

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО

Н. Ю. Ерпылева, Д. М. Максимов

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК¹

Аннотация. Настоящая статья посвящена рассмотрению актуальных проблем правового регулирования международных железнодорожных перевозок грузов, пассажиров и багажа в контексте отраслевой структуры международного транспортного права. Последнее как отрасль международного частного права представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах и обычаях, которые регулируют обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении. Особенностью правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении является высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера по сравнению с коллизионными нормами, а также наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства, специально сформулированных для вышеобозначенной цели. В статье проанализированы важнейшие источники международного транспортного права применительно к железнодорожным перевозкам грузов, пассажиров и багажа в трансграничном сообщении, включая Бернскую конвенцию о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г., участницей которой Россия стала в 2009 г. Предметом научного анализа выступил правовой статус субъектов договоров перевозки, основные обязательства сторон транспортного отношения договорного характера, ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств, порядок заявления рекламаций и рассмотрения споров по договорам перевозки.

Ключевые слова: международное право, транспорт, перевозки, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, багаж, договор, ответственность.

Международное транспортное право как отрасль международного частного права представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах и обычаях, которые регулируют обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении². Предметом международного транспортного права выступают транспортные обязательства, осложненные иностранным элементом. Особенностью правового

регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении является высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера по сравнению с коллизионными нормами, а также наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства, специально сформулированных для вышеобозначенной цели.

В России нормы национального права, регулирующие транспортные обязательства, содержатся в гражданском законодательстве. В соответствии со ст. 784 второй части Гражданского кодекса РФ от 26 января 1996 г. в редакции от 14 июня 2012 г.³ перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. По

¹ Настоящая статья подготовлена при поддержке Правовой информационно-справочной системы «Консультант Плюс».

² См. об этом более подробно: Алиев Э.А. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // Международное публичное и частное право. 2006. №4; Морозов С.Ю. Транспортное право: Учебное пособие. М., 2008.

³ СЗ РФ. 1996. №5. Ст. 410; 2012. №25. Ст. 3268. Новая редакция второй части ГК РФ вступает в силу 01 января 2013 г.

договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной – коносамента или иного документа (ст. 785 ГК РФ). По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией (ст. 786 ГК РФ). Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта (ст. 788 ГК РФ).

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную гражданским законодательством и соглашением сторон (ст. 793 ГК РФ). До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами или кодексами (ст. 797 ГК РФ). Таким образом, по российскому праву договор перевозки грузов, пассажиров и багажа имеет двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер; ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств носит ограниченный характер; предусмотрен претензионный порядок урегулирования споров и сокращенные сроки исковой давности⁴.

Правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении посредством норм международных договоров носит отраслевой характер, то есть зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм, однако можно выделить по крайней мере три общие черты, присущие их природе:

1) международная перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании **договора перевозки**, носящего двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер. Такой договор оформляется путем выдачи соответствующего транспортного документа:

- для морских перевозок – **коносамента (bill of lading)**;
- для воздушных перевозок – **авиатранспортной накладной (air waybill)**;
- для автомобильных перевозок – **автотранспортной накладной (road transport document)**;
- для железнодорожных перевозок – **железнодорожной накладной (rail transport document)**;
- для комбинированных перевозок – **документа смешанной перевозки (multimodal transport document)**.

2) при международных перевозках в конвенциях предусматривается **строго ограниченный предел ответственности перевозчика**, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины;

3) при международных перевозках предусматривается **претензионный порядок** урегулирования споров между сторонами по договору

поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения (вверенный перевозчику груз). Договор перевозки пассажира двусторонний, возмездный. Не вызывает сомнений также его консенсуальный характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве, а также принять от него багаж возникает с момента приобретения пассажиром провозного билета (См.: Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. №1. С. 61).

