пункту 3 § 1 статьи 18, то претензия может быть заявлена на основе этих заменяющих документов и относящегося к ним коммерческого акта.</p> <p>К претензиям, заявляемым в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящего параграфа, кроме перечисленных там документов, должны прилагаться счет иностранного поставщика или другие документы, предусмотренные статьями 25 и 26 и подтверждающие стоимость груза или уменьшение его стоимости, а также при необходимости и другие документы, которые обосновывают претензию (спецификация содержания отправки или ее части, по которой заявлена претензия, упаковочные листы, акт экспертизы и пр.).</p> <p>К претензиям, заявляемым в соответствии с пунктами 1–4 настоящего параграфа от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, следует приложить также доверенность отправителя или получателя согласно § 5 настоящей статьи.</p> <p>Если к письменному заявлению о претензии к железной дороге приложены не все вышеуказанные необходимые документы или документы, указанные в пунктах 1–4</p>		

КОТИФ/ЦИМ (1999 год)

Соглашение СМГС (2013 год)

Оценка секретариата ЕЭК ООН

настоящего параграфа, приложены в копиях, то такое неполное или неправильное заявление о претензии возвращается претенденту железной дорогой в срок не позднее 15 дней со дня его поступления в орган железной дороги согласно Приложению 19 к настоящему Соглашению с указанием, какие документы отсутствуют или представлены в копиях. В таких случаях не наступает приостановление течения срока давности, предусмотренное § 3 статьи 31. Если железная дорога возвратит претенденту такое неполное или неправильное заявление позже 15-дневного срока, то течение срока давности приостанавливается со следующего дня после истечения этого срока до дня получения претендентом данного неполного или неправильного заявления о претензии. Возвращение железной дорогой претенденту такого заявления не является отклонением претензии согласно § 2 статьи 30 и не дает претенденту права обратиться к железной дороге с иском в суде.

§ 8 Железная дорога обязана в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штампом пункта отправления или распиской железной дороги в получении непосредственно предъявленной претензии, рассмотреть эту претензию, дать ответ претенденту и при полном или частичном признании ее уплатить ему причитающуюся сумму.

§ 9 Если при выдаче одинакового по наименованию и качеству груза, проследовавшего с перегрузкой на

