

Distr.: Restricted  
19 May 2017  
Russian  
Original: English and Russian

---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

**Пятнадцатая сессия**

Женева, 22-24 мая 2017 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Мониторинг результатов экспериментальных испытаний**

**Результаты экспериментальных испытаний проекта  
юридических положений единого железнодорожного  
права (Германия-Польша-Беларусь-Российская  
Федерация)**

**Представлено Deutsche Bahn AG**

**Рабочая встреча в целях проведения виртуальной пробной перевозки  
на основе нового правового инструмента ЕЭК ООН  
«Единое железнодорожное право» (ЕЖП)  
с 15 по 17 мая 2017 г. в г. Берлине**

**Участники:**

**Железные дороги:** ОАО РЖД, PKP Cargo, DB AG

**Экспедиторы:** Transcontainer Europe, TransEurasiaLogistics, DB Cargo Logistics

**Эксперты:** проф. д-р Райнер Фрайзе

**ОТЧЕТ**

Представители участвующих железных дорог проанализировали виртуальную железнодорожную перевозку по маршруту Германия – Польша – Белоруссия – Россия на основе ЕЖП. В качестве конкретного маршрута могут использоваться разные транспортные сообщения. Например: Бремен – Малашевиче/Брест – Москва или Вольфсбург – Малашевиче/Брест – Калуга.

Были обсуждены следующие темы и сделаны нижеперечисленные выводы:

**1. Заключение договора**

ЕЖП применяется в том случае, если все стороны договора перевозки, то есть отправитель и все железные дороги, участвующие в исполнении договора, договорились о том, что на единый транспортный договор должно распространяться ЕЖП (п. 2 § 1 ст. 1 ЕЖП). Отправителем может быть грузоотправитель или экспедитор. ЕЖП начинает применяться только при наличии согласия сторон. Очевидно, что стороны приходят к такому согласию только после завершения всех работ по подготовке осуществления перевозки из места отправления до места назначения. Какие именно действия по подготовке подлежат проведению, в ЕЖП не оговорено, поскольку конкретные действия по подготовке могут различаться в зависимости от перевозимых грузов и направления перевозки. Важно, чтобы соглашение о применении ЕЖП достигалось на добровольной основе; обязательства по согласованию применения ЕЖП не существует (отсутствие обязательства о выполнении перевозки).

**2. Распределение затрат**

По действующему праву при заключении договора его стороны должны согласовать, как распределяются затраты между отправителем и получателем. Порядок распределения затрат в ЕЖП не предписан (ст.8 ЕЖП).

**3. Сроки поставки**

ЕЖП не предписывает конкретных сроков поставки, а предполагает наличие договоренности между сторонами; в противном случае предусматриваются соразмерные сроки поставки (ст. 13 ЕЖП). Поэтому при заключении договора его сторонам рекомендуется установить сроки

поставки, исходя, в частности, из данных по расписанию движения поездов. Как правило, это совпадает с пожеланиями клиентов

#### **4. Отличия в договоренностях об ответственности**

ЕЖП допускает расширение сферы ответственности перевозчика (§ 2 ст. 3 ЕЖП). Поэтому при заключении договора стороны должны согласовать между собой границы расширения ответственности железных дорог. Участники сошлись во мнении о том, что железным дорогам следует придерживаться действующих на сегодняшний день правил и не повышать ответственности железных дорог.

#### **5. Таможенные процедуры, п. 2 ст. 4 ЕЖП**

При согласовании применения ЕЖП требования таможенного законодательства не изменяются. Необходимо обратиться к таможенным органам с просьбой о признании транспортной накладной по ЕЖП, также как накладной ЦИМ/СМНС.

#### **6. Перевозочные документы**

##### **(а) Транспортная накладная, §§ 2-4 ст. 5 ЕЖП**

В случае применения ЕЖП транспортная накладная также подлежит оформлению. Договор перевозки не существует отдельно на ряду с транспортной накладной; кроме того, договор перевозки не имеет содержания, отличного от содержания транспортной накладной.

Поскольку ни один перевозчик не начинает перевозку без наличия транспортной накладной (см. п. 2 § 3 ст. 5 ЕЖП), на практике не встречается случаев отсутствия транспортной накладной в начале перевозки, а наблюдаются только случаи утраты транспортной накладной в пути. Поэтому п. 3 § 2 ст. 5, касающийся первого указанного случая – «отсутствия транспортной накладной» - не имеет самостоятельного практического значения и, по мнению представителей железных дорог, может быть приравнен к «утрате». С учетом вышесказанного мы предлагаем экспертной группе по ЕЖП рассмотреть возможность изменения формулировки п. 3 § 2 ст. 5 и переноса слова «отсутствие» на третье место после слова «утрата» либо полного удаления этого слова.

