



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Двенадцатая сессия

Женева, 14–16 октября 2015 года

Доклад Группы экспертов по единому железнодорожному праву о работе ее двенадцатой сессии

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	3
III. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 2 повестки дня)	6–48	3
IV. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 3 повестки дня)	49–52	8
V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)	53	10
VI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)	54	10
VII. Резюме решений (пункт 6 повестки дня)	55	10
Приложение		
Правовые положения		11



I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою двенадцатую сессию с 14 по 16 октября 2015 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Казахстана, Литвы, Российской Федерации, Финляндии и Чешской Республики.
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующих межправительственных организаций: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В ее работе также приняли участие эксперты от следующей неправительственной организации: Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. По приглашению секретариата в работе сессии участвовали эксперты от следующих организаций и промышленных групп: «КМС Камерон Маккенна», «Дойче бан (ДБ)» и ЗАО «ПЛАСКЕ».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/8 и Согг.1

5. Группа экспертов приняла решение рассмотреть пункт 5 повестки дня «Сроки проведения следующей сессии» вместе с пунктом 3 повестки дня «Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права», поскольку срок действия мандата Группы истекает в конце нынешнего года и Рабочей группе по железнодорожному транспорту следует предложить дальнейшие меры. Группа экспертов утвердила предварительную повестку дня с внесенными в нее поправками.

III. Унификация международного железнодорожного права в целях обеспечения возможности осуществления железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/10,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/6/Rev.1

6. В соответствии с решениями, принятыми Группой экспертов на одиннадцатой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/6, пункт 35), секретариат подготовил проект соответствующих правовых положений (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/10) для включения в новый международный правовой режим железнодорожных перевозок, который должен быть рассмотрен Группой. Помимо этого, в ходе обсуждения проекта соответствующих правовых положений Группа экспертов приняла к сведению документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/6/Rev.1, в котором содержится пересмотренное в период после 1 июля 2015 года Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).
7. Эксперты проанализировали документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/10, с тем чтобы пересмотреть основное содержание и лингвистическое наполнение текста на трех языках (английском, русском и французском), а также урегулировать все нерешенные вопросы. Пересмотр этого документа был произведен по-статьейно с упором на нерешенные вопросы. Приведенные ниже замечания каса-

ются существенных изменений формулировок нового правового режима; они не отражают всех лингвистических изменений и изменений, связанных с исключением статьи 9.

8. Глава 1. Общие положения

9. Статья 1. Область применения

В ответ на вопрос эксперта от Казахстана Председатель и секретариат пояснили, что, как это следует из подпункта 3 пункта 1 статьи 1, новый правовой режим не вступает в противоречие с существующими конвенциями КОТИФ/ЦИМ и СМГС; новый режим заменяет национальное законодательство, применяющееся в настоящее время к договорам сквозной перевозки (без переоформления) в тех случаях, когда не применимы ни ЦИМ, ни СМГС. Эксперты согласились с исключением из пункта 1 слов «за плату», поскольку полное определение «договора перевозки» содержится в пункте 1 статьи 2. Слова «стороны» и «примут решение» подпункта 2 пункта 1 и слова «стороны» и «согласовать применение» в подпункте 2 были исключены, с тем чтобы избежать неверного понимания роли последующего перевозчика, который в соответствии с пунктом 4 статьи 2 также становится участником договора на более позднем этапе перевозки.

Остальные изменения, внесенные в эту статью, носят лингвистический характер.

Статья 1 была принята с внесенными в нее поправками.

10. Статья 2. Определения

Из определения «договора перевозки» (пункт 1) были исключены артикль «the» перед словом «carrier» («перевозчик»), фраза «за [плату/вознаграждение]» и артикль «the» перед словом «consignee» («грузополучатель»). Были включены артикль «a» перед словами «carrier» («перевозчик») и «consignee» («грузополучатель»), а также фраза «за оплату».

Из определения «груза» (пункт 9) была исключена фраза «[Стороны договора могут принять решение о том, что порожний или груженный вагон не используется перевозчиком в качестве транспортного средства, а перевозится...]». Была включена фраза «Порожние вагоны также могут считаться в качестве груза» (см. также статьи 21 и 24, пункты 32 и 35 ниже).

В определении «грузовой отправки» (пункт 10) включено слово «единым».

Из определения «электронной накладной» (пункт 12) была исключена фраза «с электронной подписью» с учетом практической необходимости и для приведения его в соответствие с изменениями, внесенными в пункт 4 статьи 5 (см. пункт 14 ниже).

Из определения «расходов, связанных с перевозкой» (пункт 13) была исключена фраза «вызванные обстоятельствами вне контроля перевозчика», поскольку данный аспект к определению расходов не относится и отражен в пунктах 1 и 4 статьи 8.