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>пограничной станции от одного отправителя в адрес одного получателя, оказалась в одних вагонах недостача груза, а в других его излишек, то при рассмотрении претензии излишек засчитывается в счет покрытия недостачи.</p> <p>§ 10 При перевозках грузов, совершаемых по правилам, установленным в § 2 статьи 2, назначением в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, из стран, железные дороги которых являются участниками настоящего Соглашения, но не участвуют в международных железнодорожных соглашениях с теми странами, куда груз направляется, претензии предъявляются получателем груза непосредственно дороге назначения или другим дорогам, не участвующим в настоящем Соглашении, если неисправность перевозки произошла на этих железных дорогах.</p> <p>Претензии по перевозкам грузов в страны, железные дороги которых являются участниками настоящего Соглашения, из стран, железные дороги которых не являются участниками настоящего Соглашения, совершаемым также по правилам, установленным в § 2 статьи 2, предъявляются получателем груза непосредственно дороге назначения. Железная дорога после рассмотрения претензии, относящейся к ответственности железных дорог – участниц настоящего Соглашения, уведомляет о результате заявителя претензии. Если при этом окажется, что часть претензии или</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>вся претензия относится к ответственности железной дороги, не участвующей в настоящем Соглашении, то претензия полностью или в соответствующей части отклоняется. Представленные при претензии документы, в том числе и по договору перевозки другого транспортного права, возвращаются заявителю для непосредственного обращения к отправителю, указанному в накладной, который в дальнейшем регулирует претензию с дорогами-участницами другого транспортного права.</p> <p>§ 11 Железная дорога, сообщая претенденту о частичном или полном отклонении его претензии, обязана сообщить ему основания отклонения претензии и одновременно вернуть документы, приложенные к претензионному заявлению.</p> <p>§ 12 В случае признания со стороны железной дороги претензии, подлежащей удовлетворению в полном размере, с представленными при претензионном заявлении документами железная дорога, регулирующая претензию, поступает в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 44 Лица, имеющие право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке</p> <p>§ 1 При условии соблюдения §§ 3 и 4 право предъявлять иски в судебном порядке по договору перевозки принадлежит:</p> <p>а) отправителю до того момента, когда получатель:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. забрал накладную, 2. принял груз или 3. воспользовался правами, предоставленными ему § 3 статьи 17 или § 3 статьи 18; <p>б) получателю с того момента, когда он:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. забрал накладную, 2. принял груз или 3. воспользовался правами, предоставленными ему § 3 статьи 17 или § 3 статьи 18. <p>§ 2 Право предъявления иска прекращается, как только лицо указанное получателем согласно § 5 статьи 18, забрало накладную, приняло груз или воспользовалось правами, принадлежащими ему в соответствии с § 3 статьи 17.</p> <p>§ 3 Право предъявления иска о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит только тому лицу, которое произвело оплату.</p> <p>§ 4 Право предъявления иска, относящегося к наложенным платежам, принадлежит только отправителю.</p> <p>§ 5 Отправитель при предъявлении иска должен представить дубликат накладной. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказать, что</p>	<p>Статья 30 Иски по договору перевозки</p> <p>§ 1 Право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге. Иск может быть предъявлен только после заявления претензии в соответствии со статьей 29.</p>	<p>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 должен быть предъявлен (юрисдикция).</p> <p>СМГС в этом отношении содержит менее подробную информацию, чем ЦИМ.</p> <p>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).</p> <p>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 часто больших расстояний между страной отправления и страной назначения представляется также уместным определить правоспособность подавать иск в отношении отправителя или получателя груза (см. пункты 1-2 статьи 44 ЦИМ).</p>	<p>Статья АА</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>последний отказался принять груз. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утерю накладной.</p> <p>§ 6 Получатель при предъявлении иска должен представить накладную, если она была ему вручена.</p> <p>Статья 45 Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке</p> <p>§ 1 При условии соблюдения §§ 3 и 4, иски в судебном порядке по договору перевозки, могут предъявляться только к первому или последнему перевозчику или перевозчику, осуществившему часть перевозки, во время которой возникли обстоятельства, ставшие причиной предъявления иска.</p> <p>§ 2 Если при перевозке несколькими последующими перевозчиками перевозчик, который должен был выдать груз, был вписан в накладную с его согласия, то ему может быть предъявлен иск в соответствии с § 1, даже если он не получил ни груз, ни накладную.</p> <p>§ 3 Иск о возврате суммы, уплаченной по договору перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, получившему эту сумму, или перевозчику, в пользу которого эта сумма была взыскана.</p> <p>§ 4 Иск, относящийся к наложенным платежам, может быть предъявлен в судебном порядке только перевозчику, принявшему груз при отправлении.</p>	<p>§ 2 Иск может быть предъявлен лицом, имеющим на то право, только к той железной дороге, к которой была заявлена претензия, и только в том случае, если ею не был соблюден срок на рассмотрение претензии, установленный в § 8 статьи 29, или если в течение этого же срока железная дорога уведомила заявителя об отклонении претензии полностью или частично.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 5 Иск может быть предъявлен в судебном порядке другому перевозчику, о котором не говорится в §§ 1–4, если он представлен в качестве встречного иска или апелляции, если первоначальный иск основывается на том же самом договоре перевозки.</p> <p>§ 6 Фактическому перевозчику может предъявляться иск в судебном порядке в той части, в которой на него распространяются настоящие Единые правовые предписания.</p> <p>§ 7 Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то он теряет свое право выбора, если иск предъявлен одному из них; это также относится к тому случаю, когда у истца есть выбор между одним или несколькими перевозчиками и фактическим перевозчиком.</p> <p>Статья 46 Суд</p> <p>§ 1 Иски в судебном порядке, основанные на настоящих Единых правовых предписаниях, могут предъявляться судам государств-членов, назначенных с общего согласия сторон, или суду государства-члена, на территории которого:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) ответчик имеет свое постоянное местонахождение, свое основное место расположения или филиал, или представительство, заключившие договор перевозки; б) находится место приема груза к перевозке или его выдачи. <p>Другим судам иски предъявляться не могут.</p>	<p>§ 3 Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 2 Если иск, основанный на настоящих Единых правовых предписаниях, находится в производстве компетентного суда в соответствии с § 1, или если по этому иску этим судом было вынесено решение, то никакой новый иск по тому же вопросу между теми же сторонами не может предъявляться, если только решение суда, которому был представлен первоначальный иск, может быть приведено в исполнение в государстве, в котором предъявлен новый иск.</p> <p>Статья 11 КОТИФ Предоставление судебного залога</p> <p>При исках, основанных на Единых правовых предписаниях ЦИВ, Единых правовых предписаниях ЦИМ, Единых правовых предписаниях ЦУВ или Единых правовых предписаниях ЦУИ, не может быть потребован залог под издержки судебного процесса.</p> <p>Статья 12 КОТИФ Исполнения судебных решений. Наложение ареста на имущество</p> <p>§ 1 Если в соответствии с положениями Конвенции судебные решения, вынесенные противоречиво или заочно компетентным судом, вступили в силу согласно законам, являющимся определяющими для выносящего решение суда, они подлежат исполнению в любом другом государстве-члене, как только будут выполнены формальности, предписанные в государстве, в котором должно происходить исполнение. Пересмотр дела по существу не до-</p>		<p>Согласно пунктам 3–5 статьи 31 КДПГ в новый правовой режим железнодорожных перевозок было бы также целесообразно включить положения, содержащиеся в пунктах 1–2 статьи 12 и в статье 11 КОТИФ.</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>пускается. Эти положения также распространяются на мировые соглашения.</p> <p>§ 2 Параграф 1 не применяется ни к только предварительно исполнимым решениям, ни к судебным решениям, которые возлагают на проигравшего процесс истца, кроме судебных расходов, также и возмещение.</p> <p>§ 3 Если по перевозке, осуществляемой в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ или Едиными правовыми предписаниями ЦИМ, одно транспортное предприятие имеет право на предъявление требований к другому транспортному предприятию, которое не принадлежит тому же государству-члену, то эти требования могут подвергнуться наложению ареста на имущество только на основании решения судебных органов государства-члена, которому принадлежит предприятие, являющееся кредитором по требованию, на которое накладывается арест.</p> <p>§ 4 Требования договора, осуществляемого в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦУВ или Едиными правовыми предписаниями ЦУИ, могут подвергнуться наложению ареста на имущество только на основании решения судебных органов государства-члена, которому принадлежит предприятие, являющееся кредитором по требованию, на которое накладывается арест.</p>			

