



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Специальная сессия**

Женева, 10–12 июля 2023 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Доработка положений Конвенции
о едином железнодорожном праве****Проект положений предлагаемой Конвенции о договоре
международной железнодорожной перевозки грузов
в качестве первой конвенции системы конвенций
по единому железнодорожному праву*****Записка секретариата****Введение и справочная информация**

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) на своей семьдесят шестой сессии (Женева, 16–18 ноября 2022 года) решила выбрать подход А для разработки единого железнодорожного права (пункт 25 документа ECE/TRANS/SC.2/238). Таким образом, она решила завершить работу над текстом Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов на основе проекта, воспроизведенного в записке секретариата «Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву» (документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3) (далее — Конвенция).
2. SC.2 решила также, что в процессе доработки должны быть рассмотрены следующие вопросы:
 - предписания об оборотных документах, основанные на положениях, содержащихся в записке; и
 - положения о соответствующей системе управления.
3. И наконец, SC.2 решила, что процессом доработки Конвенции будет руководить Председатель SC.2 при поддержке секретариата.

* Настоящий документ был запланирован к изданию по истечении установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.

4. В соответствии с решениями SC.2 секретариат по просьбе Председателя подготовил в рамках процесса доработки Конвенции механизм пересмотра существующих положений Конвенции.
5. Затем государствам-членам было предложено использовать этот механизм, описание которого им было передано вместе с письмом от 28 февраля 2023 года, с тем чтобы последовательно рассмотреть каждое положение проекта Конвенции, указать на необходимость каких-либо поправок и представить текст предложения по поправкам. В соответствии с решением SC.2 эти поправки должны быть сформулированы исключительно в контексте согласованного подхода А к разработке Конвенции. Государствам-членам было также предложено тщательно проанализировать положения об оборотных транспортных документах и заключительные положения, которые не обсуждались на заседаниях Группы экспертов по единому железнодорожному праву.
6. Поступившие замечания и предложения по поправкам к конкретным положениям Конвенции должны стать предметом обсуждения на специальной сессии SC.2, на основании которого SC.2 сможет доработать текст Конвенции.
7. С этой целью в приложении к настоящему документу воспроизводится текст Конвенции, предусмотренный в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, а также представлены замечания и предложения по поправкам, поступившие в секретариат. Эти замечания и предложения изложены в каждой статье или конкретном пункте статьи, к которым они относятся.
8. Каждое из замечаний и предложений по поправке четко обозначено. Предлагаемый текст поправки выделен зачеркиванием в случае удаленных и жирным шрифтом в случае добавленных положений в рамках первоначального проекта, содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3.
9. Поправки, в которых предлагается согласовать формулировки всех положений, указаны в первоначальном проекте, содержащемся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3. Замечания по таким поправкам приведены под названием Конвенции.
10. В настоящем документе воспроизводятся замечания и предложения по поправкам к проекту положений, представленные следующими странами: Бельгией, Германией, Польшей и Румынией.
11. Все поступившие замечания и предложения по поправкам соответствуют согласованному подходу А к разработке Конвенции.
12. Что касается положений об оборотном транспортном документе, то Германия высказалась за включение этих положений в Конвенцию, между тем как Польша и Румыния предложили их исключить.

Приложение

Замечания и предложения по поправкам к проекту положений предлагаемой Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозке грузов в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву

Название
<p data-bbox="296 562 1335 607">Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозке грузов</p> <p data-bbox="448 618 1297 745">Замечание: название представляется слишком общим с учетом применимости будущей новой Конвенции. По этой причине предлагается следующая формулировка: «Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозке грузов между Европой и Азией».</p> <p data-bbox="448 763 1169 792">Замечание применимо ко всем соответствующим положениям:</p> <ul data-bbox="448 810 1329 1093" style="list-style-type: none"> • по всему тексту формулировку «правовой режим» следует заменить на «Конвенция», • для ссылки на государства, к которым применяется Конвенция, следует использовать соответствующий термин («Договаривающиеся государства», «Договаривающиеся стороны», «Стороны» и т. д.), • в тексте на английском языке местоимение «it» или «he», указывающее на отправителя или получателя и т. д., следует использовать последовательно.
Преамбула
<p data-bbox="296 1164 1335 1285">Государства — участники настоящей Конвенции, в дальнейшем именуемые Сторонами, <i>осознавая</i> необходимость содействия развитию международных перевозок железнодорожным транспортом,</p> <p data-bbox="448 1303 1329 1364">Замечание: цель Конвенции следует четко сформулировать с самого начала, особенно концепцию «стыковочного законодательства».</p> <p data-bbox="448 1382 759 1411">Предложение по поправке:</p> <p data-bbox="448 1429 1329 1556">«осознавая необходимость содействия развитию международных грузовых перевозок железнодорожным транспортом по евро-азиатским коридорам, в которых ни правила ЦИМ, ни правила СМГС не применяются на всем пути следования», /«[...] транспортом между Европой и Азией»</p> <p data-bbox="341 1574 1315 1731"><i>отдавая себе отчет</i> в стремительном росте объема железнодорожных перевозок между востоком и западом и необходимости увеличения рыночной доли железнодорожных перевозок, призванного снизить воздействие грузоперевозок на состояние окружающей среды, путем уменьшения административных и договорных барьеров в этой отрасли,</p> <p data-bbox="341 1749 1335 1877"><i>считая</i>, что для облегчения таких перевозок крайне важно обеспечить единообразие условий, регулирующих договор международной железнодорожной перевозки грузов, и, в частности, условий, касающихся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика,</p> <p data-bbox="448 1895 1329 1955">Замечание: цель Конвенции следует четко сформулировать с самого начала, особенно концепцию «стыковочного законодательства».</p>

Предложение по поправке:

«считая, что для облегчения таких перевозок крайне важно обеспечить единообразие условий, регулирующих договор международной железнодорожной перевозки грузов, и, в частности, условий, касающихся договора перевозки, к которой не применяются никакие другие согласованные правовые нормы, включая требуемые для таких перевозок документы, и ответственности перевозчика»,

~~считая, что необходимо также осветить другой рассматриваемый вопрос],~~

Замечание: пункт выше следует исключить.

отмечая важность повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта,

Замечание: вышеприведенный пункт предлагается изложить перед пунктом: «осознавая необходимость содействия развитию...».

Замечание: предлагаются дополнительные пункты.

Предложение по поправке:

«отмечая Конвенцию о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола от 3 июня 1999 года об изменении Конвенции, в частности Единые правовые предписания к договору международной железнодорожной перевозки грузов (ЦИМ — Добавление В к Конвенции)»,

«сознавая, что настоящая Конвенция не затрагивает обе существующие железнодорожные организации (ОТИФ и ОСЖД) и их правовые положения, применимые к перевозке грузов в пределах их соответствующих географических районов»,

приняли нижеследующие положения/договорились о нижеследующем:

Предложение по поправке:

~~приняли нижеследующие положения/договорились о нижеследующем:~~

Глава 1 Общие положения

Статья 1 Область применения

~~§ 1 Настоящая правовая режим~~ **Конвенция** применяется к договору железнодорожной перевозки груза,

1. если место приема груза к перевозке и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, являющихся Договаривающимися сторонами ~~настоящей правовой режим~~ **Конвенции**, и
2. если договор перевозки предусматривает, что этот договор подпадает под действие ~~настоящей правовой режим~~ **Конвенции**, и
3. если ни положения ЦИМ, ни положения СМГС или двусторонних либо многосторонних соглашений между Договаривающимися ~~государствами~~ **сторонами** не применяются к договору, охватывающему весь маршрут.

Замечание: следует уточнить текст.

Предложение по поправке:

«если ни одно из следующих положений не применяется ко всему маршруту, охватываемому договором перевозки: ни положения ЦИМ, ни положения СМГС или

- a) **Единые правовые предписания к договору международной железнодорожной перевозки грузов (ЦИМ — Добавление В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках от 9 июня 1999 года),**
- b) **Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС),**
- c) двусторонние или многосторонние соглашения между Договаривающимися **сторонами**. ~~государствами не применяются к договору, охватывающему весь маршрут».~~

§ 2 Договор перевозки может также предусматривать, что ~~настоящая правовая режим~~ **Конвенция** относится к перевозкам, осуществляемым другими видами транспорта в дополнение к международным железнодорожным перевозкам (мультимодальные перевозки),

Замечание: следует уточнить текст.

Предложение по поправке:

«[...] к международным железнодорожным перевозкам (**договору** мультимодальной перевозки)»

1. если такое условие договора не противоречит никакому международному договору, регулирующему осуществление таких дополнительных перевозок, и

Замечание: следует уточнить текст.

Предложение по поправке:

«если **применение настоящей Конвенции** такое условие договора не противоречит никакому международному договору, регулирующему осуществление таких дополнительных перевозок, и»

2. если только Договаривающаяся ~~государство~~ **сторона**, законодательство которой ~~применяется~~ **применяется** к такому договору мультимодальной перевозки, не заявила, что она не будет применять ~~настоящий~~ **настоящую правовую режим** **Конвенцию** к договорам мультимодальных перевозок.