Что касается определения «провозных платежей» (пункт 14), то по причинам лингвистического характера в тексте была исключена фраза «плату, подлежащую» и была включена фраза «вознаграждение, подлежащее».

После проведения дискуссии ссылка на «[Общие условия перевозки перевозчика, включая]» в определении «тарифов» (пункт 15) была исключена, так как было сочтено, что она может ввести в заблуждение, ибо система ценообразования определяется либо законодательством, либо общими условиями. Кроме того, были исключены фразы «которые стали в результате заключения» и «неотъемле-

мой частью этого договора». Наряду с этим была включена фраза «или определенные стоимостью услуг перевозчика, на основании которых определяется оплата перевозки по заключению».

Определение «опасных грузов» (пункт 16) было расширено следующим образом: «любые материалы и вещества, которые согласно положениям МПОГ или приложения 2 к СМГС не должны допускаться к перевозке или допускаются к перевозке только при определенных условиях». Таким образом, следующее дополнительное требование: «которые в силу своих свойств или характера представляют или, как можно разумно предполагать, будут представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика», было исключено.

В определении «интермодальной транспортной единицы» (пункт 17) была исключена фраза «любой тип» и по причинам лингвистического характера был включен артикль «а».

Статья 2 была принята с внесенными в нее поправками.

11. Статья 3. Право императивного характера

По причине, указанной в пункте 9 выше, из пункта 1 была исключена фраза «согласованное сторонами», а в тексте пункта 2 фраза «не может быть ниже пределов» была заменена фразой «не может быть ниже предела».

Как уже упоминалось на десятой сессии, представитель ОТИФ при поддержке МКЖТ вновь отметил, что содержащееся во втором предложении пункта 2 статьи 3 положение, допускающее ограничение ответственности грузоотправителя сторонами, отсутствует в ЦИМ и что такое правило не будет соответствовать принятым принципам нового правового режима, поскольку речь идет о новом правиле, а не о правиле, которое призвано обеспечить взаимодействие между системами ЦИМ и СМГС, как это было решено. Секретариат пояснил, что это положение позволяет ограничить ответственность грузоотправителя только при условии согласия на то перевозчика.

Статья 3 была принята с внесенными в нее поправками.

12. Статья 4. Условия публичного права

Статья 4 была принята.

13. Глава 2. Заключение и исполнение договора перевозки

14. Статья 5. Договор перевозки

Из пункта 4 была исключена фраза «с электронной подписью или иным способом идентификации», поскольку термин «электронная подпись» не определен и может затруднить понимание текста.

Статья 5 была принята с внесенными в нее поправками.

15. Статья 6. Содержание накладной

В подпункт f) пункта 2 была включена фраза «в том числе опасных грузов» с целью четко указать, что в накладной должна также содержаться дополнительная информация об особых требованиях, связанных с обработкой опасных грузов.

Статья 6 была принята с внесенными в нее поправками.

16. Статья 7. Ответственность отправителя

Формулировка этой статьи была изменена в сторону обобщения: в названии статьи была исключена фраза «за сведения, внесенные в накладную» и было включено слово «отправителя». Из подпункта b) пункта 1 была исключена фраза «сведений в отношении свойств опасных грузов либо особых требований к обработке груза». Кроме того, была исключена фраза «за исключением того случая, когда он знал об опасном характере груза или особых требованиях к нему при его приеме к перевозке» из пункта 3. В подпункт a) пункта 1 была включена фраза «или других документах, упомянутых в статье 12»; в подпункт b) пункта 1 – «сведений относительно общепризнанного описания опасных грузов»; в пункт 2 – «Отправитель будет также, в случаях его вины, нести ответственность за все затраты, потерю или повреждение, понесенные перевозчиком во время перевозки по причине не предоставленной вовремя необходимой информации отправителем относительно определенных требований, касающихся перевозки грузов»; в пункт 4 – «Перевозчик, не может требовать компенсацию за затраты или расходы и обязан будет заплатить компенсацию за потерю или повреждение грузов согласно статье 19, если он знал об опасном характере или определенных требованиях грузов при их принятии».

Статья 7 была принята с внесенными в нее поправками.

