

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по железнодорожному
транспорту**

Специальная сессия

Женева, 10–12 июля и 29 сентября 2023 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

**Доклад Рабочей группы по железнодорожному
транспорту о работе ее специальной сессии,
состоявшейся в 2023 году**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение предварительной повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5–6	2
III. Доработка положений Конвенции о едином железнодорожном праве (пункт 2 повестки дня)	7–10	2
IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня).....	11	14
V. Резюме решений и чтение проекта доклада (пункт 4 повестки дня).....	12	14



I. Участники

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) провела свою специальную сессию 10–12 июля и 29 сентября 2023 года в Женеве.
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие представители следующих стран: Австрии, Венгрии, Германии, Зимбабве, Нидерландов, Польши, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Франции и Швейцарии. Присутствовал представитель Европейской комиссии (ЕК).
3. На сессии были представлены Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам и Центральное управление проекта Трансевропейской железнодорожной магистрали.
4. В работе сессии приняли участие следующие представители частного сектора: МКЖТ и «Дойче Бан». В качестве независимого эксперта присутствовал юрисконсульт по вопросам железнодорожного права.

II. Утверждение предварительной повестки дня

5. SC.2 утвердила предварительную повестку дня сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.2/240.
6. Помимо документа ECE/TRANS/SC.2/2023/1, SC.2 также приняла к сведению неофициальные документы, представленные на сессии, а именно неофициальный документ № 1 (2023 года), в котором излагаются замечания и предложения по изменениям текста проекта положений, направленные Францией, и неофициальный документ № 2 (2023 года) с замечаниями и предложениями ОАО «Российские железные дороги», представленный Российской Федерацией.

Документация

ECE/TRANS/SC.2/240

III. Доработка положений Конвенции о едином железнодорожном праве

7. С учетом замечаний и предложений по изменению текста, изложенных в документе ECE/TRANS/SC.2/2023/1, неофициальном документе № 1 (2023 года) и неофициальном документе № 2 (2023 года), SC.2 приняла следующее решение:

- Название: не изменять, оставить существующее: «Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов». Добавление «между Европой и Азией» не было утверждено в силу решения о том, что данная конвенция в принципе может применяться в целях содействия международным перевозкам грузов и за пределами Евразийского континента.
- Обеспечение единообразного использования терминов: решено использовать в тексте следующие термины:
 - «конвенция» вместо «правовой режим»;
 - «Договаривающиеся стороны» — в отношении государств, на которые распространяется действие настоящей Конвенции; и
 - «он» — в качестве местоимения, обозначающего отправителя и получателя.
- Преамбулу изложить в следующей редакции:

«Государства, являющиеся Сторонами настоящей Конвенции, именуемые далее "Договаривающимися сторонами",
осознавая необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами

транспорта путем содействия международным перевозкам грузов между Европой и Азией,

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),

отмечая Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС),

отмечая необходимость предусмотреть обстоятельства, при которых ни правила ЦИМ, ни правила СМГС не применяются на всем пути следования, в частности для евро-азиатского железнодорожного грузового сообщения,

считая, 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,

отдавая себе отчет в стремительном росте объема железнодорожных перевозок между Европой и Азией и необходимости увеличения рыночной доли железнодорожных перевозок, призванного снизить воздействие грузоперевозок на состояние окружающей среды, путем уменьшения административных и договорных барьеров в этой отрасли,

отмечая, что настоящая Конвенция будет сосуществовать с двумя действующими железнодорожными правовыми режимами (ЦИМ и СМГС), которые по-прежнему применяются к международным перевозкам грузов в пределах их соответствующих географических зон,

договорились о нижеследующем:»

- Ст. 1, п. 1, подпункт 3: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Настоящая 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 Конвенции, и

2. если договор перевозки предусматривает, что этот договор подпадает под действие настоящей Конвенции, и

3. если ни одно из следующих положений не применяется ко всему маршруту, охватываемому договором перевозки:

a) положения ЦИМ, положения СМГС, или

b) двусторонние или многосторонние соглашения между Договаривающимися сторонами.»