§ 3 ~~Два~~ или более Договаривающихся ~~государства~~ **стороны** могут заключать соглашения, в которых ~~настоящая правовая режим~~ **Конвенция** признается применимой к договорам железнодорожной перевозки между их странами в случаях, которые не предусмотрены в § 1 и § 2

Замечание: следует уточнить текст.

Предложение по поправке:

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

Замечание: следует также рассмотреть вопрос о целесообразности доведения таких соглашений до сведения других Договаривающихся сторон через Депозитария, с тем чтобы получить полную картину об области применения Конвенции.

Статья 2 Определения

В рамках настоящей ~~статьи~~ ~~правового режима~~ ~~Конвенции~~

1. **«Договор перевозки»** означает договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз за оплату и выдать его получателю на условиях, предусмотренных ~~настоящей~~ ~~правовым режимом~~ ~~Конвенцией~~.
Замечание: с учетом § 1 статьи 5 данное определение, возможно, является избыточным.
2. **«Перевозчик»** означает договорного или последующего перевозчика.
3. **«Договорный перевозчик»** означает перевозчика, заключившего договор перевозки с отправителем.
4. **«Последующий перевозчик»** означает перевозчика, который не заключил договор перевозки с отправителем, но самим фактом принятия груза вместе с накладной становится участником договора перевозки.
Замечание: с учетом того, что концепция «последующих перевозчиков» в Конвенции не раскрыта, следует рассмотреть вопрос о необходимости этого определения.
5. **«Отправитель»** означает лицо, заключившее договор перевозки с договорным перевозчиком.
6. **«Стороны договора»** означает перевозчика и отправителя.
7. **«Получатель»** означает лицо, которому перевозчик должен доставить груз в соответствии с договором перевозки.
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 могут также рассматриваться в качестве груза.
Замечание: следует принять решение о статусе порожних вагонов. Если решение зависит от сторон договора перевозки, это то следует соответствующим образом указать.
Предложение по поправке:
«[...] Порожние вагоны могут/должны рассматриваться в качестве груза».
10. **«Отправка»** означает совокупность всех грузов, которые подлежат перевозке по одному договору 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.
Замечание: предлагаются изменения для более полного согласования данного определения с ЕПП ЦИМ. Кроме того, следует пересмотреть все положения, связанные с электронными аспектами.
Предложение по поправке:
«“Электронная накладная” означает накладную, оформленную в виде **данных, записанных в электронной форме, сообщения и гарантирующую подлинность и целостность которых обеспечивается электронного сообщения во всех случаях и которые характеризуются теми же функциями, что и накладная.**»

[12a **«Коносамент»** означает оборотный транспортный документ, касающийся обязательства перевозчика выдать груз предъявителю коносамента.]

Замечание: это определение следует включить. Следует также рассмотреть вопрос о допущении коносаментов, составляемых по приказу (см. статью 31a ниже), и о добавлении определения «электронная накладная» в соответствии с пунктом 12. Кроме того, следует снять квадратные скобки.

Замечание: это определение наряду с главой 4a следует исключить.

[12b **«Предъявитель»** означает лицо или сторону, в распоряжении которых находится коносамент.]

Замечание: это определение следует включить. Следует снять квадратные скобки.

Замечание: это определение наряду с главой 4a следует исключить.

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 выдачи груза.

14. **«Провозные платежи»** означают договорную плату, подлежащую оплате перевозчику за исполнение договора перевозки.

15. **«Тарифы»** означают системы ценообразования перевозчика, действующие согласно закону или определяемые стоимостью услуг перевозчика, на основании которых устанавливаются провозные платежи по договору перевозки.

Замечание: это следует увязать с пунктом 14 («провозные платежи»). Следует рассмотреть вопрос о том, исходим ли мы из определения стоимости услуг либо же из тарифов, которые уже определяют конкретные провозные платежи.

Предложение по поправке:

«**«Тарифы»** означают системы ценообразования перевозчика, действующие согласно закону или определяемые стоимостью услуг перевозчика, на основании которых ~~устанавливаются~~ **определяются** провозные платежи по договору перевозки.»

16. **«Опасные грузы»** означают 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.

Замечание: следует изложить официальные названия МПОГ и СМГС.

Предложение по поправке:

«**«Опасные грузы»** означают любые материалы и вещества, которые **в соответствии с Правилами международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ — Добавление С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках от 9 июня 1999 года)** согласно положениям МПОГ или **положениями приложения 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) СМГС** не должны допускаться к перевозке или **могут** допускаются к перевозке только при ~~определенных~~ **особых** условиях».

17. **«Интермодальная транспортная единица»** означает контейнер, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов, полуприцеп или другую подобную тару, используемую для перевозки грузов при интермодальных перевозках.

Статья 3 Право императивного характера

§ 1 Если настоящим ~~правовым режимом Конвенцией~~ не предусмотрено иное, то любое условие в договоре перевозки, которое будет отступать от настоящей ~~правовой режим Конвенции~~, недействительно и лишено юридической силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки, согласованных сторонами.

Замечание: следует уточнить текст.

Предложение по поправке:

Если в **§ 2** или других положениях настоящим ~~правовым режимом Конвенции~~ не предусмотрено иное, то любое условие в договоре перевозки, которое будет отступать от настоящей ~~правовой режима Конвенции~~, недействительно и лишено юридической силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки, ~~согласованных сторонами~~.

Замечание: данное положение не предусматривает возможность согласования в конкретном случае содержания договора, положения которого отклоняются от положений Конвенции, что может негативно отразиться на применении Конвенции на практике (стороны договора перевозки не будут обеспечивать применения Конвенции — § 2 статьи 1). Поэтому предлагается либо исключить данное положение, либо указать ключевые положения, по которым стороны не могут договориться иначе.

§ 2 Вместе с тем перевозчик может брать на себя дополнительные ответственность и обязательства по отношению к тем, которые предусмотрены настоящим ~~правовым режимом Конвенцией~~. Кроме того, сумма возмещения, подлежащая выплате отправителем в соответствии со статьями 7 и 11, может — в отступление от § 1 — быть ограничена, но не может быть ниже суммы, на которую перевозчик имеет право ссылаться в соответствии с настоящим ~~правовым режимом Конвенцией~~ в случае полной утраты груза.

Замечание: следует уточнить текст. Оба предложения допускают отступления от § 1. Предложение 2: требуется уточнение. Какую сумму сможет потребовать *перевозчик* в случае утраты груза?

Предложение по поправке:

«Вместе с тем ~~и~~ Перевозчик может брать на себя дополнительные ответственность и обязательства по отношению к тем, которые предусмотрены настоящим ~~правовым режимом Конвенцией~~. Кроме того, сумма возмещения, подлежащая выплате отправителем в соответствии со статьями 7 и 11, может — ~~в отступление от § 1~~ — быть ограничена, но не может быть ниже суммы, на которую перевозчик имеет право ~~ссылаться~~ **истребовать** в соответствии с настоящим ~~правовым режимом Конвенцией~~ в случае полной утраты груза».

<p>Статья 4 Положения публичного права</p> <p>Настоящая правовая режим Конвенция регулирует только те права и обязанности сторон договора перевозки, которые вытекают из такого договора. Перевозки, к которым применяется настоящая правовая режим Конвенция, остаются под действием положений публичного права, в частности положений публичного права, регулирующих:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. права и обязанности работников Договаривающихся сторон; 2. безопасную перевозку опасных грузов, а также другие вопросы безопасности; 3. таможенные формальности; 4. защиту животных; 5. ограничения и особые условия перевозки для различных видов грузов; 6. (технические) ограничения на использование различных пунктов пересечения границ, железнодорожной инфраструктуры или железнодорожных станций в разных странах; <p style="padding-left: 40px;">Замечание: следует решить вопрос о том, требуется ли слово «технические». Если оно требуется, то следует снять квадратные скобки; С другой стороны, в тексте содержится фраза «...положений публичного права, регулирующих...». Она служит одним из аргументов для исключения слова «(технические)».</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. лицензирование железнодорожных предприятий для осуществления железнодорожных перевозок грузов; 8. право доступа железнодорожного предприятия к железнодорожной инфраструктуре в различных странах; и/или 9. технический допуск железнодорожного транспорта/вагонов к обращению в международном железнодорожном сообщении.
<p>Глава 2 Заключение и исполнение договора перевозки</p>
<p>Статья 5 Договор перевозки</p>
<p>§ 1 Согласно договору перевозки перевозчик обязан перевезти груз в место назначения и выдать его получателю. В соответствии со статьей 8 отправитель обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой.</p>
<p>§ 2 Договор перевозки подтверждается накладной. Соответствующие международные ассоциации, работающие в сфере железнодорожных перевозок, могут совместно создать типовую модель накладной также с учетом таможенных вопросов.</p> <p>Для одной отправки оформляется только одна накладная даже в том случае, если совокупность грузов состоит из нескольких частей или перевозится в нескольких вагонах.</p> <p>Отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием настоящего правового режима настоящей Конвенции.</p>
<p>§ 3 Накладная подписывается отправителем и договорным перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы отпечаток календарного штемпеля, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.</p> <p>Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить в накладной прием груза и вернуть отправителю оригинал накладной, который предназначен для отправителя.</p> <p style="padding-left: 40px;">Замечание: надлежит рассмотреть вопрос о том, следует ли в данном случае использовать фразу «договорный перевозчик». Необходимо также учесть число экземпляров накладной. Если перевозчик возвращает (единственный) оригинал отправителю, то он не сохраняет никакого доказательства</p>