17. Статья 8. Оплата расходов, связанных с перевозкой

Эксперты решили, что статью 8 следует объединить со статьей 9 «Оплата связанных с перевозкой расходов, основанных на тарифах». Два пункта (пункт 1 и пункт 3) статьи 9 были перенесены в статью 8 и включены в нее как новые пункты 3 и 4 следующего содержания:

«§ 3 Если провозные платежи исчисляются по тарифам, то расчеты выполняются на основе тарифов, действующих в день заключения договора перевозки, в валюте, определяемой в соответствии с применяемыми тарифами для международной перевозки. Провозные платежи исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

§ 4 Перевозчику должны быть возмещены все расходы, связанные с перевозкой, не предусмотренные применяемыми тарифами и вызванные обстоятельствами вне контроля перевозчика. Эти расходы регистрируются на дату их возникновения отдельно для каждой отправки и обосновываются соответствующими документами».

Статья 8 была принята с внесенными в нее поправками.

18. Статья 9. Оплата связанных с перевозкой расходов, основанных на тарифах

Эта статья была исключена и объединена со статьей 8 путем включения ее пунктов 1 и 3 в статью 8 в качестве пунктов 3 и 4.

19. Новая статья 9. Проверка

Во втором предложении пункта 1 фраза «лицо, которое имеет право распоряжаться грузом» была заменена фразой «правомочное лицо» в соответствии с новым определением «правомочного лица», содержащимся в пункте 8 статьи 2 (новый).

20. Новая статья 10. Доказательная сила накладной

Из пунктов 1 и 2 была исключена фраза «сторонами договора», поскольку с учетом пункта 3 статьи 5 она является излишней.

Статья 10 была принята с внесенными в нее поправками.

21. Новая статья 11. Упаковка, погрузка

Статья 11 была принята.

22. Новая статья 12. Выполнение административных формальностей

В пункт 1 была включена фраза «заранее, путем электронной коммуникации или как-либо иначе» с учетом практической необходимости и обязательств грузоотправителя по СМГС.

Статья 12 была принята с внесенными в нее поправками.

23. Новая статья 13. Время доставки

Статья 13 была принята.

24. Новая статья 14. Выдача

Из пункта 1 была исключена фраза «или подписи», поскольку само собой разумеется, что расписка может представлять собой подпись на накладной или на другом документе.

Статья 14 была принята.

25. Новая статья 15. Право распоряжаться грузом

Предложение исключить из пункта 4 фразу «выдав при этом расписку и уплатив платежи, причитающиеся в соответствии с договором перевозки» было принято. Чтобы право распоряжения потеряло силу, достаточно требования получателя или уполномоченного лица доставить груз.

Статья 15 была принята с внесенными в нее поправками.

26. Новая статья 16. Осуществление права распоряжения

Статья 16 была принята.

27. Новая статья 17. Препятствия к перевозке и выдаче груза

Что касается пункта 1, то изложенное во втором предложении этого пункта отступление от положения, содержащегося в первом предложении пункта, было принято и соответственно квадратные скобки во втором предложении были исключены.

Статья 17 была принята.

28. Новая статья 18. Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

Из пункта 2 были исключены квадратные скобки и слово «и», с тем чтобы внести полную ясность относительно необходимости учитывать при определении «разумных сроков» различное состояние груза.

Статья 18 была принята с внесенными в нее поправками.

29. Глава 3. Ответственность

30. Новая статья 19. Обоснование ответственности

Из подпункта 2 была исключена фраза «то каждый перевозчик, не являющийся договорным перевозчиком, самим фактом принятия груза вместе с накладной становится участником договора перевозки и выполняет обязательства, вытекающие из накладной», поскольку с учетом определения «последующего перевозчика» в пункте 4 статьи 2 они излишни. В связи с исключением ука-

занного текста в оставшуюся часть пункта 2 включены слова «договорный перевозчик и все последующие».

Статья 19 была принята с внесенными в нее поправками.

31. Статья 20. Предположение об утрате груза

Статья 20 была принята.

32. Новая статья 21. Возмещение в случае утраты

Что касается пункта 3, то эксперты обсудили вопрос о численном выражении ограничения ответственности перевозчика. Эксперт от МКЖТ заявил, что сумма в 17 СПЗ за килограмм слишком высока и окажется непосильной для перевозчика. Эксперт от Германии указал, что сумма в 17 СПЗ в рамках данного правового режима соответствует сумме, указанной в ЦИМ, и была определена применительно к перевозчику. Эксперты решили сохранить числовое значение 17 в этом пункте в квадратных скобках.

В пункт 5 была включена фраза «То же самое будет применимо в случае потери пустого вагона, который считается в качестве груза согласно договору перевозки» (см. пункт 10 выше, определение «груза»).

Статья 21 была принята с внесенными в нее поправками.

33. Новая статья 22. Расчетная единица

Эксперты сочли целесообразным сохранить предложение о конвертации сумм, выраженных в иностранной валюте. Поэтому во втором предложении пункта 1 квадратные скобки были сняты.

Статья 22 была принята с внесенными в нее поправками.