Сегодняшний образец транспортной накладной, в частности накладной ЦИМ/СМГС, может без каких-либо сложностей быть изменен с учетом всех особенностей европейско-азиатского транспортного договора. При этом должны указываться применяемые языки, а при необходимости должен предусматриваться перевод. При утверждении образца транспортной накладной (по образцу транспортной накладной ЦИМ/СМГС) следует обеспечить возможность указания всех сведений, необходимых для осуществления перевозки:

- возможное расширение ответственности,
- полный срок поставки и частичные сроки поставок отдельных перевозчиков (если они не установлены отдельно в отношениях между железными дорогами),

- место перехода права распоряжения от отправителя к получателю,
- уполномоченные лица (в частности, экспедиторы) отправителя или получателя для дачи дополнительных распоряжений и выдачи указаний в случае возникновения препятствий.

#### **(b) Сопроводительные документы**

Прочие сопроводительные документы, передаются, как и до сих пор, отправителем и указываются в транспортной накладной. Коммерческий счет часто требуется для таможенного оформления груза.

#### **7. Распределение задач**

В основу предписаний по упаковке, маркировке, погрузке и выгрузке грузов положены известные принципы. Если между сторонами нет иных договоренностей, статьей 11 ЕЖП предусмотрено, что упаковка, маркировка и отгрузка груза вменяется отправителю и что он несет ответственность за допущенные ошибки.

#### **8. Право распоряжения грузом, ст. 15**

Важно, чтобы получатель определил условия перехода права распоряжения грузом к получателю в накладной с учетом требований конкретной перевозки, поскольку в противном случае право распоряжения переходит к получателю лишь после прибытия груза в место назначения. Смотри по необходимости, отправитель может определить в накладной иное время, место и/или иных уполномоченных лиц для осуществления права распоряжения.

#### **9. Препятствия к перевозке и выдаче груза и выдача указаний**

§ 3 ст. 17 ЕЖП следует понимать так, что перевозчик должен запросить указание лица, обладающего правом распоряжения грузом (см. п. 8 ст. 2) в том случае, если это отвечает интересам данного лица. Так, например, это может понадобиться в том случае, если изменение маршрута следования приводит к тому, что груз перевозится через другие страны и проходит через другие пограничные пункты.

#### **10. Выдача груза, ст. 14 ЕЖП**

Перевозчик обязан передать груз только после оплаты всех причитающихся ему сумм. По ЕЖП получатель не обязан принимать груз и транспортную накладную. Эта обязанность, как указано в § 3 ст. 14, может быть установлена национальным законодательством по месту назначения.

Помимо того, обязательство получателя перед отправителем по приемке груза может быть зафиксировано в договорной форме (в частности, в договоре купли-продажи).

## **11. Ответственность**

### **(a) Выявление ущерба**

В соответствии с ЕЖП железная дорога не обязана составлять коммерческий акт в случае возникновения ущерба, уведомление об ущербе является задачей потерпевшего, понесшего ущерб (ст. 28 ЕЖП).

Тем не менее, железные дороги по-прежнему заинтересованы в установлении места возникновения ущерба с целью выявления железной дороги, несущей ответственность за него (ст. 33 ЕЖП). Поэтому следует исходить из того, что при возникновении ущерба в пути железные дороги и в будущем будут составлять коммерческий акт и, например, привлекать для этого в том числе и экспертов. В ходе этих действий некоторые повреждения могут устраняться еще в пути.

Поэтому каждой железной дороге рекомендуется составлять коммерческий акт при приемке груза от предыдущей железной дороги в случае обнаружения ущерба. Поскольку только на основании такого коммерческого акта можно отнести ущерб к определенной железной дороге, которая в отношениях между железными дорогами будет единолично отвечать за его возникновение. Для этого железным дорогам целесообразно разработать единый формуляр, сравнимый с «Коммерческим актом ЦИМ/СМГС».

Если уведомление об ущербе осуществляется получателем при отсутствии коммерческого акта перевозчика и если ущерб не может быть отнесен к одному перевозчику, тогда участвующие железные дороги отвечают за него совместно (в соответствии с § 1 с ст. 33).

Если ущерб очевиден, то получатель обязан уведомить о нем при выдаче груза. Если ущерб не очевиден, ему предоставляется срок для уведомления о таком в течение семи дней после выдачи груза (ст. 28 ЕЖП). Место и время выдачи груза как правило согласовываются между выдающей груз железной дорогой и получателем, в частности если участвует владелец подъездных путей.

Если получатель подключает владельца подъездных путей, принимающего вагоны у последнего перевозчика, то получатель обязан уведомить об ущербе последнего перевозчика, поскольку транспортный договор заканчивает свое действие при передаче вагонов владельцу подъездных путей. В случае уведомления об ущербе по электронной почте, рекомендуется отправить данное сообщение все участвующим железным дорогам.

### **(b) Принципы определения ответственности и возмещения ущерба**

Принципы определения ответственности были проанализированы на примере конкретных случаев возникновения ущерба.

Во-первых, было установлено, что в настоящее время процедура урегулирования ущерба является очень сложной, поскольку делается различие между пространствами ЦИМ и СМГС, в которых практика регулирования существенно отличается. Многие случаи ущерба

регулируются потерпевшими через их транспортных страхователей, которые затем пытаются предъявить регрессивные иски отдельным перевозчикам или их страхователям. Часто стороны приходят к мировой сделке во внесудебном порядке.