- Ст. 1, п. 2 оставить без изменений, т. е. не заменять словосочетание «мультимодальные перевозки» на «договор мультимодальных перевозок».

- Ст. 1, п. 2, подпункт 1: принять предложенную поправку к тексту и изложить его в следующей редакции:

«1. если применение настоящей Конвенции не противоречит никакому международному договору, регулиющему осуществление таких дополнительных перевозок, и»
- Ст. 1, п. 3: принять предложенную поправку к тексту и изложить его в следующей редакции:

«Две или более Договаривающиеся стороны могут заключать соглашения, в которых настоящая Конвенция признается применимой к договорам железнодорожной перевозки между их странами в случаях, которые не предусмотрены в § 1 и § 2.»

Обсуждался также вопрос о том, каким образом многосторонние или двусторонние соглашения, упомянутые в п. 3 ст. 1, должны доводиться до сведения всех Договаривающихся сторон. Было решено, что этот вопрос следует передать на рассмотрение Рабочей группе по железнодорожному транспорту после принятия и вступления в силу Конвенции.
- Ст. 2, подпункт 1: оставить без изменений, т. е. сохранить существующее определение.
- Ст. 2, подпункт 4: оставить без изменений, поскольку было решено использовать этот термин в конвенции.
- Ст. 2, подпункт 9: дополнительно скорректировать текст (последнее предложение) следующим образом:

«...Порожние вагоны могут также рассматриваться сторонами договора в качестве груза.»
- Ст. 2, подпункт 12: принять предложенную поправку к тексту и изложить его в следующей редакции:

«"Электронная накладная" означает накладную, оформленную в виде данных, записанных в электронной форме, подлинность и целостность которых обеспечивается во всех случаях и которые характеризуются теми же функциями, что и накладная.»
- Ст. 2, подпункты 12а и 12b: сохранить текст и пронумеровать как новые пункты 13 и 14 соответственно, а также включить в новый пункт 16 следующее определение электронного коносамента:

«"Электронный коносамент" означает коносамент, оформленный в виде данных, записанных в электронной форме, подлинность и целостность которых обеспечивается во всех случаях и которые характеризуются теми же функциями, что и коносамент.»
- Ст. 2, подпункт 15: принять предложенную поправку к тексту и изложить его в следующей редакции:

«"Тарифы" означают системы ценообразования перевозчика, действующие согласно закону или определяемые стоимостью услуг перевозчика, на основании которых устанавливаются провозные платежи по договору перевозки.»
- Ст. 2, подпункт 16: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«"Опасные грузы" означают такие вещества и изделия, перевозка которых запрещена Правилами международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ — Добавление С к КОТИФ) или положениями приложения 2 к СМГС либо разрешена при соблюдении предписанных в этих документах условий.»

- Ст. 3, п. 1: оставить без изменений в части ссылки на пункт 2 (ссылку не добавлять) и при этом исключить словосочетание «согласованных Сторонами» в конце пункта.
- Ст. 3, п. 2: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Перевозчик может брать на себя дополнительные ответственность и обязательства по отношению к тем, которые предусмотрены настоящей Конвенцией. Кроме того, сумма возмещения, подлежащая выплате отправителем в соответствии со статьями 7 и 11, может быть ограничена, но не может быть ниже суммы, за которую перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящей Конвенцией в случае полной утраты груза.»
- Ст. 4, подпункт 1: заменить словосочетание «договаривающихся сторон» на словосочетание «сторон договора».
- Ст. 4, подпункт 6: исключить термин «(технические)».
- Ст. 5, п. 3: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Накладная подписывается отправителем и договорным перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы оттиск календарного штампа, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.

Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить в накладной прием груза и вернуть отправителю оригинал накладной, который предназначен для отправителя.»
- Ст. 5, п. 4: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Вместо накладной можно использовать электронную накладную, если это оговорено сторонами, участвующими в договоре перевозки.»
- Ст. 6, п. 1, подпункт e): оставить без изменений, т. е. не добавлять ссылку на лицо, указанное в подпунктах c) и d).
- Ст. 6, п. 1, подпункт h): оставить без изменений, т. е. не включать ссылку на МПОГ.
- Ст. 6, п. 1, подпункт j): заменить «номер(а) вагона(ов)» на «идентификационные номера вагонов».
- Ст. 6, п. 2, подпункт a): оставить без изменений, т. е. сохранить формулировку «которые берет на себя отправитель».
- Ст. 6, п. 3: после слова «стороны» добавить слово «договора».
- Ст. 7, п. 1, подпункт a): в конце данного подпункта перед словами «сведений; или» добавить словосочетание «недостаточных, неправильных или не соответствующих действительности».
- Ст. 7, п. 2: в английском тексте исправить опечатку в слове «extent» (ранее «extend»).
- Ст. 7, п. 3: оставить без изменений, т. е. не заменять словосочетание «перевозчик может требовать» словосочетанием «отправитель обязан возместить».
- Ст. 7, п. 4: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Перевозчик не вправе требовать возмещения расходов или издержек и обязан выплатить компенсацию за утрату или повреждение груза, если он знал о том, что накладная или документы, упомянутые в статье 12, являются неточными или

неполными, об опасном характере груза либо об особых требованиях к обработке груза при его принятии к перевозке.»

- Ст. 7, вопрос о добавлении нового пункта 5: не добавлять новый пункт 5 (как предложено в неофициальном документе № 2 (2023 года)). В связи с этим было высказано мнение о целесообразности подхода, при котором перевозчику может быть в полном объеме возмещен ущерб, причиненный по вине отправителя. Также было высказано мнение о том, что установление режима штрафов в дополнение к режиму, основанному на возмещении ущерба, приведет к неопределенности.
- Ст. 8, п. 1: оставить без изменений.
- Ст. 8, п. 2: заменить словосочетание «изменил договор перевозки» на словосочетание «воспользовался своими правами», оставив остальной текст без изменений, т. е. не добавлять формулировку «или не оплатил провозные платежи».
- Ст. 8, п. 3: оставить без изменений.
- Ст. 8, п. 4: оставить без изменений.
- Ст. 9, п. 1: оставить без изменений.
- Ст. 9, п. 2: оставить без изменений.
- Ст. 9, п. 3: оставить без изменений.
- Ст. 10, пп. 1 и 2: в английском тексте использовать термин «save» единообразно, т. е. заменить в п. 2 «failing» на «save».
- Ст. 10, п. 2: оставить без изменений, т. е. не добавлять в конце пункта словосочетание «при условии, что можно было произвести проверку без вскрытия грузовой единицы или упаковки».
- Ст. 10, п. 3: изменить пункт, исключив из последнего предложения словосочетание «при отсутствии доказательств обратного».
- Ст. 11, п. 2: заменить в последнем предложении словосочетание «то считается, что погрузка производилась» на словосочетание «то предполагается, что погрузка производилась».
- Ст. 13: пронумеровать существующий текст ст. 13 в качестве ее пункта 1 и, в соответствии с предложением, изложенным в неофициальном документе № 2 (2023 года), добавить в качестве пункта 2 следующий текст:

«Срок доставки продлевается на время любой задержки на маршруте по причинам, не зависящим от перевозчика.»

Кроме того, было решено, что сроки доставки/перевозки/транзита в конвенцию включать не следует. Было отмечено, что установление конкретных сроков доставки может понизить эффективность и конкурентоспособность железнодорожных перевозок, поэтому данный вопрос следует оставить на усмотрение сторон договора. Если договоренности не достигнуты, то конвенция служит основой для определения сроков доставки.
- Ст. 14, п. 1: заменить словосочетание «в месте выдачи» на словосочетание «в месте, предусмотренном для выдачи».
- Ст. 15, п. 1: не принимать предложение, изложенное в неофициальном документе № 2 (2023 года) относительно замены существующего пункта 1 новыми пунктами 1–4 по следующей причине: данное предложение касается положений, уже предусмотренных в тексте настоящей конвенции, — предлагаемые новые пункты 1–3 относятся к праву распоряжаться грузом, предусмотренному пунктами 1–4 статьи 15, а предлагаемый пункт 4 охвачен пунктом 2 статьи 16.