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 5 Железнодорожные вагоны могут подвергаться наложению ареста на имущество в другом государстве-члене, чем то, в котором владелец имеет местонахождение своего юридического лица, только на основании решения судебных органов этого государства. Слово "владелец" обозначает лицо, эксплуатирующее экономически и долговременно железнодорожный вагон в качестве транспортного средства, независимо от того, является ли он его собственником или имеет право им располагать.</p> <p>Статья 47 Право подачи иска</p> <p>§ 1 С момента принятия груза правомочным лицом все иски, которые заявляются перевозчику в случае частичной утраты, повреждения или просрочки в доставке к перевозчику по договору перевозки не могут быть заявлены такому перевозчику.</p> <p>§ 2 Однако право подачи иска остается:</p> <p>а) в случае частичной утраты или повреждения, если:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. утрата или повреждение были установлены до принятия груза правомочным лицом согласно статье 42, 2. действия, предусмотренные статьей 42, не были совершены только по вине перевозчика; <p>б) в случае неявного ущерба, который был обнаружен правомочным лицом лишь после принятия груза, если правомочное лицо:</p>	<p>§ 1 статьи 30, второе предложение</p> <p>§ 1 Право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге. Иск может быть предъявлен только после заявления претензии в соответствии со статьей 29.</p>	<p>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).</p> <p>Можно рассмотреть целесообразность того, чтобы последовать примеру КДПГ и предусмотреть в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок также только срок исковой давности.</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>1. требует совершения действий, предусмотренных статьей 42 сразу же после обнаружения ущерба и не позднее семи дней с момента приема груза, и</p> <p>2. кроме того, докажет, что ущерб возник в период между приемом груза к перевозке и его выдачей;</p> <p>с) в случае просрочки в доставке, если правомочное лицо в течение 60 дней предъявило свои права одному из перевозчиков, указанных в § 1 статьи 45;</p> <p>d) если правомочное лицо докажет, что ущерб возник вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.</p> <p>§ 3 Если груз был переотправлен согласно статье 28, то право подачи исков в случае частичной утраты или повреждения, основанных на одном из предыдущих договоров перевозки, утрачивается, как если бы речь шла об одном договоре перевозки.</p>			