<p>заклучения договора и не может предъявить накладную таможенным органам и т. д.</p> <p>Замечание: способ подтверждения подлинности накладной следует согласовать в договоре перевозки.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Накладная подписывается отправителем и договорным перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы оттиск календарного штемпеля, штамп или отметка кассового аппарата об оплате, согласованные в договоре перевозки. [...]».</p>
<p>§ 4 Накладная может составляться или использоваться в виде электронного сообщения. Использование электронной накладной должно быть согласовано всеми сторонами, участвующими в перевозке груза. Электронная запись, выполняющая те же функции, что и накладная, считается эквивалентной накладной при условии, что ее подлинность и целостность могут быть в любое время подтверждены.</p> <p>Замечание: поскольку существует определение электронной накладной, текст следует пересмотреть. Что касается предложения 2, то, по-видимому, трудно требовать также согласия получателя, так как он не является стороной договора.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Вместо накладной можно использовать электронную накладную, если это оговорено сторонами договора перевозки. Электронная накладная считается эквивалентной накладной».</p> <p>Замечание: Правила МПОГ допускают использование ЭОД (электронного обмена данными) при условии, что такая электронная накладная предусматривает требования, изложенные в этих Правилах, т. е. практически то же самое, что и в случае бумажного письма.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«[...] Электронная запись, выполняющая те же функции, что и накладная, считается эквивалентной накладной при условии, что содержащаяся в ней информация соответствует требованиям, изложенным в надлежащем законодательстве, и ее подлинность и целостность могут быть в любое время подтверждены».</p>
<p>Статья 6 Содержание накладной</p>
<p>§ 1 В накладной должны содержаться следующие сведения:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) дата и место ее составления; b) наименование и адрес отправителя; c) наименование и адрес договорного перевозчика; d) наименование и адрес лица, которому был фактически вверен груз, если этим лицом не является договорный перевозчик; e) место и дата приема груза к перевозке; <p>Замечание: следует уточнить текст.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«e) место и дата приема груза к перевозке лицом, указанным в подпункте c) или d) в зависимости от обстоятельств»;</p> <ul style="list-style-type: none"> f) место доставки; g) наименование и адрес получателя;

<p>h) описание характера груза и метода упаковки, а для опасных грузов — их общепризнанное наименование;</p> <p>Замечание: фраза «их общепризнанное наименование» является весьма расплывчатой. В этой связи можно сослаться на положения об обозначении в соответствии с Правилами международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ).</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«h) описание характера груза и метода упаковки, а для опасных грузов — их общепризнанное наименование в соответствии с Правилами международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ)»;</p> <p>i) число грузовых мест и их особые обозначения и номера;</p> <p>j) [число] номер(а) вагона(ов), в котором(ых) перевозится отправка;</p> <p>Замечание: следует принять решение о том, имеется ли в виду число вагонов (1, 2, 5...) или их номера. В первом случае следует снять квадратные скобки. Во втором случае следует читать «номера вагонов».</p> <p>k) в случае использования интермодальной транспортной единицы — ее категория, номер или другие характеристики, необходимые для ее идентификации;</p> <p>l) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;</p> <p>m) подробный перечень документов, требуемых таможенными и другими административными органами и прилагаемых к накладной или находящихся в распоряжении перевозчика в отделениях должным образом уполномоченного органа либо в органе, указанном в договоре;</p> <p>n) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые должны быть оплачены получателем.</p>
<p>§ 2 При необходимости в накладной должны содержаться также следующие сведения:</p> <p>a) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые берет на себя отправитель;</p> <p>Замечание: его следует упростить; последняя часть уже приведена в предложении 2 § 1 статьи 5.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«a) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые берет на себя отправитель»;</p> <p>b) согласованный срок доставки;</p> <p>c) согласованный маршрут следования;</p> <p>d) перечень документов, не указанных в § 1, m), которые переданы перевозчику;</p> <p>e) сведения отправителя, касающиеся числа и описания пломб, наложенных им на вагон;</p> <p>f) дополнительная информация об особых требованиях к обработке груза, включая опасные грузы.</p>
<p>§ 3 Участники договора перевозки могут вносить в накладную другие отметки в отношении перевозки, которые они сочтут целесообразными.</p>

Статья 7 Ответственность отправителя
<p>§ 1 Отправитель несет ответственность за все расходы, убытки или ущерб, понесенные перевозчиком вследствие:</p> <p>a) указанных отправителем или от его имени в накладной или других документах, упомянутых в статье 12, неточных сведений; или</p> <p>b) непредоставления отправителем необходимых сведений относительно общепризнанного наименования опасных грузов.</p> <p>Замечание: термин «неточных», использованный в подпункте а), указывает, что речь идет только о вводе ошибочных данных, а не о недостаточных, неточных или не соответствующих действительности сведениях. Что касается подпункта b) и формулировки «относительно общепризнанного наименования», то см. статью 6.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«(а) указанных отправителем или от его имени в накладной или других документах, упомянутых в статье 12, неточных, недостаточных, неправильных или не соответствующих действительности сведений; или [...]».</p>
<p>§ 2 Отправитель также, в той степени, в которой он виновен, несет ответственность за все расходы, убытки и ущерб, понесенные перевозчиком по причине непредоставления отправителем необходимой информации относительно особых требований к обработке груза.</p> <p>Замечание: формулировка «в той мере, в какой он виновен» непонятна, поскольку на практике трудно представить ситуацию, когда перевозчик несет ответственность за непредоставление ему такой информации. Этот термин следует исключить.</p>
<p>§ 3 Непредоставление отправителем сведений об опасном характере груза либо особых требованиях 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, обусловленных принятыми мерами, и не обязан выплачивать возмещение за утрату или повреждение груза.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«[...] В этом случае перевозчик может требовать отправитель обязан возместить расходы или издержки перевозчика, обусловленные принятыми мерами. Перевозчик не обязан выплачивать возмещение за утрату или повреждение груза».</p>
<p>§ 4 Перевозчик не вправе требовать возмещение расходов или издержек и обязан выплатить возмещение за утрату или повреждение груза согласно статье 19, если он знал об опасном характере груза или особых требованиях к обработке груза при его принятии к перевозке.</p> <p>Замечание: его следует упростить; следует рассмотреть вопрос о распространении этой защиты на случаи, подпадающие под § 1 (неточная/неполная информация), см. предложение справа.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Перевозчик не вправе требовать возмещение расходов или издержек и обязан выплатить возмещение за утрату или повреждение груза согласно статье 19, §§ [1,] 2 и 3 не применяются, если перевозчик он знал [о том, что накладная или документы являются неточными или неполными,] об опасном характере груза или особых требованиях к обработке груза при его принятии к перевозке».</p>

Замечание:

Необходимо сделать ссылку на § 3.

Предложение по поправке:

«**В ситуации, упомянутой в § 3**, перевозчик не вправе требовать возмещение расходов или издержек и обязан выплатить возмещение за утрату или повреждение груза согласно статье 19, если он знал об опасном характере груза или особых требованиях к обработке груза при его принятии к перевозке».

Статья 8 Оплата расходов, связанных с перевозкой

§ 1 Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то провозные платежи возлагаются на отправителя; 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.

Замечание: следует принять решение о том, должно ли предложение 1 касаться только провозных платежей (т. е. вознаграждения) или же оно должно включать все расходы (расходы, связанные с перевозкой). В § 1 статьи 10 ЕПП ЦИМ предлагается второе. Во второй части предложения 1 указаны условия, при которых требуется оплатить определенную часть «расходов, связанных с перевозкой», а именно: непредвиденные расходы и т. д. Это в большей степени соответствует §1 статьи 5.

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

Замечание: поправка, вытекающая из статьи 16; представляется, что нет необходимости в определении правового характера последующих инструкций и т. д. В статье 15 не упоминается о том, что право распоряжаться грузом влечет изменение договора.

Предложение по поправке:

«[...] или не **воспользовался правами** ~~изменил договор перевозки~~ согласно статье 15, то отправитель остается обязанным оплатить такие расходы».

Предложение по поправке:

«[...] §§ 2 и 3 статьи 14, или не изменил договор перевозки согласно статье 15, **или не оплатил провозные платежи**, то отправитель остается обязанным оплатить такие 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 исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

Замечание: необходимо уточнить, что означает «участвующий в перевозке перевозчик». В разделе, посвященном определениям, указаны договорный перевозчик и последующий перевозчик. Это положение также в большей степени согласуется со статьей 5.

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

Замечание: требуется уточнение. Это положение аналогично второй части предложения 1 в § 1. Необходимо прояснить взаимосвязь между ними. Если оно применяется только к тарифам, то представляется более предпочтительным использовать два положения о платежах и других расходах, связанных с перевозкой, а именно: одно для «обычных» договоров и одно для договоров, к которым применяются тарифы. Эти два положения следует сформулировать максимально одинаково. Более того, что понимается под «установлением» расходов?