- Ст. 15, п. 2: оставить первое предложение без изменений в части предлагаемого дополнения «согласно § 1» и изменить конец второго предложения, заменив словосочетание «места назначения» на словосочетание «места, предусмотренного для выдачи».
- Ст. 15, п. 3: оставить без изменений.
- Ст. 15, п. 4: оставить без изменений.
- Ст. 16, п. 1: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Если правомочное лицо желает распоряжаться грузом, то оно 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.»
- Ст. 16, п. 2: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Перевозчик может отказаться выполнять указания, если их выполнение является невозможным, незаконным или требуется в неразумных пределах. Указания не должны ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерб отправителям или получателям других отправок. Никакие указания не должны вести к делению отправки.»
- Ст. 16, п. 4: оставить без изменений, т. е. не добавлять ссылку на п. 3.
- Ст. 16, п. 5: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Перевозчик имеет право потребовать оплату дополнительных провозных платежей и расходов, возникших в связи с добросовестным выполнением данных ему указаний.»
- Ст. 17, п. 1: оставить без изменений.
- Ст. 18, п. 1: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, вызванных его запросом указаний или выполнением указаний, либо в результате принятия им решения 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.»
- Ст. 18, п. 2: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«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. Он может, например, отправить груз обратно отправителю за счет отправителя 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. В этих случаях сохраняется право взыскания из стоимости груза платежей, причитающихся по договору перевозки, а также всех других расходов, связанных с перевозкой.»
- Ст. 18, п. 3: дополнительно скорректировать данный пункт, добавив в конце предпоследнего предложения формулировку «за счет отправителя».
- Ст. 18, п. 4: оставить без изменений.

- Ст. 19, п. 3: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо превышение срока доставки произошли по вине правомочного лица, если данное указание не является следствием ошибки перевозчика или внутреннего дефекта груза либо обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать, и последствий, которых он не мог предотвратить.»
- Ст. 19: добавить новые пункты 4 и 5 для учета замечания о том, что ответственность перевозчика имеет больший объем, чем при других правовых режимах, и поэтому ее следует ограничить. Содержание пунктов следующее:

«4. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо превышение срока доставки является следствием особых рисков, неразрывно связанных с одним из следующих обстоятельств:

 - a) перевозка в открытых вагонах в соответствии с Общими условиями перевозки или установившейся практикой; при повреждении груза вследствие атмосферного воздействия груз, перевозимый в интермодальных транспортных единицах или в закрытых автотранспортных средствах, транспортируемых в вагонах, не рассматривается в качестве перевозимого в открытых вагонах;
 - b) погрузка груза отправителем или выгрузка получателем;
 - c) характер некоторых грузов, особо подверженных полной или частичной утрате или повреждению, в частности поломке, ржавлению, внутреннему или внешнему гниению, усушке или порче.

5. Если перевозчик докажет, что с учетом обстоятельств конкретного случая утрата или повреждение груза либо превышение срока его доставки могли явиться следствием особых рисков, упомянутых в § 4, то предполагается, что они явились следствием именно этих рисков. Лицо, имеющее право предъявить иск к перевозчику, имеет право доказать, что утрата, повреждение или превышение срока доставки не были вызваны полностью или частично одним из этих рисков.»
- Ст. 20, п. 1: в английском тексте заменить слово «month» на «months», а также заменить формулировку «после окончания» на «по истечении».
- Ст. 20, п. 3: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«В течение 30 дней со дня получения такого уведомления лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать выдачи ему груза после уплаты суммы сбора, причитающейся по договору перевозки, покрытия всех затрат, связанных с перевозкой, и 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.»
- Ст. 20, п. 4: оставить без изменений, т. е. не использовать термин «право распоряжаться грузом» в отношении перевозчика, поскольку его значение отличается от значения, используемого в конвенции в отношении правомочного лица, имеющего право распоряжаться грузом.