⁴ В.В.Витрянский справедливо полагает, что договор перевозки груза может быть квалифицирован как реальный,

перевозки и **сокращенные сроки исковой давности.**

Международное транспортное право является одной из важнейших отраслей МЧП и представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих международные транспортные отношения, то есть транспортные отношения, осложненные иностранным элементом. Само международное транспортное право имеет четко выраженную отраслевую структуру, в основе которой лежит использование того или иного вида транспорта, следовательно, мы можем говорить о международном частном морском праве, регулирующем международные морские перевозки грузов, пассажиров и багажа; международном частном воздушном праве, регулирующем международные авиационные перевозки; международном частном автомобильном праве, регулирующем международные автомобильные перевозки, международном частном железнодорожном праве, регулирующем международные железнодорожные перевозки и т.д. Необходимо подчеркнуть, что вышеназванные отрасли международного транспортного права следует четко отграничивать от смежных с ними по сути и схожих по названию отраслей международного публичного права, таких, как международное морское право, международное воздушное право, международное автомобильное право, международное железнодорожное право и т.д.

Водораздел между вышеобозначенными нормативными комплексами проходит по предмету правового регулирования. В международном публичном праве предметом регулирования выступают межгосударственные отношения властного характера, имеющие публично-правовую природу, тогда как предметом международного частного права выступают имущественные и личные неимущественные отношения невластного характера, имеющие частноправовую (главным образом, гражданско-правовую) природу.

Железнодорожные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении выступают как составная часть международной транспортной системы. Разветвленная сеть железных дорог позволяет осуществлять грузопассажирские перевозки наземным путем практически в любой конец того или иного материка. Объективно существующая специфика

железнодорожного транспорта, выражающаяся в настоятельной необходимости технической и технологической унификации самого процесса перевозки, обусловила большую регулируемую роль государства в этом процессе. Необходимость технической унификации и четкости в организации железнодорожного сообщения вызвали потребность в правовой унификации соответствующих стандартов и норм, что особенно важно в области международных грузо- и пассажиропотоков на железнодорожном транспорте. Железнодорожные перевозки в настоящее время уступают по объему воздушным и автомобильным перевозкам. В частности, это обусловлено тем фактором, что железнодорожные перевозки экономически эффективны на расстоянии свыше 500 км⁵. Однако из-за экологических проблем и высокой стоимости автотранспорта наблюдается постепенный переход от использования автомобильных перевозок к применению железных дорог.

Межгосударственная унификация правового регулирования железнодорожных перевозок началась в конце XIX в. в Европе, когда в 1890 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов, впоследствии получившая сокращенное название МГК, или СИМ (она вступила в силу 01 января 1893 г.). Конвенция была заключена 9 европейскими государствами, в том числе и Россией⁶. В 1923 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках пассажиров и бага-

⁵ См.: Чижова О.В. Международные железнодорожные перевозки // Закон. №7; Clarke M. Contracts of Carriage by Land and Air (Maritime and Transport Law Library Series). London, 2004.

⁶ МГК в первой ее редакции насчитывала 60 статей, которые определяли основные условия договора международной железнодорожной перевозки грузов. Конвенция имела ряд приложений, включая форму международной железнодорожной накладной и ее дубликата. В дальнейшем текст конвенции дополнялся и совершенствовался, а круг ее участников расширялся. Российская юридическая наука того времени уделяла пристальное внимание международным железнодорожным перевозкам, что находило отражение как в общих курсах, так и в специальных монографических исследованиях (См., например, Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т. II. С. 310-316; Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. СПб, 1898).

жа, получившая сокращенное название МПК, или СИВ. Обе конвенции, действовавшие достаточно продолжительное время, как уже упоминалось ранее, неоднократно пересматривались и дополнялись. Их последняя редакция была принята в 1970 г. Однако в целях улучшения их структуры и содержания Центральное бюро международных железнодорожных сообщений в Берне, ведавшее вопросами исполнения и толкования данных конвенций, подготовило проект единого Соглашения о международных перевозках, содержащего положения как правового, так и организационного характера.