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 правомочного лица; если это невозможно, то перевозчик приглашает двух независимых свидетелей, если иное не предусматривается законами и постановлениями государства, в котором проводится проверка.

Замечание: на практике перевозчику, возможно, трудно найти двух независимых свидетелей. Рекомендуется исключить, по крайней мере, термин «независимых».

§ 2 Если отправка не соответствует сведениям в накладной или если не были соблюдены положения публичного права, то результаты проверки указываются в накладной. В этом случае вызванные проверкой расходы покрываются за счет груза, если только они не были оплачены незамедлительно.

Замечание: является ли формулировка «покрываются за счет груза» достаточно четкой? Может ли это означать, что получатель несет ответственность за расходы, хотя он и не отвечает за ввод неверных данных в накладную или за несоблюдение норм публичного права?

§ 3 Если погрузку производит отправитель, то он имеет право требовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также достоверность указанных в накладной сведений о числе грузовых мест, их обозначениях и номерах, а также о массе брутто груза или его количестве, выраженном в другой форме. 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.

Замечание: требуется уточнение. Согласно § 2 вызванные проверкой расходы покрываются только в том случае, если отправка не соответствует сведениям в накладной. В § 3 предполагается, что перевозчик *всегда* может истребовать возмещения расходов на проверку.

Статья 10 Доказательная сила накладной

§ 1 Накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, служит доказательством prima facie — при отсутствии доказательств обратного — заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

Замечание: используемые в § 1/§ 2 текста на английском языке термины «save»/«failing» можно было бы согласовать.

§ 2 Если накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, не содержит специальных оговорок перевозчика, то при отсутствии доказательств обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком явно были в надлежащем и пригодном к перевозке состоянии.

Замечание: данное положение, по-видимому, необходимо для защиты интересов перевозчика, который не проверяет содержимое грузовой единицы. Перевозчик может только производить внешнюю проверку вагона и грузовой единицы и взвешивать груз. Он не открывает контейнер и не проникает внутрь для проверки. Он полагается на документы, предоставленные отправителем. То обстоятельство, что контейнер находится в приемлемом состоянии и не имеет никаких видимых повреждений, не означает, что находящиеся в нем грузы не повреждены в результате, например, использования неподходящей упаковки. И снаружи этого не видно.

Предложение по поправке:

«Если накладная, подписанная в соответствии с § 3 статьи 5, не содержит специальных оговорок перевозчика, то при отсутствии доказательств обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком явно были в надлежащем и пригодном к перевозке состоянии **при условии, что можно было произвести проверку без вскрытия грузовой единицы или упаковки**».

§ 3 Если погрузка произведена перевозчиком либо перевозчик осуществил проверку груза, то накладная удостоверяет prima facie, при отсутствии доказательств обратного, соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, при отсутствии таковых, его явно надлежащее и пригодное к перевозке состояние в момент приема перевозчиком к перевозке и точность указанных в накладной сведений о числе грузовых мест, их обозначениях и номерах, а также о массе брутто груза или его количестве, выраженном в другой форме.

Однако накладная не будет доказательством prima facie, при отсутствии доказательств обратного, в том случае, когда в ней сделана мотивированная оговорка.

Замечание: положение «Однако накладная не будет доказательством prima [...]» является неясным и нуждается в изменении формулировки.

Статья 11 Упаковка, погрузка

§ 1 Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любые убытки, ущерб или расходы, связанные с дефектами упаковки или обозначения груза или дефектами маркировки, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком такие дефекты были очевидными либо о них было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок в этой связи.

§ 2 Отправитель несет ответственность за все последствия произведенной им неправильной погрузки и, в частности, должен возместить перевозчику понесенные им вследствие этого убытки или ущерб, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неправильная погрузка была очевидной либо о ней было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок в этой связи. Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то считается, что погрузка производилась отправителем.

Замечание: требуется уточнение. Следует проверить формулировку последнего предложения.

Предложение по поправке:

«Отправитель несет ответственность за все последствия произведенной им неправильной погрузки и, в частности, должен возместить перевозчику понесенные им вследствие этого убытки или ущерб, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неправильная погрузка

<p>была очевидной либо о ней было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок в этой связи в накладной. [...]»</p>
<p>§ 3 В случае очевидных или известных дефектов упаковки или обозначения либо очевидной или известной неправильной погрузки перевозчик может принять груз к перевозке на особых договорных условиях.</p>
<p>Статья 12 Выполнение административных формальностей</p>
<p>§ 1 Для выполнения таможенных или иных формальностей, которые должны быть завершены до выдачи груза, отправитель прилагает к накладной или предоставляет в распоряжение перевозчика необходимые документы и заранее, путем электронного сообщения или каким-либо иным образом, передает ему всю требуемую информацию.</p>
<p>§ 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.</p>
<p>§ 3 Перевозчик несет ответственность за любой ущерб, возникающий из-за утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, за исключением того случая, когда утрата или неправильное использование этих документов вызваны обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не превышает возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.</p>
<p>Статья 13 Срок доставки</p>
<p>Перевозчик должен доставить груз в срок, согласованный в договоре перевозки. Если срок доставки не был согласован, доставка должна быть произведена в срок, который может обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика с учетом обстоятельств перевозки.</p> <p>Замечание: отсутствуют точные положения о том, как определять предельную дату доставки, если эта дата не была согласована в договоре перевозки. Предлагается в данной статье регламентировать предельную дату доставки и указать правила расчета срока доставки; кроме того, при расчете срока доставки следует учитывать перевозки, требующие перегрузки/замены вагонов из-за различий в ширине колеи.</p>
<p>Статья 14 Выдача</p>
<p>§ 1 Перевозчик должен в месте выдачи вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и всех платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки.</p> <p>Замечание: требуется уточнение.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Перевозчик должен в месте назначения выдачи [...]».</p>
<p>§ 2 В случае установления факта утраты груза, его повреждения или превышения срока его доставки получатель может от своего имени обеспечивать перед перевозчиком исполнение своих прав и требований, вытекающих из договора перевозки.</p>
<p>§ 3 В остальном выдача груза осуществляется в соответствии с требованиями, действующими в месте назначения.</p>
<p>§ 4 Настоящая правовая режим Конвенция не затрагивает право перевозчика на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.</p>

<p>Статья 15 Право распоряжаться грузом</p>
<p>§ 1 Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи последующих указаний; 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 лицу, иному чем получатель, указанный в накладной.</p>
<p>§ 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.</p> <p>Замечание: требуется уточнение. Кроме того, предложение 2: означает ли это, что право распоряжаться грузом остается за отправителем, если он так решит? Если да, то это предложение будет применяться в период между физическим прибытием груза и его доставкой получателю.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Право отправителя распоряжаться грузом согласно § 1 переходит [...]».</p>
<p>§ 3 Если при осуществлении своего права распоряжения получатель отдает распоряжение выдать груз другому лицу, то последнее не вправе назначать других получателей.</p> <p>Замечание: а не следует ли рассмотреть вопрос о замене слов «другому лицу» на «получателю», с тем чтобы уточнить то обстоятельство, что это другое лицо также имеет права получателя, например согласно § 2 статьи 14.</p>
<p>§ 4 Любое право распоряжения теряет силу, когда получатель или другое лицо, назначенное получателем, забрали накладную у перевозчика и приняли груз или потребовали выдачи груза.</p> <p>Примечание: а не следует ли рассмотреть вопрос о замене слов «другому лицу» на «получателю», с тем чтобы уточнить то обстоятельство, что это другое лицо также имеет права получателя, например согласно § 2 статьи 14.</p>
<p>Статья 16 Осуществление права распоряжения грузом</p>
<p>§ 1 Если правомочное лицо желает изменить договор перевозки, то оно/правомочное лицо должно дать необходимые указания перевозчику. Если это предусматривается накладной, то правомочное лицо должно представить перевозчику свой оригинал накладной, в который должны быть внесены новые указания.</p> <p>Замечание: требуется уточнение. Представляется, что нет необходимости в определении правового характера последующих инструкций и т. д. В статье 15 не упоминается о том, что право распоряжаться грузом влечет изменение договора.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Если правомочное лицо желает воспользоваться правами по статье 15 изменить договор перевозки, то оно/правомочное лицо должно дать необходимые указания перевозчику. [...]»</p>
<p>§ 2 Перевозчик обязан выполнять указания только в том случае, если их выполнение является возможным, осуществляется на законных основаниях и требуется в разумных пределах. Указания не должны ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерб отправителям или получателям других отправок. Любые указания не должны вести к делению отправки.</p> <p>Замечание: требуется уточнение.</p>