- Ст. 20, п. 5: упростить текст следующим образом:

«Любое обязательство получателя принимать найденный груз регулируется законами, применимыми в месте, предназначенном для выдачи груза.»
- Ст. 21, п. 3: после слова «стороны» добавить слово «договора»; и снять квадратные скобки, в которые заключено число «17».
- Ст. 21, п. 4: оставить без изменений, т. е. не добавлять понятие возврата платежей, перечисленных перевозчику, поскольку в случае утраты груза возврат может относиться к причитающимся платежам, которые не были перечислены перевозчику, например таможенным пошлинам.
- Ст. 22, п. 1: после слова «сторонами» добавить слово «договора».
- Ст. 22, п. 2: заменить в конце пункта словосочетание «этим государством» на словосочетание «этой Договаривающейся стороной».
- Ст. 23, п. 1: в начале пункта добавить формулировку «С учетом статьи 19» с целью сохранить связь между ст. 23 и ст. 19 без необходимости сохранения пункта 5 ст. 23.
- Ст. 23, п. 5 исключить.
- Ст. 24, п. 1: добавить правильную ссылку на § 2 ст. 21 и тем самым исключить ссылку на § 2 ст. 22.
- Ст. 24, п. 2: добавить правильную ссылку на § 4 ст. 21 и тем самым исключить ссылку на § 3 ст. 22.
- Ст. 24, п. 4: оставить без изменений.
- Ст. 25, п. 1: дополнительно скорректировать таким образом, чтобы избежать использования термина «истец». Скорректированный текст изложить следующим образом:

«Если будет доказано, что любое повреждение является следствием превышения срока доставки, перевозчик выплачивает возмещение, не превышающее половины размера провозных платежей.»

Кроме того, было решено сохранить размер возмещения, выраженный как не превышающий «половины размера провозных платежей», поскольку этот размер был согласован по итогам длительных переговоров в ходе работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву (Группа экспертов), направленных на достижение баланса между положениями ЦИМ и СМГС.
- Ст. 25, п. 2: оставить без изменений в связи с тем, что превышение срока доставки фигурирует в п. 1 той же статьи.
- Ст. 25, п. 4: изменить текст с целью уточнения его смысла, а именно уточнить, в каком случае лицо, имеющее право предъявить иск к перевозчику, может требовать возмещения по смыслу п. 1 ст. 25. Измененный текст изложить следующим образом:

«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 не только согласованные сроки доставки, но и срок, который может обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика в соответствии со статьей 13, то лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать либо возмещения, предусмотренного в соглашении, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.»

- Ст. 28, п. 1: оставить без изменений, поскольку, согласно сделанному напоминанию, при составлении текста этого пункта в ходе работы группы экспертов было решено, что целесообразнее следовать практике КДПГ, КПГВ и Монреальской конвенции, в соответствии с которыми правом вносить оговорки (уведомлять о повреждении) наделяется получатель. Вместе с тем это не исключает возможности составления перевозчиком коммерческого акта с указанием состояния груза, его массы, по возможности масштаба утраты или повреждения, а также времени их возникновения. Кроме того, в конце первого предложения добавить слово «перевозки».
- Ст. 28, п. 3: в английском тексте заменить термин «expire» на термин «be extinguished».
- Ст. 28, п. 4: в английском тексте заменить написание «E-Mail» на «email».
- Ст. 29, п. 1: заменить словосочетание «в письменном виде» на «в текстовой форме (например, по электронной почте)».
- Ст. 29, п. 2: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«Претензия может быть предъявлена любым лицом, которое имеет право предъявить иск перевозчику. Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику продолжает регулироваться применимым национальным законодательством государства, в котором должен быть предъявлен иск.»
- Ст. 29, пп. 3, 4, 5 и 7: заменить термин «истец» на «лицо, которое имеет право предъявить иск перевозчику».
- Ст. 29, п. 6: дополнительно скорректировать текст следующим образом:

«По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригинала накладной, с тем чтобы можно было зарегистрировать в нем окончательное урегулирование этой претензии.»
- Ст. 29, п. 7: заменить словосочетание «претензии в письменном виде» на слово «претензии».
- Ст. 30, пп. 1 и 2: после слов «может предъявить иск» добавить запятую и слова «касающийся договора перевозки». Кроме того, в п. 2 словосочетание «Предложение 1» заменить на «Это же».
- Ст. 31: изменить заголовок следующим образом: «Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке».
- Ст. 31, п. 3: изменить текст следующим образом:

«Иск может быть подан против перевозчика, не указанного в §§ 1 и 2, когда он инициируется в виде встречного иска или в порядке возражения в судебном процессе, связанном с основным иском по тому же договору перевозки.»
- Ст. 31, п. 4: оставить без изменений.
- Главу 4 а включить в Конвенцию и, соответственно, изменить нумерацию статей, начиная со статьи 33 — «Выдача коносамента».
- Ст. 31а: изменить текст следующим образом:

«1. Если стороны договора перевозки договариваются об использовании оборотного транспортного документа [вместо накладной], то перевозчик обязан выдать коносамент, касающийся обязательства вручить груз предъявителю.

2. Коносамент подписывается перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы отиск календарного штемпеля, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.

3. Вместо коносамента можно использовать электронный коносамент, если это оговорено сторонами договора перевозки.»

- Ст. 31b: изменить текст следующим образом:

«Пункт 2 статьи 5, а также статьи 6, 7, 9 и 10 применяются *mutatis mutandis* в тех случаях, когда коносамент был выдан. К грузу прилагается копия коносамента.»
- Ст. 31с, п. 3: в первом предложении после слова «договором» добавить слово «перевозки».
- Ст. 31е: изменить текст следующим образом:

«Перевозчик может высказывать возражения против требования лица, имеющего право требования по коносаменту, только в той мере, в какой:

 - а) возражения касаются действительности заявлений, содержащихся в коносаменте; либо
 - б) возражения вытекают из содержания коносамента; либо
 - с) перевозчик вправе высказывать возражения непосредственно против лица, имеющего право требования по коносаменту.

Приведенные в коносаменте ссылки на другие соглашения не считаются имеющей обязательную юридическую силу частью коносамента.»
- Ст. 33: не добавлять пункты, предложенные в неофициальном документе № 2 (2023 года). Было решено, что конвенция не должна относиться к судебным решениям, поэтому был сохранен вывод, сделанный в ходе работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву (Группа экспертов) по данному вопросу.
- Ст. 34: изменить, добавив перед словом «соглашения» словосочетание «между собой».
- Ст. 37, п. 1: оставить без изменений, т. е. сохранить в качестве условий вступления в силу как шестимесячный срок, так и число государств (пять), а также не указывать никаких дополнительных условий, согласно которым, в соответствии с выдвинутыми предложениями, для вступления конвенции в силу в число этих пяти государств должны входить государства как Европы, так и Азии, из которых хотя бы одно не присоединилось к ЦИМ или СМГС.
- Ст. 38, п. 1: заменить слово «сторона» на «Договаривающаяся сторона».
- Ст. 39: исключить данную статью.
- Ст. 40, пп. 1, 2, 3, 6, 7: заменить слова «сторона» или «стороны» на «Договаривающаяся сторона» или «Договаривающиеся стороны», а слово «пункт» на символ «§» [секретариат отмечает, что согласно Руководству ООН по редактированию правильным вариантом является слово «пункт», поэтому в окончательном варианте вместо «§» будет указано слово «пункт»].
- Ст. 41, пп. 1 и 2: заменить слова «сторона» или «стороны» на «Договаривающаяся сторона» или «Договаривающиеся стороны», а слово «пункт» на символ «§» [секретариат отмечает, что согласно Руководству ООН по редактированию правильным вариантом является слово «пункт», поэтому в окончательном варианте вместо «§» будет указано слово «пункт»].
- Ст. 41, п. 3: включить оговорку, предусмотренную подпунктом 2 пункта 2 ст. 1, и обеспечить последовательное упоминание этой оговорки во всех соответствующих статьях.
- Ст. 42: заменить слова «сторона» или «стороны» на «Договаривающаяся сторона» или «Договаривающиеся стороны».