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 48 Срок давности</p> <p>§ 1 Срок давности исков, основанных на договоре перевозки, составляет один год. Срок давности составляет два года, когда иск касается:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) выплаты наложенного платежа, взимаемого перевозчиком с получателя; б) выплаты выручки от произведенной перевозчиком продажи груза; в) ущерба, возникшего вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен; г) одного из договоров перевозки, действовавших до переотправки, в случае, предусмотренном в статье 28. <p>§ 2 Срок давности по иску исчисляется:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) по возмещению за полную утрату груза – с тридцатого дня по истечении срока доставки; б) по возмещению за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке – со дня выдачи груза; в) во всех остальных случаях – со дня, когда может быть осуществлено право на предъявление иска. Дата начала течения срока давности никогда не включается в срок. 	<p>Статья 31 Претензионная и исковая давность</p> <p>§ 1 Претензии и иски отправителя или получателя к железным дорогам по договору перевозки, а также требования и иски железных дорог к отправителям или получателям об уплате провозных платежей, штрафов и о возмещении ущерба могут быть заявлены в течение 9 месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке груза, для предъявления которых установлен 2-месячный срок.</p> <p>§ 2 Указанные в § 1 настоящей статьи сроки исчисляются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) для претензий о возмещении за частичную утрату груза, недостачу массы, повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам, а также за просрочку в доставке – со дня выдачи груза получателю; 2) для претензий о возмещении за полную утрату груза – с 30-го дня после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14; 3) для претензий о дополнительной уплате или для претензий о возврате провозной платы, дополнительных сборов, штрафов или для претензий, связанных с исправлением расчетов вследствие неправильного применения тарифов, а также ошибок при исчислении платежей, – со дня уплаты или, если уплата не была произведена, со дня выдачи груза; 	<p>ЦИМ, СМГС и КДПГ (статья 32) содержат аналогичные положения, на которых новый правовой режим железнодорожных перевозок может быть основан. Тем не менее предусмотренные ими сроки исковой давности различны, в связи с чем необходимо будет найти подходящее решение.</p>	<p>Статья ВВ Срок давности</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>§ 3 Течение срока давности приостанавливается при предъявлении претензии в письменном виде в соответствии со статьей 43 до дня, когда перевозчик отклоняет претензию в письменной форме и возвращает прилагавшиеся к ней документы. Если претензия удовлетворяется частично, то течение срока давности в отношении спорной части претензии начинается вновь. Лицо, которое ссылается на факт подачи претензии или на факт письменного ответа и возврата документов, несет бремя доказывания в отношении этого факта, на который оно ссылалось. Последующие претензии, касающиеся той же самой претензии, не приостанавливают истечения исковой давности.</p> <p>§ 4 Иски, поданные по истечении срока давности, не могут также предъявляться в качестве встречных исков или быть обжалованы.</p> <p>§ 5 Кроме того, приостановление и прерывание течения срока давности регулируется национальным законодательством.</p>	<p>4) для всех других претензий и требований – со дня установления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.</p> <p>Дата начала течения срока давности в срок не включается.</p> <p>§ 3 Предъявление отправителем или получателем к железной дороге письменной претензии, оформленной в соответствии со статьей 29, приостанавливает течение сроков давности, предусмотренных в § 1 настоящей статьи.</p> <p>Течение срока давности продолжается с того дня, когда железная дорога сообщила претенденту о полном или частичном отклонении его претензии; днем отклонения считается дата, указанная на почтовом штампе пункта отправления, или день, в который претендент своей распиской подтвердил получение сообщения об отклонении. Если претензия оставлена без ответа, то течение срока давности возобновляется с момента истечения срока, установленного в § 8 статьи 29.</p> <p>Представление доказательств об отправлении претензии на железную дорогу или об ответе на нее и о возвращении документов или о возвращении неполного заявления о претензии в соответствии с § 7 статьи 29 возлагается на сторону, ссылающуюся на эти факты.</p> <p>Повторные претензии, содержащие ранее предъявленные требования, не приостанавливают течения сроков давности, предусмотренных в § 1 настоящей статьи.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
	<p>§ 4 Претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде исков.</p>		
<p>Пункт 2 статьи 28 КОТИФ</p>	<p>§ 6 статьи 33</p>		<p>Статья СС Арбитраж</p>
<p>§ 2 Остальные споры по толкованию или применению настоящей Конвенции и других конвенций, разработанных Организацией согласно статье 2, § 2, могут быть представлены в арбитражный суд при согласии причастных сторон, если такие споры не решены мировым соглашением или не представлены на решение обычных судов. Относительно состава арбитражного суда и арбитражной процедуры действуют статьи 29-32.</p>	<p>§ 6 Требования о возмещении, вызывающие спор между железными дорогами, по заявлению заинтересованной стороны подлежат рассмотрению в Комитете Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Решение Комитета по таким требованиям является окончательным.</p>	<p>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.</p> <p>Как в КДПГ (статья 33) и МК (статья 34) новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы содержать указание на то, что в договоре перевозки или по письменному соглашению между сторонами договора может быть предусмотрена арбитражная процедура, основанная на положениях указанного нового правового режима.</p>	<p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
-----------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	---