<p>Предложение по поправке:</p> <p>«Перевозчик не обязан выполнять указания только в том случае, если их выполнение является невозможным, осуществляется на незаконным основаниях и или требуется в неразумных пределах [...]»</p>
<p>§ 3 Если по причине положений §§ 1 и 2 настоящей статьи перевозчик не намерен выполнять полученные им указания, он должен незамедлительно уведомить об этом лицо, которое дало ему эти указания.</p>
<p>§ 4 Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом указаний, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за понесенные в результате этого убытки или ущерб в случае вины перевозчика. Если в случае, указанном во втором предложении § 1, перевозчик выполняет указания, не потребовав предъявления ему оригинала накладной, он несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за понесенные в результате этого убытки или ущерб. Любое возможное возмещение не превышает суммы, предусмотренной в случае утраты груза.</p> <p>Замечание: а не следует ли в тексте сослаться на «правомочное лицо» вместо «лица, имеющего право предъявить иск». Если да, то это упростит формулировку.</p> <p>Замечание: нынешняя формулировка не учитывает право перевозчика отказаться от выполнения инструкций в случаях, указанных в § 2.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом указаний, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, при условии, что он не сообщил об этом лицу, которым инструкции были даны, в ситуации, указанной в § 3, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за понесенные в результате этого убытки или ущерб [...]»</p>
<p>§ 5 Перевозчик имеет право потребовать оплату дополнительных провозных платежей и расходов, возникших в связи с выполнением данных ему указаний, если только они не возникли по вине перевозчика.</p> <p>Замечание: следует проверить формулировку.</p> <p>Замечание: если инструкции были надлежащим образом выполнены, то перевозчик должен иметь право потребовать оплату дополнительных провозных платежей и т. д. Последствия невыполнения инструкций должным образом указаны в § 4. По этой причине фразу «если только они не возникли по вине перевозчика» предлагается исключить.</p>
<p>Статья 17 Препятствия к перевозке и выдаче груза</p>
<p>§ 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 указания 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.</p> <p>Замечание: необходимо прояснить вопрос о том, почему лицо, с которым необходимо связаться перевозчику, меняется, уже когда груз прибывает в <i>страну</i> назначения. В этом случае груз может находиться весьма далеко от получателя.</p>

<p>§ 2 Если получатель дал указание о выдаче груза другому лицу, то § 1 настоящей статьи применяется так, как если бы получатель был отправителем, а другое лицо — получателем.</p>
<p>§ 3 Если препятствий к перевозке можно избежать путем изменения маршрута, то перевозчик решает, следует ли изменить маршрут или в интересах правомочного лица перевозчику следует запросить у него указания.</p>
<p>§ 4 Если препятствия к выдаче груза устранены до получения перевозчиком указаний отправителя, то груз выдается получателю. Отправитель должен быть уведомлен об этом незамедлительно.</p>
<p>Статья 18 Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза</p>
<p>§ 1 Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, вызванных его запросом указаний или выполнением указаний 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.</p> <p>Замечание: следует проверить формулировку.</p> <p>Замечание: второе предложение не было приведено вновь в случае видов деятельности, описанных в §§ 2 и 3, что представляется неоправданным.</p>
<p>§ 2 Если перевозчик не может в разумные сроки с учетом различного состояния грузов получить законные и разумные указания, он принимает такие меры, которые представляются ему наиболее целесообразными в интересах правомочного лица, связанных с перевозкой. Он может, например, отправить груз обратно отправителю или выгрузить груз за счет правомочного лица. После этого перевозка считается завершенной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза в интересах правомочного лица. Вместе с тем он может передать груз третьей стороне, и тогда он несет ответственность лишь за разумный выбор этой третьей стороны. При этом сохраняется право взыскания из стоимости груза платежей, причитающихся по договору перевозки, а также всех других расходов,</p> <p>Замечание: следует усовершенствовать формулировку. Является ли формулировка «право взыскания из стоимости груза платежей» достаточно ясной?</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«[...] При этом сохраняется право взыскания из стоимости груза платежей, причитающихся по договору перевозки, а также всех других расходов, связанных с перевозкой».</p>
<p>§ 3 Перевозчик может продать груз, не дожидаясь инструкций правомочного лица, если это необходимо с учетом скоропортящегося характера груза или его состояния 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 указаний, выполнение которых могло быть справедливо потребовано; в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз. Все меры должны быть приняты в соответствии с действующим законодательством.</p> <p>Замечание: расходы, понесенные перевозчиком при уничтожении груза, включены не были. После слов «в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз» следует добавить «за счет отправителя».</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«[...] в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз за счет отправителя. [...]»</p>

<p>§ 4 Если груз был продан, то выручка, за вычетом расходов, подлежащих взысканию из стоимости груза, передается в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки от продажи груза меньше суммы этих расходов, то перевозчик имеет право на получение разницы.</p> <p>Замечание: следует рассмотреть вопрос о том, является ли фраза «подлежащих взысканию из стоимости груза» достаточно четкой.</p>
<p>Глава 3 Ответственность</p>
<p>Статья 19 Обоснование ответственности</p>
<p>§ 1 Договорный перевозчик несет ответственность за убытки и ущерб, понесенные в результате полной или частичной утраты или повреждения груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, а также за превышение срока доставки.</p>
<p>§ 2 Если перевозка в соответствии с одним договором осуществляется несколькими последующими перевозчиками, то договорный перевозчик и все последующие перевозчики несут солидарную ответственность.</p>
<p>§ 3 Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо превышение срока доставки произошли по вине правомочного лица или в связи с выполнением данного им указания не вследствие ошибки перевозчика, а также в связи с внутренним дефектом груза или обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить.</p> <p>Замечание: требуется пояснение относительно того, что именно подразумевается под формулировкой «или в связи с выполнением данного им указания не вследствие ошибки перевозчика».</p> <p>Замечание: ответственность перевозчика в большем объеме, чем ответственность, предусмотренная в статье 23 ЦИМ, представляется необоснованной. Поэтому перевозчика следует также освободить от ответственности в обстоятельствах, описанных в § 3 статьи 23 ЦИМ.</p>
<p>Статья 20 Предположение об утрате груза</p>
<p>§ 1 Лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может без необходимости предъявления дальнейших доказательств считать груз утраченным, если в течение трех месяцев после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или не прибыл для выдачи получателю.</p> <p>Замечание: требуется уточнение. Следует рассмотреть вопрос о том, будет ли в данном случае уместно использовать формулировку «уполномоченное лицо» вместо «лицо, имеющее право предъявить иск». Если да, то это упростит формулировку.</p> <p>Предложение по поправке: «[...] в течение трех месяцев после окончания срока доставки, определенного в соответствии со статьей 13, груз не был выдан получателю или не прибыл для выдачи получателю».</p>
<p>§ 2 Это лицо по получении возмещения за утраченный груз может потребовать в письменном виде, чтобы оно было немедленно уведомлено, если утраченный груз будет найден в течение одного года после выплаты возмещения. Перевозчик подтверждает получение этого требования в письменном виде.</p>
<p>§ 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 превышение срока доставки согласно статье 25.</p>

<p>Замечание: необходимо прояснить вопрос о том, что подразумевается под «уплатой платежей, вытекающих из договора перевозки». Идет ли речь о «расходах, связанных с перевозкой»? Кроме того, следует рассмотреть вопрос о том, будет ли в данном случае уместно использовать формулировку «уполномоченное лицо» вместо «лицо, имеющее право предъявить иск». Если да, то это упростит формулировку.</p>
<p>§ 4 При отсутствии требования, указанного в § 2, либо указаний, данных 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 постановлениям, действующим в месте нахождения груза.</p> <p>Замечание: формулировка «перевозчик имеет право распоряжаться» не предусматривает, что перевозчик получает право распоряжаться грузом.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«При отсутствии требования, указанного в § 2, либо указаний, данных в срок, предусмотренный в § 3, или если груз найден по истечении более чем одного года после выплаты возмещения, перевозчик имеет право получает права распоряжаться грузом им согласно законам и постановлениям, действующим в месте нахождения груза».</p>
<p>§ 5 Любое обязательство получателя принимать найденный груз регулируется законами, применимыми в государстве, в котором находится место, предназначенное для выдачи груза.</p>
<p>Статья 21 Возмещение в случае утраты</p>
<p>§ 1 В случае полной или частичной утраты груза перевозчик возмещает стоимость груза, действующую 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.</p>
<p>§ 2 Стоимость груза устанавливается на основе рыночной цены в месте, где он был принят к перевозке, а за неимением таковой — на основе обычной 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.</p>
<p>§ 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.</p> <p>Замечание: возмещение в сумме 17 специальных прав заимствования представляется уместным и должно быть включено, т. е. квадратные скобки следует снять.</p>
<p>§ 4 Кроме того, перевозчик возмещает провозные платежи, оплаченные таможенные сборы и прочие расходы, связанные с перевозкой. Если часть груза была выдана, то по аналогии применяется второе предложение § 1.</p> <p>Замечание: следует уточнить, что должны быть погашены не только таможенные сборы, но и другие элементы, если они ранее были уплачены перевозчику. Следует проверить формулировку.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Кроме того, перевозчик возмещает провозные платежи, оплаченные таможенные сборы и прочие расходы, связанные с перевозкой, в той мере, в какой они уже были уплачены перевозчику. [...]»</p>