- Ст. 42, п. 2: оставить без изменений, поскольку данное положение фактически гарантирует, что любое предложение по поправкам может быть согласовано с заинтересованными сторонами в ходе обсуждений, проводимых на сессиях Рабочей группы по железнодорожному транспорту.
 - Ст. 42, п. 4: оставить без изменений по аналогии с п. 2 ст. 42.
 - Ст. 42, п. 6: заменить слово «страна» на слово «государство».
 - Ст. 43: заменить слово «стороны» на «Договаривающиеся стороны».
 - Ст. 43, пп. 2 и 3: оставить без изменений по аналогии с пунктом 2 ст. 42.
 - Ст. 44, пп. 1 и 2: заменить слово «страна» на слово «государство».
 - Ст. 45, подпункт f): подпункт d) исключить по аналогии с исключением ст. 39.
 - Ст. 45, подпункт f): включить ссылку на подпункт 2 пункта 2 статьи 1.
 - Ст. 46: после слова «Конвенции» добавить запятую и текст «который препровождает засвидетельствованную точную копию Конвенции всем подписавшим ее и присоединившимся к ней государствам».
 - Предлагаемый новый пункт, касающийся преддоговорного соглашения о перевозке: не включать. Была вновь подтверждена сфера охвата, а именно то, что данная конвенция регулирует договор перевозки, а не соглашения, заключенные до подписания договора перевозки. Последние обычно регулируются применимым национальным законодательством — в отношении соглашений как между договорным перевозчиком и отправителем, так и между перевозчиками.
 - Предлагаемый новый пункт о виде транспорта: не включать. Аргументов, которые разъясняли бы связь данного положения с положениями, регулирующими договор перевозки, приведено не было.
 - Предлагаемый новый пункт о коммерческом акте: не включать с учетом выводов, сделанных в связи с предлагаемыми изменениями пункта 1 статьи 28 и добавлением нового пункта 5 к статье 7 (см. выше).
8. В отношении дополнительных предложений, касающихся i) разработки образца накладной и его возможного включения в Конвенцию в качестве приложения 1 и ii) определения конкретных сроков давности по возможным искам, связанным с договором перевозки, SC.2 приняла следующее решение:
- i) образец накладной: было сделано напоминание о выводе по итогам работы группы экспертов, согласно которому в данной конвенции, в соответствии с практикой, сложившейся в связи с КДПГ, определяются конкретные элементы, которые должна содержать накладная (статья 6), тогда как возможность разработки соответствующего образца следует при желании предоставить отрасли или отраслевым объединениям;
- ii) сроки исковой давности: исправить решение группы экспертов и включить новую статью 32 об исковой давности, а также изменить нумерацию последующих статей. Новую статью 32 сформулировать следующим образом:
- «1. Срок давности для исков, связанных с перевозкой в соответствии с настоящей Конвенцией, составляет один год. Срок давности составляет два года, когда иск касается:
- a) выплаты наложенного платежа, взимаемого перевозчиком с получателя;
 - b) выплаты выручки от произведенной перевозчиком продажи груза.
2. Срок давности по иску исчисляется:
- a) по возмещению за полную утрату груза — с тридцатого дня по истечении срока доставки;

- b) по возмещению за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке — со дня выдачи груза;
- c) во всех остальных случаях — со дня, когда может быть осуществлено право на предъявление иска.

День, указанный как начало истечения срока давности, никогда не включается в срок.

3. Течение срока давности приостанавливается при предъявлении претензии в соответствии со статьей 29 до дня, когда перевозчик отклоняет претензию в письменной форме и возвращает прилагавшиеся к ней документы. Если претензия удовлетворяется частично, то течение срока давности в отношении спорной части претензии начинается вновь. Лицо, которое ссылается на факт подачи претензии или на факт письменного ответа и возврата документов, несет бремя доказывания в отношении этого факта, на который оно ссылалось. Последующие претензии, касающиеся того же предмета, не приостанавливают течения срока давности.

4. Право подачи иска с истекшим сроком давности в дальнейшем не может применяться, даже в форме встречного иска или в порядке исключения.

5. Во всех других случаях приостановление или прерывание течения срока давности регулируется национальным законодательством.»