34. Новая статья 23. Ответственность за убыль массы во время перевозки

Статья 23 была принята.

35. Новая статья 24. Возмещение в случае повреждения

В пункт 4 была включена фраза «порожного вагона, который перевозится в качестве груза по договору перевозки или...» с учетом определения «груза», содержащегося в пункте 9 статьи 2.

Статья 24 была принята с внесенными в нее поправками.

36. Новая статья 25. Возмещение в случае задержки доставки

Статья 25 была принята.

37. Новая статья 26. Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Статья 26 была принята.

38. Статья 27. Прочие претензии

Статья 27 была принята.

39. Глава 4. Урегулирование претензий

40. Новая статья 28. Уведомление об ущербе

Статья 28 была принята.

41. Новая статья 29. Претензии

В пункте 2 лицо, которое имеет право предъявить иск перевозчику, определено как «истец» (заклучено в скобки). Остальные изменения, внесенные в эту статью, носят лингвистический характер.

Статья 29 была принята с внесенными в нее поправками.

42. Новая статья 30. Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

Статья 30 была принята.

43. Новая статья 31. Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке

Статья 31 была принята.

44. Глава 5. Отношения между перевозчиками

45. Новая статья 32. Расчеты

Статья 32 была принята.

46. Новая статья 33. Право на регрессное требование

Статья 33 была принята.

47. Новая статья 34. Договоренности относительно регрессных требований

Статья 34 была принята.

48. Окончательные принятые правовые положения содержатся в приложении к настоящему документу.

IV. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12,
неофициальные документы SC.2/GEURL № 2, 3 и 9 (2014 года)

49. Группа экспертов напомнила о состоявшейся на предыдущих сессиях дискуссии по вопросу об определении соответствующей системы управления для нового правового режима железнодорожных перевозок. Группа экспертов напомнила также о том, что принятие решения о соответствующей системе управления для единого железнодорожного права остается одной из трех основных задач. Вместе с тем эксперты решили, что и на следующих этапах работы Группы также надлежит провести дискуссию, в частности по вопросу о том, каким образом и когда обсужденные и принятые законодательные положения будут сведены воедино в качестве какой-либо конвенции и будет ли это сделано вообще.

50. Эксперты высказали некоторые мнения в отношении системы управления для единого железнодорожного права. Как выяснилось, в отношении депозитария единого железнодорожного права, которым должна стать Организация Объединенных Наций, существует консенсус. Вместе с тем в связи с секретариатским обслуживанием были изложены различающиеся мнения, которые можно обобщить следующим образом:

a) секретариатское обслуживание в контексте единого железнодорожного права мог бы обеспечивать Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН в своем качестве депозитария нормативно-правовых документов Организации Объединенных Наций в области транспорта, причем его беспристрастие может быть гарантировано;

b) для обеспечения секретариатского обслуживания в контексте единого железнодорожного права можно было бы сформулировать совместный секретариат ЕЭК ООН–ОТИФ–ОСЖД;

c) секретариатское обслуживание в контексте единого железнодорожного права будут обеспечивать только ОТИФ и ОСЖД: ОСЖД – для Азиатского региона, а ОТИФ – для Европейского региона;

d) для облегчения секретариатского обслуживания в контексте единого железнодорожного права можно было бы создать новое международное учреждение по железным дорогам, возможно под эгидой Организации Объединенных Наций.

51. Эксперты провели продолжительную дискуссию по вопросу о будущем принятых правовых положений, представляющих собой основной итог работы Группы экспертов. Эксперты согласились с тем, что в ходе шестьдесят девятой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, которая состоится в ноябре, надлежит предложить следующие шаги для преобразования принятых правовых положений в конвенцию:

a) проект правовых положений будет представлен в качестве окончательного текста и будет принят;

b) следует подготовить проект резолюции КВТ, в добавлении к которой будут содержаться принятые правовые положения с описанием конкретных последующих шагов – плана действий, – представив его сначала на обсуждение в ходе сессии SC.2 в ноябре, а затем для принятия решения в ходе сессии КВТ в феврале;

c) в качестве последующих шагов – плана действий – следует предусмотреть:

i) сроки реализации этого этапа, которые не должны превышать трех лет;

ii) испытательный период: правительствам следует распространить эти правовые положения среди всех ключевых заинтересованных сторон в своих странах для их рассмотрения и формулирования замечаний; кроме того, правительства и железнодорожные предприятия, которые могли бы апробировать эти правовые положения на практике, следует стимулировать к этому; о результатах следует сообщить на сессиях SC.2;

iii) подготовка сопроводительной документации: в рамках сессий SC.2, возможно при помощи отдельной рабочей группы, следует подготовить всю соответствующую сопроводительную документацию по новой конвенции, например накладную;

iv) система управления: в течение этого периода следует провести дальнейшие переговоры и принять решения по системе управления;

v) по истечении срока, установленного в резолюции, и после успешного выполнения вышеперечисленных задач (возможно, в 2019 году) в рамках КВТ следует организовать дипломатическую конференцию или аналогичные мероприятия, с тем чтобы открыть конвенцию для подписания правительствами.