<p>§ 5 В случае утраты интермодальной транспортной единицы или ее съемных частей возмещение ограничивается обычной стоимостью такой единицы или ее съемных частей, действовавшей в день и месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено обычной стоимостью, существовавшей в день и в месте приема транспортной единицы к перевозке перевозчиком. То же самое касается утраты порожнего вагона, который перевозится в качестве груза по договору перевозки.</p>
<p>§ 6 Никакое другое возмещение выплате не подлежит.</p>
<p>Статья 22 Расчетная единица</p>
<p>§ 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.</p>
<p>§ 2 Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства-участника сторону настоящего правового режима, настоящей Конвенции, которая 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 сторону настоящей Конвенции, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.</p> <p style="padding-left: 40px;">Замечание: следует проверить формулировку и обеспечить ее соответствие.</p> <p style="padding-left: 40px;">Предложение по поправке:</p> <p style="padding-left: 40px;">«Договаривающееся государство» заменить на «Договаривающаяся сторона».</p>
<p>Статья 23 Ответственность за потери во время перевозки</p>
<p>§ 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:</p> <p>a) два процента от массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов;</p> <p>b) один процент от массы сухих грузов.</p>
<p>§ 2 Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно § 1, если по обстоятельствам дела доказано, что убыль вызвана не теми причинами, которые бы обосновывали применение норм естественной убыли.</p>
<p>§ 3 Если по одной накладной перевозится 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.</p>
<p>§ 4 В случае полной утраты груза или утраты одного грузового места при расчете возмещения вычет естественной убыли в процессе перевозки не производится.</p>
<p>§ 5 Настоящая статья применяется без ущерба для § 3 статьи 19.</p> <p style="padding-left: 40px;">Замечание: настоящее положение является неясным и нуждается в разъяснении.</p>

<p>Замечание: введение данного положения предполагает, что в принципе положения статьи 19 применяются не ко всем случаям ответственности. Таким образом, данное положение следует исключить.</p>
<p>Статья 24 Возмещение в случае повреждения</p>
<p>§ 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.</p> <p>Замечание: следует проверить формулировку. Нынешняя формулировка недостаточно ясна.</p> <p>Замечание: верная ссылка — это § 2 статьи 21.</p>
<p>§ 2 Кроме того, перевозчик возмещает расходы, указанные в § 3 статьи 22, в соотношении, установленном в § 1 настоящей статьи.</p> <p>Замечание: необходимо уточнить, на какое положение должна быть сделана ссылка. § 3 в статье 22 отсутствует. Верной ссылкой может быть § 4 статьи 21.</p> <p>Замечание: верная ссылка — это § 3 статьи 21.</p>
<p>§ 3 Вознаграждение не превышает:</p> <p>a) суммы возмещения за полную утрату, если весь груз в отправке обесценен из-за его повреждения;</p> <p>b) суммы возмещения за утрату обесцененной части груза, если только часть груза в отправке обесценена из-за его повреждения.</p>
<p>§ 4 В случае повреждения порожнего вагона, который перевозится в качестве груза по договору перевозки, или интермодальной транспортной единицы или их съемных частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется § 3.</p> <p>Замечание: следует проверить формулировку предложения 2.</p>
<p>§ 5 Никакое другое возмещение выплате не подлежит.</p>
<p>Статья 25 Возмещение в случае превышения срока доставки</p>
<p>§ 1 В случае превышения срока доставки, если заявитель докажет, что в результате него возник ущерб, перевозчик выплачивает возмещение, не превышающее половины размера провозных платежей.</p> <p>Замечание: требуется пояснить, почему в данном случае используется термин «заявитель». А не был ли бы здесь приемлемым термин «отправитель»? В статье 30 заявитель определяется в качестве «лица, предъявляющего претензию».</p>
<p>§ 2 В случае утраты груза или снижения его стоимости вследствие частичной утраты или повреждения груза возмещение за превышение срока доставки не выплачивается.</p> <p>Замечание: в результате превышения срока доставки груз может оказаться совершенно непригодным для использования по назначению и даже могут возникнуть расходы по его утилизации.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«В случае утраты груза или снижения его стоимости вследствие частичной утраты или повреждения либо превышения срока доставки груза возмещение за превышение срока доставки не выплачивается».</p>

<p>§ 3 Совокупность возмещения за превышение срока доставки и возмещения за частичную утрату или повреждение груза ни при каких обстоятельствах не превышает возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утраты груза.</p>
<p>§ 4 Если срок доставки был установлен на основании соглашения, то в этом соглашении могут быть предусмотрены другие способы возмещения, отличающиеся от тех, которые указаны в § 1. Если в таком случае будут превышены сроки доставки, предусмотренные в статье 13, то лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать либо возмещения, предусмотренного в соглашении, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.</p> <p>Замечание: по предложению 1: следует проверить формулировку и уточнить, что имеется в виду под фразой «другие способы», в частности в какой степени стороны могут отступать от условий, изложенных в § 1; по предложению 2: поскольку предложение 1 статьи 13 допускает согласование срока доставки, не совсем ясно, что означает ссылка на статью 13 в первой части этого предложения; по предложению 3: следует рассмотреть вопрос о том, будет ли в данном случае уместно использовать также фразу «уполномоченное лицо» вместо «лицо, имеющее право предъявить иск». Если да, то это упростит формулировку.</p>
<p>Статья 26 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 исполнении своих обязанностей. Предприятия или органы, эксплуатирующие железнодорожную инфраструктуру, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.</p>
<p>Статья 27 Прочие действия</p>
<p>§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящей статьи настоящего правового режима Конвенции, любой иск об ответственности и на любом основании может быть предъявлен перевозчику лишь на условиях и в пределах настоящей статьи настоящего правового режима Конвенции.</p>
<p>§ 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 настоящей статьи настоящего правового режима Конвенции.</p>
<p>Глава 4 Урегулирование претензий</p>
<p>Статья 28 Уведомление об ущербе</p>
<p>§ 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 перевозки. В уведомлении должен быть достаточно ясно указан ущерб.</p> <p>Замечание: положения ст. 28 Конвенции не ясны. Отсутствие точных положений о том, как именно должен определяться ущерб, которые присутствуют в тексте статьи 42 ЦИМ (коммерческий акт), или статьи 29 СМГС (коммерческий протокол). Вместо фразы «уведомление/уведомление об ущербе» мы предлагаем включить «коммерческий акт», если только уведомление об ущербе не будет составлено в виде типовой формы.</p>
<p>§ 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.</p>

<p>§ 3 Срок подачи претензий в отношении превышения сроков выдачи груза истекает, если получатель не уведомляет перевозчика о задержке выдачи в течение шестидесяти дней после выдачи груза.</p> <p>Замечание: эту формулировку следует проверить, особенно на предмет использования термина «истекает».</p>
<p>§ 4 В случае уведомления об утрате, повреждения или превышения сроков в момент выдачи груза достаточно уведомить лицо, выдающее груз. После выдачи груза любое уведомление об ущербе должно передаваться перевозчику в текстовой форме (например, по электронной почте). Направление уведомления в течение установленного для этого периода является достаточным.</p>
<p>Статья 29 Претензия</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>Замечание: эту формулировку следует проверить, особенно на предмет использования термина «может быть предъявлен».</p>
<p>§ 2 Претензия может быть предъявлена любым лицом, которое имеет право предъявить иск перевозчику (истец). Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику продолжает регулироваться законами, применимыми в государстве, в котором должен быть предъявлен иск.</p> <p>Замечание: эту формулировку следует проверить, особенно на предмет использования термина «необходимость предъявления претензии».</p>
<p>§ 3 Когда истцом является отправитель, он должен представить свой оригинал накладной. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказательство того, что последний отказался принять груз. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату своего оригинала накладной.</p>
<p>§ 4 Когда истцом является получатель, он должен представить оригинал накладной, предназначенный для сопровождения груза, если оригинал накладной был ему вручен.</p>
<p>§ 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.</p>
<p>§ 6 По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригинала накладной, с тем чтобы сделать в нем отметку об окончательном урегулировании этой претензии.</p> <p>Замечание: эту формулировку следует проверить, особенно на предмет использования термина «сделать в нем отметку».</p>
<p>§ 7 Заявитель может требовать начисления процентов на сумму возмещения, рассчитанных в соответствии с применимым национальным законодательством, начиная со дня направления перевозчику претензии в письменном виде или, если претензия не была предъявлена, со дня начала судебного разбирательства.</p>
<p>Статья 30 Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке</p>
<p>§ 1 Отправитель может предъявить иск в том случае, если получатель или третья сторона не имеют такого права в соответствии с § 2 или если существуют препятствия к выдаче груза.</p>
<p>§ 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 получателем, при условии, что это лицо получило право распоряжаться грузом.</p>