Отношения между перевозчиками

Статья 49 Расчеты

§ 1 Каждый перевозчик, взыскавший при приеме или выдаче груза провозные платежи или иные платежи, связанные с договором перевозки, или провозные платежи или иные платежи, связанные с договором перевозки, которые он должен был взыскать, обязан уплатить участвующим в перевозке перевозчикам причитающуюся им часть. Порядок оплаты регулируется в соглашениях между перевозчиками.

§ 2 Статья 12 применяется также к отношениям между последующими перевозчиками.

Статья 32 Расчеты между железными дорогами

§ 1 Каждая железная дорога, взыскав при приеме к отправлению или при выдаче груза провозные платежи, обусловленные договором перевозки, обязана уплатить участвующим в перевозке железным дорогам причитающиеся им доли провозных платежей.

§ 2 Дорога отправления отвечает перед другими железными дорогами за причитающиеся им провозные платежи, не взысканные ею с отправителя, если они были приняты им на себя в соответствии с данными накладной или они должны были быть приняты отправителем на себя по накладной согласно статье 15.

§ 3 Если дорога назначения выдала груз без взыскания провозных платежей, которые должны быть взысканы ею по договору перевозки с получателя, то она ответственна за эти платежи перед железными дорогами, участвовавшими в перевозке.

§ 4 Расчеты между железными дорогами, возникающие в результате применения настоящего Соглашения, производятся в соответствии со специальным договором, заключаемым между железными дорогами о порядке расчетов.

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 может включать аналогичные положения, в частности такие, которые касаются статей 49–52 ЦИМ и статей 32 и 33 СМГС.