52. Группа экспертов просила секретариат подготовить проект этой резолюции на основе вышеупомянутого плана действий/последующих шагов для его обсуждения на следующей сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту в ноябре. Кроме того, Группа экспертов просила Председателя Группы присутствовать на шестьдесят девятой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту и представить результаты работы Группы экспертов и предлагаемый план действий по преобразованию принятых правовых положений в единое железнодорожное право.

V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

53. Группа экспертов поблагодарила Председателя Группы г-на А. Дружинина за профессионализм и добросовестность, высоко оценив его усилия. Под его руководством Группа проводила сбалансированные и эффективные дискуссии и переговоры, причем его знания в области международного железнодорожного права в значительной мере способствовали работе Группы и достижению полученных результатов. Кроме того, Группа выразила глубокую признательность профессору Р. Фрайзе, без обширных знаний которого в области международного железнодорожного права Группа не смогла бы завершить свою работу.

VI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)

54. Было решено провести обсуждение данного пункта повестки дня совместно с пунктом IV повестки дня, касающимся определения соответствующей системы управления.

VII. Резюме решений (пункт 6 повестки дня)

55. Группа экспертов решила, что секретариат подготовит краткий доклад об итогах сессии.

Приложение

Правовые положения

Глава 1 Общие положения

Статья 1

Область применения

§ 1 Настоящий правовой режим применяется к договору железнодорожной перевозки груза,

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

§ 2 договор перевозки может также предусматривать что настоящий правовой режим относится к перевозкам, осуществляемым другими видами транспорта как дополнение к международному (мультиmodalному) железнодорожному транспорту,

1. если такое соглашение не противоречит любому международному договору, регулиющему осуществление таких дополнительных перевозок, и
2. если Договаривающееся государство, законодательство которого применяется к таким мультиmodalным перевозкам, не заявило, что оно не будет применять настоящий правовой режим к договорам мультиmodalных перевозок.

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

Статья 2

Определения

В настоящем правовом режиме

1. **«Договор перевозки»** означает договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз за оплату и доставить его грузополучателю на условиях, предусмотренных настоящим правовым режимом.
2. **«Перевозчик»** означает договорного или последующего перевозчика.
3. **«Договорный перевозчик»** означает перевозчика, заключившего договор перевозки с грузоотправителем.
4. **«Последующий перевозчик»** означает перевозчика, не заключившего договор перевозки с грузоотправителем, но который сам фактом принятия груза вместе с накладной становится участником договора перевозки.

5. **«Грузоотправитель»** означает лицо, заключившее договор перевозки с договорным перевозчиком.
6. **«Стороны договора»** означают перевозчика и грузоотправителя.
7. **«Грузополучатель»** означает лицо, которому перевозчик должен доставить груз в соответствии с договором.
8. **«Правомочное лицо»** означает лицо, которое имеет право распоряжаться грузом.
9. **«Груз»** означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и интермодальную транспортную единицу, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени. порожние вагоны также могут считаться в качестве груза
10. **«Грузовая отправка»** означает совокупность всех грузов, которые подлежат перевозке в соответствии с единым договором перевозки.
11. **«Накладная»** означает документ, который подтверждает заключение и содержание договора перевозки.
12. **«Электронная накладная»** означает накладную, оформленную в виде электронного сообщения и гарантирующую подлинность и целостность электронного сообщения во всех случаях.
13. **«Расходы, связанные с перевозкой»**, означают провозные платежи, непредвиденные затраты, таможенные пошлины и другие дополнительные затраты, обоснованные и необходимые для исполнения договора и возникшие за период от заключения договора до доставки.
14. **«Провозные платежи»** означают договорную плату, подлежащую/ оплате перевозчику за исполнение договора перевозки.
15. **«Тарифы»** означают системы ценообразования, которые имеют законную силу или определенные стоимостью услуг перевозчика, на основании которых определяется оплата перевозки по заключению договора перевозки .
16. **«Опасные грузы»** означают любые материалы и вещества, которые согласно положениям МПОГ или приложения 2 СМГС не должны допускаться к перевозке или допускаются к перевозке только при определенных условиях.
17. **«Интермодальная транспортная единица»** означает грузовой контейнер, пригодный для транспортировки цистерн или платформ, съемных каркасных кузовов, полуприцепов или другую подобную тару, используемую для перевозки грузов при интермодальных перевозках.