В соответствии с ЕЖП в случае утраты или повреждения груза (ст. 21, 24 ЕЖП) действуют **следующие правила:**

Если перевозимый груз имеет стоимость, не превышающую [17] СДР за кг, ущерб компенсируется потерпевшему в полном размере (окончательный размер возмещения из расчета на кг еще должен быть установлен). Если же стоимость груза за кг выше (например, при перевозке телевизоров или компьютеров), размер ущерба, превышающий эту границу, в соответствии с ЕЖП не компенсируется. Это оказывает влияние, в частности, на грузы с высокой стоимостью и небольшим весом.

Используемая в ЕЖП расчетная единица, применяемая Международным валютным фондом, определена в ст. 22 ЕЖП. Эта единица специального права заимствования подлежит пересчету в национальную валюту государства по курсу на соответствующую дату. Пересчет выполняется в соответствии с § 2 ст. 22 ЕЖП. Если размер возмещения ущерба должен указываться в иной валюте (например, в долларах США), пересчет должен производиться по иной методике. При **превышении сроков поставки** возмещается только возникший ущерб, а именно в размере, не превышающем половины стоимости груза (ст. 25 ЕЖП).

#### **(c) Случай исключения ответственности**

В ЕЖП предусмотрено меньше случаев исключения ответственности, чем в ЦИМ и СМГС. Оставшиеся четыре существенные причины исключения ответственности указаны в § 3 ст. 19 ЕЖП. Если перевозчик ссылается на одну из причин исключения ответственности, он обязан доказать наличие предпосылок для признания этой причины исключения ответственности.

ЕЖП не содержит положений о распределении бремени доказывания. В случае применения ЕЖП действует общий правовой принцип, согласно которому сторона, ссылающаяся на более благоприятное для нее положение, должна доказать наличие предпосылок для применения данного положения. В целом действует принцип: может ли применяться ЕЖП зависит от того, как оно одобрено для применения между участвующими государствами.

#### **(d) Предъявление претензий по возмещению ущерба**

В отличие от СМГС в соответствии с ЕЖП (ст. 30) претензии по возмещению ущерба может предъявить **как** отправитель, **так и** получатель - в зависимости от того, кто обладает правом распоряжения. Вследствие этого, еще обладающий правом распоряжения отправитель

предъявляет претензии к первой железной дороге, а получатель, к которому перешло право распоряжения, предъявляет их к железной дороге, выдающей груз.

## **12. Подсудность**

Представители железных дорог констатировали, что в ЕЖП отсутствуют положения о подсудности, в то время как § 4 ст. 47 СМГС содержит общее положение, в котором указано, что иск предъявляется в суде, компетентность которого установлена национальным законодательством. ЦИМ содержит подробное положение по подсудности, включенное в ст. 46 ЦИМ.

## **13. Срок давности претензий и истечение срока давности**

В отношении срока давности ЕЖП также не содержит никаких положений, относя этот вопрос к компетенции соответствующего национального законодательства.

§ 3 ст. 28 ЕЖП гласит, что претензии, касающиеся превышения сроков поставки, утрачивают силу, если получатель не заявил перевозчику об этой просрочке в течение 60 дней после передачи груза. Было установлено, что перевод терминов в ст. 25 и 28 ЕЖП не идентичен, поэтому мы просим группу экспертов перепроверить этот факт.

## **14. Подведение итогов по результатам совещания:**

(a) Представителям железных дорог известно, что ЕЖП еще формально не вступило в силу. Поэтому необходимо также выяснить, как ЕЖП может применяться на предварительном этапе до его формального вступления в силу в отношении фактических проводимых перевозок.

(b) ЕЖП открывает перед сторонами широкие возможности выбора формулировок по самым разным аспектам. Поэтому при заключении договора сторонам (отправителю и участвующим железным дорогам) необходимо согласовать между собой, как они воспользуются этими возможностями (например, в отношении определения сроков поставки).

(c) Поскольку ЕЖП не устанавливает процедур осуществления перевозки, между участвующими перевозчиками, существует необходимость заключения соответствующих соглашений между железными дорогами (например, по составлению коммерческих актов).

(d) Существующая транспортная накладная ЦИМ/СМГС может быть без каких-либо сложностей изменена с учетом требований европейско-азиатского транспортного договора на основе ЕЖП. Дополнительные соглашения между сторонами также могут быть включены в данную накладную (см. напр. графу 7 транспортной накладной ЦИМ/СМГС).

(e) ЕЖП не предъявляет новых требований к сопроводительным документам. Поэтому используемые сегодня обязательные документы могут применяться и в будущем (например, вагонная ведомость, контейнерная ведомость, а также согласованный для дальнейшего применения формуляр «совместного коммерческого акта ЦИМ/СМГС»).

(f) В целом представители железных дорог пришли к выводу, что ЕЖП по своему содержанию применимо к рассмотренным виртуальным пробным перевозкам. Тем не менее, некоторые процедуры и документы нуждаются в адаптации.

---