Текст единого Соглашения был принят на очередной Бернской конференции по пересмотру МГК и МПК в 1980 г. и получил название Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках (далее – КОТИФ). В число участников конвенции входят несколько десятков государств Европы, Азии и Северной Африки (около 40 государств)⁷. КОТИФ объединяет международно-правовые нормы МГК и МПК, а также Дополнительного соглашения к МПК 1966 г. об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров в едином основном тексте, к которому имеются в числе прочих два приложения (А и В), содержащие нормы частноправового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение А, определяющее условия перевозок пассажиров и багажа, получило наименование Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке пассажиров (ЦИВ) (далее – Правила ЦИВ); Приложение В, определяющее условия перевозок грузов, именуется Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) (далее – Правила ЦИМ). Несмотря на то, что сами конвенции МГК и МПК прекратили свое существование, наименования Приложений А и В отражают преемственность ранее действовавших Бернских конвенций и новой конвенции КОТИФ⁸.

⁷ СЗ РФ. 2011. №35. Ст. 5060. КОТИФ вступила в силу 01 мая 1985 г. Россия присоединилась к данной конвенции в редакции Протокола 1999 г. 17 июля 2009 г. Для России КОТИФ вступила в силу 01 февраля 2010 г.

⁸ См. об этом более подробно: Садиков О.Н. Реформа Бернских конвенций о железнодорожных перевозках // Внешняя торговля. 1982. №4. С. 26-28; Садиков О.Н.

КОТИФ предусматривает создание новой международной межправительственной организации – Организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), ведающей вопросами исполнения и толкования конвенции. Внутриорганизационная структура ОТИФ включает несколько органов, наделенных специальной компетенцией, в число которых входят: Генеральная ассамблея, Административный комитет, Ревизионная комиссия, Комиссия экспертов по перевозке опасных грузов (Комиссия экспертов РИД), Комиссия по железнодорожному благоприютствованию, Комиссия технических экспертов, Генеральный секретарь (§ 1 ст. 13 КОТИФ). Основной целью создания единой конвенции было введение упрощенного порядка пересмотра правил международных железнодорожных перевозок и установление процедуры их быстрого обновления.

Сама конвенция подлежит ратификации государствами-участниками, а следовательно, любые изменения в ее текст могут быть внесены лишь с соблюдением аналогичной процедуры. Вместе с тем Приложения к КОТИФ подлежат пересмотру в упрощенном порядке соответствующими органами ОТИФ в пределах их компетенции в строгом соответствии с требованиями ст. 33-35. В число Приложений к КОТИФ включаются:

- Правила ЦИВ (Приложение А);
- Правила ЦИМ (Приложение В);
- Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД) (Приложение С);
- Единые правовые предписания к договорам об использовании вагонов в международном железнодорожном обмене (ЦУВ) (Приложение D);
- Единые правовые предписания к договору об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном обмене (ЦУИ) (Приложение E);
- Единые правовые предписания об утверждении технических стандартов и принятии единых технических предписаний, применяемых к железнодорожному оборудованию, предна-

Вступление в силу нового Соглашения о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) // Внешняя торговля. 1986. №2. С. 27-29.

значенному для использования в международном обмене (АПТУ) (Приложение F);

- Единые правовые предписания о допуске железнодорожного оборудования, используемого в международном обмене (АТМФ) (Приложение) (§ 1 ст. 6 КОТИФ)⁹.

Изменения в условиях международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров, внесенные при принятии КОТИФ, не носили принципиального характера. Вместе с тем они заслуживают внимания как отражающие современные тенденции в развитии международного транспортного права. По мнению О.Н. Садикова, к числу наиболее важных нововведений можно отнести следующие¹⁰:

1) была продолжена линия на дальнейшее расширение оперативно-хозяйственной самостоятельности железных дорог с целью повышения конкурентоспособности их услуг. Железные дороги могут сами договариваться об осуществлении перевозок в отдельных сообщениях, а также заключать соглашения о снижении тарифов и предоставлении иных льгот клиентам, находящимся в сопоставимых условиях;