Статья 3

Право императивного характера

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

§ 2 Несмотря на это, перевозчик может принимать ответственность и обязательства в дополнение к тем, которые предусмотрены настоящим правовым режимом. Кроме того, сумма возмещения, подлежащая выплате грузоотправителем в соответствии со статьями 7 и 11, может – в отступление от § 1 – быть ограничена, но не может быть ниже предела, на который перевозчик имеет право ссылаться в соответствии с настоящим правовым режимом в случае полной утраты груза.

Статья 4**Условия публичного права**

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

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

Глава 2 Заключение и исполнение договора перевозки

Статья 5**Договор перевозки**

§ 1 В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан перевезти груз в место назначения и передать его получателю. В соответствии со статьей 8 грузоотправитель обязан оплатить затраты, связанные с перевозкой.

§ 2 Договор перевозки подтверждается накладной. Соответствующие международные ассоциации, имеющие отношение к железнодорожной отрасли, могут совместно создать типовую модель накладной, также учитывающей таможенные вопросы.

Для одной отправки оформляется только одна накладная, даже в том случае, если совокупность грузов состоит из нескольких частей и перевозится в нескольких вагонах.

Отсутствие, неправильность или потеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием настоящего правового режима.

§ 3 Накладная подписывается грузоотправителем и договорным перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы отпечаток календарного штампа, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.

Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить в накладной прием груза и вернуть отправителю оригинал накладной, который предназначен для отправителя.

§ 4 Накладная может составляться или использоваться в виде электронного сообщения. Использование электронной накладной должно быть согласовано всеми сторонами, участвующими в перевозке груза. Электронный документ, имеющий те же самые функции, что и накладная, будет считаться эквивалентным накладной при условии, что подлинность и целостность этого документа всегда гарантированы.

Статья 6
Содержание накладной

§ 1 В накладной должны содержаться следующие сведения:

- a) дата и место ее составления;
- b) наименование и адрес отправителя;
- c) наименование и адрес договорного перевозчика;
- d) наименование и адрес лица, которому был фактически вручен груз, если этим лицом не является договорный перевозчик;
- e) место и дата приема груза к перевозке;
- f) место доставки;
- g) наименование и адрес получателя;
- h) наименование груза и указание способа упаковки, а для опасных грузов – их общепризнанное наименование;
- i) количество грузовых мест и их особые обозначения и номера;
- j) номер(а) вагона(ов), в котором(ых) перевозится груз;
- k) в случае использования интермодальной транспортной единицы – ее категория, номер или другие характеристики, необходимые для ее идентификации;
- l) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;
- m) подробный перечень документов, требуемых таможенными и прочими административными органами, приложенных к накладной или находящихся в одном из этих органов либо в органе, указанном в договоре, которые могут быть предоставлены в распоряжение перевозчика;
- n) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые должны быть оплачены получателем.

§ 2 При необходимости в накладной должны также содержаться следующие сведения:

- a) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые берет на себя отправитель;
- b) согласованное время доставки;
- c) согласованный маршрут следования;
- d) перечень документов, не указанных в подпункте m) § 1, которые переданы перевозчику;
- e) сведения отправителя, касающиеся количества и обозначения пломб, наложенных им на вагон;
- f) дополнительная информация об особых требованиях к обработке груза.

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

Статья 7
Ответственность отправителя

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

- a) указанных отправителем или от его имени в накладной или других документах упомянутых в Статье 12 неточных сведений; или
- b) умолчания отправителем сведений **относительно обще-признанного описания опасных грузов.**

§ 2 Отправитель будет также, в случаях его вины, нести ответственность за все затраты, потерю или повреждение понесенные перевозчиком во время перевозки по причине не предоставленной вовремя необходимой информации отправителем относительно определенных требований, касающихся перевозки грузов.

§ 3 Умолчание отправителем сведений в отношении свойств опасных грузов либо особых требований к обработке груза дает право перевозчику в любой момент, в зависимости от обстоятельств и потенциального риска, выгрузить или уничтожить груз либо обезвредить его. В этом случае перевозчик может требовать возмещения расходов или издержек, необходимость которых обусловлена принимаемыми мерами, и не обязан выплачивать возмещение за утрату или повреждение груза.

§ 4 Перевозчик, не может требовать компенсацию за затраты или расходы и обязан будет заплатить компенсацию за потерю или повреждение грузов согласно Статье 19, если он знал об опасном характере или определенных требованиях грузов при их принятии.