Статья DD Расчеты

(формулировки будут подготовлены позднее)

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Статья 50 Право на регрессное требование</p> <p>§ 1 Перевозчик, который согласно настоящему Единому правовому предписанию выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:</p> <p>а) перевозчик, по вине которого был нанесен ущерб, является единственным ответственным за это;</p> <p>б) если ущерб был нанесен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за ущерб, причиненный им; если невозможно определить степень вины каждого из перевозчиков, то возмещение между перевозчиками распределяется согласно пункту с);</p> <p>с) если нельзя доказать, какой из перевозчиков причинил ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.</p> <p>§ 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</p>	<p>Статья 33 Требования между железными дорогами о возврате выплаченных сумм возмещений</p> <p>§ 1 Железная дорога, уплатившая в соответствии с настоящим Соглашением возмещение за полную или частичную утрату или повреждение груза, а также за просрочку в доставке груза, имеет право на получение от других участвующих в перевозке железных дорог выплаченного возмещения, причем:</p> <p>1) железная дорога, по вине которой произошел ущерб, является исключительно ответственной за него;</p> <p>2) если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за ущерб, ею причиненный;</p> <p>3) если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность между железными дорогами по каждой отправке распределяется пропорционально тарифным километрам, фактически пройденным этой отправкой по железным дорогам, участвовавшим в ее перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб произошел не на их участках.</p> <p>§ 2 Если просрочка в доставке груза произошла на нескольких железных дорогах, то процент для начисления штрафа определяется в соответствии с § 1 статьи 27 исходя из общей просрочки на всех железных дорогах и выплачивается от провозной платы, полученной</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>платы, которая причитается каждому из них.</p> <p>Статья 51 Процедура предъявления регрессного требования</p> <p>§ 1 Обоснованность выплаты возмещений, произведенной перевозчиком, предъявляющим регрессное требование, предусмотренное в статье 50, не может оспариваться перевозчиком, которому предъявлено регрессное требование, если сумма возмещения была установлена в судебном порядке, и этот последний перевозчик был надлежащим образом вызван в суд для участия в судебном разбирательстве. Судья, которому представлен основной иск, устанавливает сроки, необходимые для уведомления о вызове в суд и для участия в судебном разбирательстве.</p> <p>§ 2 Перевозчик, предъявляющий свое регрессное требование, должен представлять его в одном и том же суде против всех перевозчиков, с которыми он не добился мирового соглашения, в противном случае он лишается права на подачу иска в порядке регрессного требования к тем перевозчикам, которые не были бы привлечены к суду.</p> <p>§ 3 Судья в одном и том же судебном постановлении должен принять решение обо всех регрессных требованиях, которые ему представлены.</p> <p>§ 4 Перевозчик, желающий воспользоваться своим правом представления регрессного требования, может представить его в суды государства,</p>	<p>каждой железной дорогой, допустившей просрочку.</p> <p>§ 3 Сроки доставки, определенные в соответствии со статьей 14, распределяются между железными дорогами, участвовавшими в перевозке, следующим порядком:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) срок на отправление – поровну между дорогой отправления и дорогой назначения; 2) срок на перевозку – исходя из расстояния по каждой железной дороге в отдельности; 3) дополнительные сроки, упомянутые в §§ 3–6 статьи 14, прибавляются соответствующим железным дорогам. <p>§ 4 Железная дорога, к которой предъявлено требование о возврате возмещения, не вправе оспаривать правильность уплаты возмещения дорогой, предъявляющей это требование, если возмещение было определено решением суда и если дорога, к которой предъявлено требование, была заблаговременно уведомлена о судебном вызове.</p> <p>§ 5 Требования о возврате выплаченного по претензии возмещения должны быть предъявлены в течение 75 дней со дня фактической уплаты причитающейся суммы по претензии.</p> <p>Требования о возмещении, определенные решением суда, должны быть предъявлены в течение 75 дней со дня вступления в силу решения суда. Срок исчисляется с даты, указанной на почтовом штемпеле пункта отправления.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>на территории которого один из перевозчиков, участвовавших в перевозке имеет свое постоянное местонахождение или филиал, или представительство, заключившие договор перевозки.</p> <p>§ 5 Если регрессное требование выдвигается в отношении нескольких перевозчиков, то перевозчик-истец имеет право выбирать среди компетентных судов согласно § 4 суд, в который он представляет свое регрессное требование.</p> <p>§ 6 Порядок предъявления регрессного требования на возмещение не должен включаться в порядок возмещения, которое по договору перевозки потребовало правомочное лицо.</p> <p>Статья 52 Договоренности относительно регрессных требований</p> <p>Перевозчики могут договариваться между собой относительно положений, отступающих от положений статьи 49 и 50.</p>	<p>В случае нарушения указанных сроков ответственность по претензии полностью относится на дорогу, не выполнившую эти сроки.</p> <p>§ 6 Требования о возмещении, вызывающие спор между железными дорогами, по заявлению заинтересованной стороны подлежат рассмотрению в Комитете Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Решение Комитета по таким требованиям является окончательным.</p> <p>§ 7 Две или несколько железных дорог при перевозке по этим дорогам грузов могут заключить соглашение, на основании которого возмещение сумм в определенных ими пределах, уплаченных одной из этих железных дорог лицу, имеющему на то право, будет разделено пропорционально количеству тарифных километров, фактически пройденному грузом по железным дорогам, заключившим соглашение.</p> <p>В этом случае железные дороги, заключившие указанное соглашение, освобождаются от доказательства вины, послужившей основанием для выплаты возмещения.</p>		