2) было опущено указание об обязанности железных дорог принимать к перевозке грузы мелкими отправлениями, что было также направлено на рационализацию осуществления перевозок. Практическим следствием нового регулирования должно быть сокращение объемов перевозок мелких партий грузов и повышение роли транспортно-экспедиторских организаций, укрупняющих мелкие партии в повагонных отправлениях;

3) были несколько сокращены сроки доставки грузов повагонными отправлениями. При просрочке в доставке груза предусматривалось взимание неслложной для исчисления неустойки, а возмещение причиненных убытков – в пределах трехкратного размера провозной платы. При возмещении ущерба, причиненного багажу, был введен предел ответственности перевозчика, исчисленный как за вес, так и за место багажа ввиду применения на

ряде железных дорог провозной платы за багаж в зависимости от числа мест;

4) более полно и ясно была сформулирована общая коллизионная норма, которая существенно облегчает процесс применения к международным железнодорожным перевозкам положений национального права. Теперь эта норма отсылает к национальному праву страны, в которой управомоченное лицо осуществляет свое требование, включая положения и его коллизионного права. Таким образом, в КОТИФ ныне прямо выражен коллизионный принцип – закон страны суда (*lex fori*), причем допускается обратная отсылка и отсылка к праву третьих стран.

Несмотря на устойчивый характер применяемых норм КОТИФ, сложившихся в международной практике на протяжении многих лет, КОТИФ были начаты работы по обновлению всей системы соглашения КОТИФ. Основные задачи и направления осуществляемой реформы были подробно проанализированы О.Н. Садиковым и изложены следующим образом:

1) сфера действия КОТИФ будет распространена на всю железнодорожную сеть государств – участников соглашения, а не только на определенные и заранее объявленные линии, как в настоящее время. Исключением останутся лишь водные и морские линии, используемые для осуществления перевозок в смешанном сообщении, перечень которых будет заранее объявляться;

2) правовая природа договора перевозки груза, который согласно четким положениям текста КОТИФ является **реальным** и возникает в момент передачи груза перевозчику, меняется: договор признается **консенсуальным**, для него достаточно соглашения сторон о перевозке груза, и поэтому предлагается соответствующим образом уточнить его определение в КОТИФ. Такой подход должен облегчить оформление договоров перевозки грузов и отвечает потребностям практики;

3) обязанность осуществлять перевозки и обязательность тарифов, которые в течение всего периода действия Бернских конвенций, а затем и КОТИФ при некотором их постепенном смягчении рассматривались в качестве принципов железнодорожного права вообще и международного в частности, отменяются. Иначе говоря, железные дороги утрачивают статус публичных перевоз-

⁹ Следует отметить, что все приложения к КОТИФ являются ее неотъемлемой составной частью (§ 2 ст. 6 КОТИФ).

¹⁰ См.: Садиков О.Н. 100-летие Бернских конвенций о железнодорожных перевозках // Российский ежегодник международного права. 1993-1994. СПб., 1995. С. 289-290.

чиков. Должна наступить эра неограниченной конкуренции с отражением ее результатов в договорах, свободно заключаемых между перевозчиками и грузовладельцами или их экспедиторами, роль которых заметно повышается;

4) выработанные ранее принципы ответственности железных дорог за груз сохраняются (возмещение в пределах стоимости груза, но не выше установленного предела за килограмм веса, распределение бремени доказывания между перевозчиком и грузовладельцем, солидарная ответственность соперевозчиков). При этом железные дороги несут ответственность за действия организаций, эксплуатирующих их инфраструктуру;

5) регламентация условий перевозок грузов в КОТИФ должна быть более краткой с тем, чтобы участники договора перевозки могли самостоятельно своим соглашением определять некоторые условия транспортировки, в частности, путь следования груза, сроки его доставки, дополнительные платежи и др. Новый проект текста МГК примерно на 10% уменьшает количество содержащихся в нем нормативных предписаний¹¹;