Статья 8

Оплата расходов, связанных с перевозкой

§ 1 Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то провозные платежи оплачиваются отправителем; другие расходы, связанные с перевозкой, оплачиваются отправителем в том случае, если они были вызваны обстоятельствами вне контроля перевозчика. Если не оговорено иное, то перевозчик имеет право требовать провозные платежи до начала перевозки.

§ 2 Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов, связанных с перевозкой, возлагается на получателя и получатель не забрал накладную, не вступил в распоряжение грузом, не воспользовался своими правами согласно §§ 2 и 3 статьи 14 и не изменил договор перевозки согласно статье 15, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.

§ 3 Если провозные платежи исчисляются по тарифам, то расчеты выполняются на основе тарифов, действующих в день заключения договора перевозки, в валюте, определяемой в соответствии с применяемыми тарифами для международной перевозки. Провозные платежи и исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

§ 4 Перевозчику должны быть возмещены все расходы, связанные с перевозкой, не предусмотренные применяемыми тарифами и вызванные обстоятельствами вне контроля перевозчика. Эти расходы регистрируются на дату их возникновения отдельно для каждой отправки и обосновываются соответствующими документами.

Статья 9

Проверка

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

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

§ 3 Если погрузку производит отправитель, то он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также точность указанных в накладной данных, касающихся количества мест, их обозначений и номеров, а также массы брутто или количества груза, указанного другим образом. Перевозчик обязан произвести проверку лишь в том случае, если он располагает соответствующими для этого средствами. Перевозчик может потребовать оплату расходов, связанных с проверкой. Результаты проверки указываются в накладной.

Статья 10

Доказательная сила накладной

§ 1 Накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, служит доказательством *prima facie*, если не доказано иное, заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

§ 2 Если накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, не содержит специальных оговорок перевозчика, то в отсутствие доказательств в пользу обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком были в явно хорошем и надлежащем для перевозки состоянии.

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

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

Статья 11

Упаковка, погрузка

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

§ 2 Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и, в частности, должен возместить перевозчику связанный с этим ущерб, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неправильная погрузка была очевидной либо об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу. Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то считается, что погрузка производилась грузоотправителем.

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

Статья 12

Выполнение административных формальностей

§ 1 Для выполнения таможенных или иных формальностей перед доставкой груза отправитель прилагает к накладной или предоставляет в распоряжение перевозчика заранее, путем электронной коммуникации или как-либо иначе необходимые документы и сообщает ему всю требующуюся информацию.

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

§ 3 Перевозчик несет ответственность за любой ущерб, возникающий из-за утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, кроме случаев, когда утрата или неправильное использование этих документов вызваны обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствий которых не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не превышает возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

Статья 13

Время доставки

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

Статья 14

Выдача

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

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

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

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

Статья 15**Право распоряжаться грузом**

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

§ 2 Право отправителя распоряжаться грузом переходит к получателю в момент, указанный отправителем в накладной. Если отправитель не указал иное, то право распоряжения должно переходить к получателю в тот момент, когда груз достиг места назначения.

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

§ 4 Любое право распоряжения теряет силу, когда получатель или другое лицо, назначенное получателем, забрали накладную у перевозчика и приняли груз или потребовали доставки груза.

Статья 16**Осуществление права распоряжения**

§ 1 Если правомочное лицо желает изменить договор перевозки, оно должно дать необходимые инструкции перевозчику. Если это предусматривается накладной, то правомочное лицо должно представить перевозчику свой оригинал накладной, в который должны быть внесены новые инструкции.

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

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

§ 4 Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом инструкций, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за возникшие в результате этого ущерб либо утрату в случае вины перевозчика. Если в случае, указанном во втором предложении § 1, перевозчик выполняет инструкции, не потребовав предъявления ему оригинала накладной, он несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за возникшие в результате этого ущерб либо утрату. Любое возможное возмещение не превышает суммы, предусмотренной в случае утраты груза.

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

Статья 17**Препятствия к перевозке и выдаче груза**

§ 1 Если после приема перевозчиком груза к перевозке становится очевидным, что перевозка или выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором, то перевозчик запрашивает инструкции у правомочного лица или же, при препятствии к выдаче груза, – у отправителя. В отступление от первого предложения, перевозчик запрашивает инструкции у получателя, если после прибытия груза в страну назначения становится очевидным, что перевозка не может быть осуществлена в соответствии с договором перевозки.

§ 2 Если получатель дал инструкцию о выдаче груза другому лицу, то § 1 настоящей статьи применяется так, как если бы получатель был отправителем, а другое лицо – получателем.

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

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

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

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

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

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

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

Глава 3 Ответственность

Статья 19**Обоснование ответственности**

§ 1 Договорный перевозчик несет ответственность за утрату либо ущерб, причиненные в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, равно как за просрочку в доставке.