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
<p>Пункт 3 статьи 12 КОТИФ</p> <p>§ 3 Если по перевозке, осуществляемой в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ или Едиными правовыми предписаниями ЦИМ, одно транспортное предприятие имеет право на предъявление требований к другому транспортному предприятию, которое не принадлежит тому же государству-члену, то эти требования могут подвергнуться наложению ареста на имущество только на основании решения судебных органов государства-члена, которому принадлежит предприятие, являющееся кредитором по требованию, на которое накладывается арест.</p>		<p>В новый правовой режим железнодорожных перевозок могут быть включены положения, аналогичные положениям пункта 3 статьи 12 КОТИФ, которые не предполагают непосредственного ареста или конфискации в связи с долгами одного перевозчика перед другим.</p>	<p>Статья ЕЕ</p> <p>(формулировки будут подготовлены позднее)</p>

Направления деятельности (инфраструктура, подвижной состав, технические спецификации, безопасность в целом и техническая безопасность железнодорожных перевозок)

1. Инфраструктура

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

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 рас-

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
		<p>сма­тривается 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.</p> <p>2. Подвижной состав</p> <p>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).</p> <p>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).</p>	

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
		<p>Если перевозчик в рамках прямого железнодорожного сообщения, совершаемого без перегрузки товаров, 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.</p> <p>Возможно, что положения, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение железнодорожных вагонов других перевозчиков, могут быть включены в новый правовой режим железнодорожных перевозок (раздел: отношения между перевозчиками).</p> <p>Технические характеристики железнодорожных вагонов в рамках нового правового режима регулирования не подлежат.</p>	<p>Статья FF (формулировки будут подготовлены позднее)</p>

*КОТИФ/ЦИМ (1999 год)**Соглашение СМГС (2013 год)**Оценка секретариата ЕЭК ООН**Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок*

3. Интермодальные транспортные единицы

Интермодальные транспортные единицы (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы) или другие сопоставимые грузовые единицы, используемые в интермодальных перевозках, не предусматривающих перегрузку товаров (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.

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

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

<i>КОТИФ/ЦИМ (1999 год)</i>	<i>Соглашение СМГС (2013 год)</i>	<i>Оценка секретариата ЕЭК ООН</i>	<i>Возможные формулировки нового правового режима евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок</i>
		<p>4. Безопасность в целом и техническая безопасность железнодорожных перевозок</p> <p>См. предложенную формулировку нового правового режима железнодорожных перевозок "Область применения", статья С: Предписания публичного права.</p>	
		<p>Форма юридического документа (обязательная, свободная и т.д.)</p> <p>См. предложенную формулировку нового правового режима железнодорожных перевозок "Область применения", статья В: Право императивного характера.</p>	