<p>Замечание: требуется уточнить, кто именно может быть «лицом, не являющимся получателем». Указывается ли это лицо получателем в качестве нового получателя?</p>
<p>§ 3 Право предъявления иска о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит только тому лицу, которое произвело оплату.</p>
<p>Статья 31 Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке</p>
<p>§ 1 Иски, 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.</p>
<p>§ 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.</p>
<p>§ 3 Иск может быть подан против другого перевозчика при подаче встречного иска или в порядке исключения в судебном процессе, связанном с основным иском по тому же договору перевозки.</p> <p>Замечание: следует проверить формулировку.</p>
<p>§ 4 Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из них.</p> <p>Замечание: следует проверить формулировку.</p>
<p>[Глава 4а Коносамент]</p> <p>Замечание: были внесены предложения как об исключении этого раздела, так и о его сохранении. В пользу исключения этой главы были приведены следующие аргументы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Обратный транспортный документ не предусмотрен ни в Единых правовых предписаниях ЦИМ, ни в СМГС, ни в КДПГ. Им будут установлены конкретные правила и процедуры. С этим обстоятельством будут связаны такие дополнительные значительные расходы для перевозчиков, как обучение персонала, развитие компьютерных систем, выполнение административных процедур и т. д. • Обратные транспортные документы требуют внесения важных изменений в законодательство во многих областях, например в таможенное законодательство, поскольку их использование не предусмотрено действующими нормами, регулирующими железнодорожные перевозки между различными странами/областями. • Обратные документы обуславливают высокий риск возникновения обстоятельств, препятствующих доставке, поскольку накладная предъявляется перевозчику не субъектом. Даже если в проекте Конвенции и существуют положения по таким ситуациям, затраты, по оценкам, возможно, будут более высокими из-за блокирования ресурсов, административных процедур, использования инфраструктуры и т. д. • Обратные документы создают высокий риск вручения груза лицу, не имеющему на него права. Это обстоятельство может быть связано со значительными расходами перевозчика, поскольку он несет ответственность за ущерб, причиненный лицу, имеющему право требования по коносаменту. • Предъявитель четко не определен, а проект конвенции не содержит положений/правил/методов/инструментов, позволяющих перевозчику проверять, имеет ли предъявитель право требования по коносаменту.

<p>[Статья 31a Выдача коносамента]</p>
<p>[Если стороны договора перевозки договариваются об использовании оборотного транспортного документа [вместо накладной], то перевозчик обязан выдать коносамент, касающийся обязательства вручить груз предъявителю.]</p> <p>Замечание: следует предусмотреть только накладную ИЛИ коносамент, т. е. квадратные скобки рядом со словом «вместо» следует снять. Обязанность подписания коносамента следует указать именно здесь, с тем чтобы не обуславливать ее применением положений (см. ст. 31b). Следует предусмотреть также возможность использования электронного коносамента. Кроме того, следует рассмотреть вопрос о допущении коносаментов, составляемых по приказу.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«§ 1 Если стороны договора перевозки договариваются об использовании оборотного транспортного документа {вместо накладной}, то перевозчик обязан выдать коносамент, касающийся обязательства вручить груз предъявителю.</p> <p>§ 2 Коносамент подписывается перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы оттиск календарного штампа, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.</p> <p>§ 3 Вместо коносамента можно использовать электронный коносамент, если это оговорено сторонами договора перевозки. Электронный коносамент считается эквивалентным коносаменту».</p>
<p>[Статья 31b Эффект коносамента; легитимация]</p>
<p>[§ 1 Статьи 5 § 2, 6, 7, 9 и 10 применяются <i>mutatis mutandis</i> в тех случаях, когда коносамент был выдан и подписан перевозчиком. К грузу прилагается копия коносамента.</p> <p>Замечание: применение указанных положений не должно зависеть от подписываемого коносамента.</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Статьи 5, § 2, 6, 7, 9 и 10 применяются <i>mutatis mutandis</i> в тех случаях, когда коносамент был выдан и подписан перевозчиком. [...]»</p>
<p>§ 2 Перевозчик не вправе опровергать презумпции, предусмотренные по § 1 в отношении указанного в коносаменте получателя, которому был передан коносамент, за исключением тех случаев, когда получатель в момент передачи коносамента знал или по грубой небрежности не знал, что содержащаяся в нем информация является неверной. Это же относится к любой третьей стороне, которой был передан коносамент.</p>
<p>§ 3 Любое требование по договору перевозки, удостоверенному коносаментом, может быть предъявлено только лицом, имеющим право требования по коносаменту. Предъявитель коносамента в его интересах считается лицом, имеющим право на предъявление требования по коносаменту.]</p>

<p>[Статья 31c Выдача груза в обмен на коносамент]</p>
<p>[§ 1 После прибытия груза в место выдачи предъявитель коносаamenta имеет право потребовать от перевозчика выдать груз после сдачи коносаamenta, которая подтверждает выдачу груза, и осуществления всех платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки. Однако перевозчик не вправе выдавать груз предъявителю коносаamenta, если он знает или по грубой небрежности не знает, что предъявитель коносаamenta не является лицом, имеющим право требования по коносаменту.</p>
<p>§ 2 Если перевозчик выдает груз стороне, не являющейся предъявителем коносаamenta, или, в случаях, охватываемых вторым предложением § 1, стороне, не являющейся лицом, имеющим право требования по коносаменту, то перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный таким образом лицу, имеющему право требования по коносаменту. Ответственность ограничивается суммой, которая подлежала бы уплате в случае утраты груза.</p> <p style="text-align: center;">Замечание: следует проверить формулировку.</p>
<p>§ 3 Если выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором по причине непредставления перевозчику коносаamenta, то перевозчик запрашивает указания у лица, имеющего право требования по коносаменту. Если перевозчик в разумный срок не может получить правомерные и разумные указания, то он обязан принять меры в соответствии со статьей 18 § 2, но без права возврата груза отправителю.]</p> <p style="text-align: center;">Замечание: требуется разъяснение точного смысла и воздействия этого положения; следует проверить формулировку.</p>
<p>Статья 31d Выполнение указаний]</p>
<p>[§ 1 В случае выдачи коносаamenta только его предъявитель обладает правом распоряжения грузом в соответствии со статьями 15 и 16. В случае препятствий к перевозке перевозчик запрашивает указания у лица, имеющего право требования по коносаменту; статья 18 применяется без права возврата груза отправителю. Перевозчик может выполнять указания только при предъявлении ему коносаamenta. Однако перевозчик не вправе выполнять какие-либо указания предъявителя коносаamenta, если перевозчик знает или по грубой небрежности не знает, что предъявитель коносаamenta не является лицом, имеющим право требования по коносаменту.</p>
<p>§ 2 Если перевозчик выполняет указания без предъявления ему коносаamenta, то он несет ответственность за ущерб, который таким образом могло понести лицо, имеющее право требования по коносаменту. Ответственность ограничивается суммой, которая подлежала бы уплате в случае утраты груза.]</p>
<p>[Статья 31e Возражения]</p>
<p>[Перевозчик может высказывать возражения против требования лица, имеющего право требования по коносаменту, только в той мере, в какой эти возражения касаются действительности заявлений, содержащихся в коносаменте, либо в той мере, в какой они вытекают из содержания коносаamenta, либо в той мере, в какой перевозчик вправе ссылаться на возражения непосредственно против лица, имеющего право требования по коносаменту. Соглашение, на которое в коносаменте содержится только ссылка, не включается в коносамент.]</p> <p style="text-align: center;">Замечание: следует проверить формулировку.</p>

[Статья 31f Коносамент как товарораспорядительный документ]
[Выдача и вручение коносамента указанному в нем получателю имеет такую же силу в смысле приобретения прав на груз, что и физическое вручение груза при условии, что груз находится во владении перевозчика. Это же относится к передаче коносамента третьим сторонам.]
Глава 5 Отношения между перевозчиками
Статья 32 Расчеты
Любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при приеме или выдаче груза провозные платежи и иные расходы, 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
<p>§ 1 Перевозчик, который в соответствии с настоящей статьей правовым режимом Конвенцией выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:</p> <p>a) перевозчик, по вине которого произошла утрата или был нанесен ущерб, несет единоличную ответственность;</p> <p>b) если утрата произошла или ущерб был нанесен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за произошедшие по его вине утрату или нанесенный ущерб; если невозможно определить степень вины каждого из перевозчиков, то возмещение распределяется между ними согласно подпункту c);</p> <p>c) если невозможно доказать, по вине какого из перевозчиков произошла утрата или был нанесен ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, за исключением тех, которые докажут, что утрата произошла или ущерб был нанесен не по их вине; 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 остальными перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.</p>
Статья 34 Договоренности относительно регрессных требований
<p>Перевозчики могут договариваться между собой об отступлении от положений статей 32 и 33.</p> <p>Замечание: положениями Конвенции следует установить срок исковой давности для права на регрессное требование, а также правила и предельные сроки для процедуры предъявления регрессного требования.</p>
Глава 6 Заключительные положения
Статья 35 Секретариат
Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций обеспечивает секретариатское обслуживание настоящей Конвенции.