§ 2 Если перевозка в соответствии с единым договором осуществляется несколькими последующими перевозчиками, договорный перевозчик и все последующие перевозчики несут солидарную и отдельную ответственность за всю перевозку.

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

Статья 20**Предположение об утрате груза**

§ 1 Лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может без дальнейшего доказательства считать груз утраченным, если в течение трех месяцев после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или не прибыл для доставки получателю.

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

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

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

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

Статья 21**Возмещение в случае утраты**

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

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

§ 3 Если стороны не договорились об ином в соответствии с § 2 статьи 3, то возмещение не превышает [17] расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто.

§ 4 Кроме того, перевозчик возмещает провозную плату, оплаченные таможенные сборы и прочие расходы, связанные с перевозкой. Если часть груза была выдана, то по аналогии применяется второе предложение § 1.

§ 5 В случае утраты интермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничивается потребительской стоимостью такой единицы или ее частей, существовавшей в день и в месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено потребительской стоимостью, существовавшей в день и в месте приема груза к перевозке перевозчиком. То же самое будет применимо в случае потери пустого вагона, который считается в качестве груза согласно контракту перевозки.

§ 6 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

Статья 22

Расчетная единица

§ 1 Расчетная единица, упоминаемая в статье 21, является единицей «специального права заимствования», как она определена в соответствии с указаниями Международного валютного фонда. Сумма, указанная в статье 21, переводится в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Если при расчете суммы требуется пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот пересчет производится по курсу, действующему на день и в месте платежа.

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

Статья 23

Ответственность за убыль массы во время перевозки

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

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

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

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

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

§ 5 Настоящая статья не является отступлением от § 3 статьи 19.

Статья 24

Возмещение в случае повреждения

§ 1 В случае повреждения груза перевозчик возмещает снижение стоимости груза. Сумма возмещения рассчитывается на основе экспертизы либо на основе применения к стоимости груза, определенной в соответствии с § 2 статьи 22, процента снижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения. Предполагается, что расходы, связанные с уменьшением и устранением повреждения, соответствуют снижению стоимости.

§ 2 Кроме того, перевозчик возмещает расходы, указанные в § 3 статьи 22, в соотношении, установленном в § 1 данной статьи.

§ 3 Возмещение не превышает:

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

§ 4 В случае повреждения порожнего вагона который перевозится в качестве груза по договору перевозки или интермодальной транспортной единицы или их частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется § 3.

§ 5 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

Статья 25

Возмещение в случае задержки доставки

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

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

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

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

Статья 26**Лица, за которых перевозчик несет ответственность**

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

Статья 27**Прочие претензии**

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

§ 2 Если иск предъявлен работникам и другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 26, то такой иск также может быть подан только на условиях и в пределах настоящего правового режима.

Глава 4 Урегулирование претензий

Статья 28**Уведомление об ущербе**

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

§ 2 В тех случаях, когда частичная утрата или повреждение груза не являются очевидными, предположение, упомянутое в § 1, применяется также, если уведомление об ущербе не было направлено в течение семи дней после выдачи груза.

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

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

Статья 29
Претензии

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

§ 2 Право предъявления претензии принадлежит лицу, которое имеет право предъявить иск перевозчику (истец). Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику по-прежнему регулируется законами, применимыми в государстве, в котором должен быть предъявлен иск.

§ 3 Когда истцом является отправитель, то он должен представить свой оригинал накладной для предъявления претензии. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказать, что последний отказался принять груз. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату своего оригинала накладной.

§ 4 Когда истцом является получатель, то он должен представить оригинал накладной для предъявления претензии, предназначенный для сопровождения груза, если он был ему вручен.

§ 5 Накладная и любые другие документы, которые заявитель считает целесообразным приложить к претензии, должны быть представлены в оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.

§ 6 По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригинала накладной, с тем чтобы сделать в нем отметку об окончательном урегулировании этой претензии.

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

Статья 30
Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

§ 1 Отправитель может предъявить иск в том случае, если грузополучатель или третья сторона не имеют такого права в соответствии с § 2, или если существуют препятствия к выдаче груза.

§ 2 Получатель может предъявить иск с момента получения им права распоряжаться грузом в соответствии со статьей 15. Предложение 1 применяется в отношении лица, не являющегося грузополучателем, при условии, что это лицо получило право распоряжаться грузом.

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

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

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

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

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

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

Глава 5 Отношения между перевозчиками

Статья 32**Расчеты**

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

Статья 33**Право на регрессное требование**

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

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

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

Статья 34
Договоренности относительно регрессных требований

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