9. Наконец, в отношении дополнительных замечаний Турции по статьям 1, 4 и 26, 5, 6, 18, 19 и 28 SC.2 приняла следующее решение:

i) ст. 1 п. 2, применение к другим видам транспорта: данная статья уже предусматривает применение настоящей Конвенции к перевозкам, осуществляемым другими видами транспорта в дополнение к международным железнодорожным перевозкам;

ii) ст. 1, п. 3, применение настоящей Конвенции, если хотя бы одна страна является Договаривающейся стороной: важно понимать, что настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки между странами, которые являются ее Договаривающимися сторонами, поэтому и страна, в которой груз принимается для перевозки, и страна, в которую груз доставляется, должны быть Договаривающимися сторонами;

iii) ст. 4 и 26, ответственность других сторон, помимо сторон договора перевозки: Конвенция не может предусматривать ответственность сторон, не относящихся к договору перевозки, например управляющих инфраструктурой. Тем не менее в целях дополнительного подтверждения права перевозчика на регрессное требование в конце статьи 26 добавляется новое предложение следующего содержания: «Право перевозчика на регрессное требование сохраняется»;

iv) ст. 5, одна накладная для одной отправки: в одну накладную может включаться совокупность грузов, перевозимая в нескольких вагонах, причем в этом случае в накладной следует указать идентификационные номера вагонов, в которых перевозится отправка; тем не менее для повышения ясности английского текста третьего предложения пункта 2 статьи 5 между словосочетаниями «For one consignment» и «only one consignment» добавляется запятая;

v) ст. 6, согласие последующего перевозчика на принятие ответственности за доставку груза, указанного в накладной: пункт 2 ст. 19 и пункт 1 ст. 31 в достаточной мере охватывают ответственность последующего перевозчика, следовательно, нет необходимости в дополнении ст. 6 по данному вопросу;

vi) ст. 6, порожние вагоны в качестве груза: добавить к пункту 1 ст. 6 новый подпункт к), а к ст. 21 новый пункт 6 следующего содержания:

«к) номер единицы подвижного состава, перевозимого на своих осях (порожного вагона), если оно было передано для перевозки в качестве груза;»

«Перевозчик не отвечает за утрату или повреждение, связанные с утратой вспомогательного оборудования, которое не указано на обеих сторонах единицы подвижного состава (порожного вагона) или в сопровождающем его инвентарном перечне.»;

vii) ст. 6, срок доставки: ст. 13 уже была изменена, чтобы отразить проблему продления срока доставки по причинам, не зависящим от перевозчика (см. выше);

viii) ст. 18, п. 4, оплата расходов на перевозку из суммы выручки от продажи в случае если расходы превышают выручку: сохранить формулировку «перевозчик имеет право на получение разницы», поскольку эти неоплаченные расходы не всегда причитаются к уплате отправителем;

ix) ст. 19, освобождение от ответственности за утрату, произошедшую вследствие особых рисков: добавить к п. 4 ст. 19 новые подпункты b) и e) следующего содержания:

«b) отсутствие или неудовлетворительное состояние упаковки грузов, которые по своим свойствам подвержены утрате или повреждению при отсутствии или неудовлетворительном состоянии упаковки;

e) неправильное, неточное или неполное наименование или нумерация грузовых мест.»;

x) ст. 28, коммерческий акт: не включать с учетом выводов, сделанных в связи с предлагаемыми изменениями пункта 1 статьи 28 и добавлением нового пункта 5 к статье 7 (см. выше);

xi) исковая давность: добавлен новый п. 31 (см. выше).

10. После рассмотрения дополнительных замечаний Турции SC.2 завершила рассмотрение всех полученных замечаний и приняла решение по ним в соответствии с мандатом. Таким образом, на специальной сессии SC.2 завершила рассмотрение и доработку положений Конвенции и просила представить Конвенцию для принятия на ее семьдесят седьмой сессии в ноябре 2023 года в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву.

Документация

ECE/TRANS/SC.2/2023/1, неофициальный документ № 1 (2023 года), неофициальный документ № 2 (2023 года)

IV. Прочие вопросы

11. Никакие прочие вопросы не обсуждались.

V. Резюме решений и чтение проекта доклада

12. SC.2 утвердила доклад о работе своей специальной сессии.