<p>Статья 36 Процедуры, необходимые для подписания Конвенции и для того, чтобы стать ее Стороной</p>
<p>§ 1 Настоящая Конвенция будет открыта для подписания в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до [дата] всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций.</p>
<p>§ 2 Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами. Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.</p>
<p>§ 3 Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Депозитарию.</p>
<p>Статья 37 Вступление в силу</p>
<p>§ 1 Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.</p> <p>Замечание: следует рассмотреть вопрос о минимальном числе государств; следует также рассмотреть вопрос об уточнении числа государств, необходимого для вступления в силу: ссылка лишь на абсолютное число может означать, что Конвенция вступит в силу, но никогда не будет применяться (например, если ее ратифицируют только пять государств на территории ОТИФ).</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять государств евро-азиатского региона сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и когда эти пять государств выполняют условия, предусмотренные в пункте 3 § 1 статьи 1».</p> <p>Замечание: предлагается выбрать либо правила, применимые в случае КОТИФ, либо конкретные правила Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, принятой в Женеве 24 мая 1980 года.</p>
<p>§ 2 После того, как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся сторон по истечении шести месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.</p>
<p>Статья 38 Денонсация</p>
<p>§ 1 Любая Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем направления официального уведомления в письменной форме на имя Депозитария.</p>
<p>§ 2 Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Депозитарием уведомления о денонсации.</p>
<p>Статья 39 Прекращение действия</p>
<p>Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Сторон будет составлять менее пяти в течение двенадцати месяцев подряд, то по истечении этого двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция прекращает действие.</p> <p>Замечание: следует рассмотреть вопрос о необходимости такого положения.</p>

Статья 40 Урегулирование споров
<p>§ 1 Любой спор между двумя или более Сторонами о толковании или применении настоящей Конвенции по возможности разрешается путем переговоров между ними.</p>
<p>§ 2 Любой спор между двумя или более Сторонами о толковании или применении настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способом, указанным в пункте 1 настоящей статьи, по просьбе одной из Сторон направляется в арбитражный суд, составленный следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который является председателем. Если по истечении трех месяцев после получения просьбы одна из Сторон не назначила арбитра или если арбитры не смогли избрать председателя, любая из Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.</p>
<p>§ 3 Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, является окончательным и обязательным для сторон в споре.</p>
<p>§ 4 Арбитражный суд определяет свои собственные правила процедуры.</p>
<p>§ 5 Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов.</p>
<p>§ 6 Любые разногласия, которые могут возникнуть между сторонами в споре в отношении толкования и исполнения решения, могут быть переданы любой из таких сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес решение.</p>
<p>§ 7 Каждая сторона в споре самостоятельно несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы стороны несут в равных частях.</p>
Статья 41 Оговорки
<p>§ 1 Любая Сторона при подписании, ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней вправе заявить, что она не считает себя связанной пунктами 2–7 статьи 40 настоящей Конвенции. Другие Стороны не связаны этими пунктами в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.</p>
<p>§ 2 Любая Сторона, сделавшая оговорку, предусмотренную в пункте 1 настоящей статьи, может в любое время снять такую оговорку путем уведомления Депозитария.</p>
<p>§ 3 За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.</p> <p style="text-align: center;">Замечание: § 2 статьи 1 также допускает оговорку.</p>
Статья 42 Процедуры внесения поправок в положения Конвенции
<p>§ 1 По истечении одного года после вступления в силу настоящей Конвенции в нее могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.</p>

§ 2 Любое предложение по поправке к настоящей Конвенции, представленное Стороной настоящей Конвенции, передается Рабочей группе по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций для рассмотрения и принятия решения.

Замечание: ОТИФ и ОСЖД следует вовлечь в обсуждение поправок. Участие в совещаниях будет по-прежнему регулироваться применимыми правилами процедуры.

Предложение по поправке:

«Любое предложение по поправке к настоящей Конвенции, представленное Стороной настоящей Конвенции, передается Рабочей группе по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций для рассмотрения и принятия решения. **Секретариат сообщает также текст предлагаемых поправок соответствующим международным организациям и уведомляет об их мнении Рабочую группу».**

§ 3 Стороны настоящей Конвенции прилагают все возможные усилия на сессиях Рабочей группы для достижения консенсуса в отношении принятия предлагаемой поправки. Если, несмотря на эти усилия, консенсуса по предложенной поправке достичь не удалось, то для ее принятия в конечном счете требуется большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Предложение по поправке, принятое либо консенсусом, либо большинством в две трети Сторон, препровождается секретариатом Конвенции Депозитарию, который направляет его для принятия всем Сторонам настоящей Конвенции, а также подписавшим ее государствам.

Замечание: следует рассмотреть вопрос о введении кворума для голосования, например большинство в две трети голосов Сторон «за» в присутствии большинства Сторон. Правила голосования могут быть приведены в соответствие с новыми правилами процедуры SC.2.

Предложение по поправке:

«[...] то для ее принятия в конечном счете требуется большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон **в присутствии большинства Сторон».**

§ 4 По истечении девяти месяцев с даты направления предложения по поправке Депозитарием любая Сторона может уведомить Депозитария, что у нее имеется возражение против предложенной поправки.

Замечание: следует проверить формулировку.

§ 5 Предложенная поправка считается принятой, если по истечении девятимесячного периода, предусмотренного в предшествующем пункте, ни одна из Сторон настоящей Конвенции не направила возражений. Если возражение заявлено, то предложенная поправка не имеет силы.

§ 6 В случае страны, которая становится **Договаривающейся** с Стороной настоящей Конвенции в период между моментом уведомления о предложении по поправке и истечением девятимесячного периода, предусмотренного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Конвенции как можно скорее уведомляет новое государство-участник о предложенной поправке. Новое государство-участник может проинформировать Депозитария об имеющемся возражении против предложенной поправки до истечения этого девятимесячного периода.

Замечание: следует рассмотреть вопрос о замене термина «страна» на «государство».

§ 7 Депозитарий как можно скорее уведомляет все Стороны о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4 и 6 настоящей статьи, а также о любой поправке, принятой согласно пункту 5 выше.

<p>§ 8 Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты уведомления Сторон Депозитарием о таком принятии.</p>
<p>§ 9 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.</p>
<p>§ 10 Любой такой документ, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.</p>
<p>Статья 43 Созыв конференции</p>
<p>§ 1 После вступления в силу настоящей Конвенции любая Сторона может путем уведомления, направленного секретариату Конвенции, обратиться с просьбой о созыве конференции по обзору настоящей Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает об этой просьбе всем Сторонам и созывает конференцию по обзору при условии, что в течение четырехмесячного срока после сообщения секретариата Конвенции не менее одной четверти Сторон настоящей Конвенции уведомят секретариат о своем согласии с этой просьбой.</p>
<p>§ 2 Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то секретариат Конвенции уведомляет об этом все Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им целесообразным. Не позднее чем за три месяца до открытия конференции секретариат Конвенции направляет всем Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также тексты таких предложений.</p> <p>Замечание: следует привлечь ОТИФ и ОСЖД:</p> <p>Предложение по поправке:</p> <p>«Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то секретариат Конвенции уведомляет об этом все Стороны и соответствующие международные организации и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им целесообразным. [...]»</p>
<p>§ 3 Секретариат Конвенции приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 2 статьи 36 [статья о процедурах подписания] настоящей Конвенции.</p> <p>Замечание: надлежит рассмотреть вопрос о том, следует ли приглашать на саму конференцию соответствующие международные организации (в частности, ОТИФ и ОСЖД) на основании этой Конвенции либо же этот вопрос следует решать в соответствии с действующими правилами процедуры.</p>
<p>Статья 44 Заявление о территориях</p>
<p>§ 1 Каждая страна может при передаче своей ратификационной грамоты или акта о присоединении или в любое время впоследствии заявить путем адресованного Депозитарию уведомления о том, что настоящая Конвенция распространяется на все или часть территорий, за международные отношения которой она несет ответственность. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в уведомлении по истечении девяноста дней после получения Депозитарием упомянутого уведомления или, если в тот день Конвенция еще не вступит в силу, после вступления ее в силу.</p>

§ 2 Любая страна, которая сделала заявление на основании предшествующего пункта о распространении действия настоящей Конвенции на любую территорию, за международные отношения которой она несет ответственность, может денонсировать Конвенцию отдельно в отношении этой территории в соответствии с положениями статьи 38 [статья о денонсации].

Статья 45 Уведомление, направляемое Депозитарием

В дополнение к уведомлениям, предусмотренным в статьях 42 и 43 [статья о внесении поправок и статья о созыве конференции], Депозитарий уведомляет страны, упомянутые в пункте 1 статьи 36 [статья о процедурах подписания], и страны, которые стали Договаривающимися сторонами согласно пункту 2 статьи 36 [статья о процедурах подписания], о:

- a) ратификации и присоединения в соответствии со статьей 36 [статьей о процедурах подписания];
- b) датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 37 [статьей о вступлении в силу];
- c) денонсациях в соответствии со статьей 38 [статьей о денонсациях];
- d) прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 39 [статьей о прекращении действия];
- e) уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 44 [статьей о заявлении для территорий];
- f) заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 41 [статьи об оговорках].

Замечание: в подпункт f) следует включить также оговорку по § 2 статьи 1. Можно было бы также рассмотреть возможность включения уведомления о двусторонних соглашениях (см. замечание к § 3 статьи 1).

Статья 46 Сдача настоящей Конвенции на хранение Генеральному секретарю

Настоящим Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций назначается Депозитарием этой Конвенции,

в удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные с этой целью, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено [место] [дата] в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

Замечание: добавление включено в соответствии с обычной международной практикой.

Предложение по поправке:

«Настоящим Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций назначается депозитарием этой Конвенции, **который препровождает засвидетельствованную точную копию Конвенции всем подписавшим ее и присоединившимся к ней государствам. [...]**»