6) для урегулирования взаимоотношений между организациями, эксплуатирующими инфраструктуру, и перевозчиками Центральным бюро в Берне разработан проект Единых правил о договорах об использовании инфраструктуры железных дорог, которая определяется как железнодорожные пути и неразрывно связанные с ними устройства, необходимые для безопасного осуществления железнодорожных сообщений (сокращено РУИ)¹². По своему содержанию это принципиально новый международно-правовой документ в системе применяемых в настоящее время транспортных конвенций. Единые правила насчитывают около 30 статей и предусматривают заключение новых для транспортного права договоров об использовании инфраструктуры железных дорог, которые могут быть бессрочными. Определены основные условия таких договоров, причем значительное внимание уделяется взаимной ответственности участников договоров – же-

лезных дорог и организаций, эксплуатирующих инфраструктуру; ее условия совпадают с ответственностью железных дорог перед грузовладельцами. По мнению О.Н.Садикова, осуществляемая реформа КОТИФ пока далека от завершения. По-видимому, пройдет еще несколько лет, прежде чем новые транспортно-правовые идеи получат окончательное практическое воплощение в правовых нормах и реально начнут работать¹³.

До развала системы социалистических государств в конце 80-х – начале 90-х годов прошлого века на их территории действовали два международных договора, заключенные в 1950 г. – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС) и Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (далее – СМПС). После выхода из состава их участников стран Восточной Европы и возникновением на территории СССР новых государств в сфере действия этих соглашений произошли важные изменения. Правила СМГС и СМПС получили новую жизнь и стали применяться к перевозкам грузов и пассажиров между всеми государствами, возникшими на территории бывшего СССР. В рамках СНГ в соответствии с Минским соглашением СНГ 1992 г. о координационных органах железнодорожного транспорта СНГ¹⁴ был образован Совет по железнодорожному транспорту для координации работы железных дорог на международном уровне и выработке согласованных принципов их функционирования. В рамках данного Совета было заключено Бакинское соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской Республик от 01 октября 1997 г.¹⁵ (далее – Бакинское соглашение), согласно которому перевозки грузов в прямом международном сообщении по железным дорогам сторон осуществляются на основании правил СМГС с учетом особенностей применения его отдельных

¹¹ Современная редакция КОТИФ содержит упомянутый документ в качестве Приложения В (Правила ЦИМ).

¹² Современная редакция КОТИФ содержит упомянутый документ в качестве Приложения Е (Правила ЦУИ).

¹³ Там же. С. 92. Многие ключевые моменты, подчеркнутые О.Н.Садиковым, нашли воплощение в современной редакции КОТИФ.

¹⁴ БМД. 1993. №1.

¹⁵ Вестник Совета по железнодорожному транспорту. 1998. №2. С. 12-23. СМГС вступило в силу 01 ноября 1951 г. Бакинское соглашение вступило в силу 01 июля 1998 г.

норм, изложенных в Приложениях к данному Соглашению.

Наиболее важными новшествами Приложений Бакинского соглашения по сравнению с правилами СМГС являются нормы о перевозках опасных грузов и негабаритных тяжеловесных грузов; о порядке оформления перевозочных документов; об оплате провозных платежей по транзитным железным дорогам отправителем или получателем через экспедитора, имеющего договор с дорогой транзита. Аналогично был решен вопрос и о пассажирских перевозках между странами СНГ: такие перевозки регулируются правилами СМПС, к которому согласован ряд отклонений в Таллинском соглашении между железнодорожными администрациями государств – участников СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской Республик об особенностях применения СМПС от 28 мая 1997 г.¹⁶ (далее – Таллинское соглашение).

Таким образом, современными основными источниками международного частного железнодорожного права как отрасли международного транспортного права и подотрасли МЧП выступают национальное законодательство и международные договоры, в число которых включаются:

- Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. в редакции от 14 июня 2012 г.¹⁷;
- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10 января 2003 г. в редакции от 28 июля 2012 г.¹⁸;
- Бернская конвенция 1980 г. о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ);
- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), действующее в редакции Бакинского соглашения 1997 г.;

¹⁶ Вестник Совета по железнодорожному транспорту. 1997. №1. С. 203-237. СМПС вступило в силу 01 ноября 1951 г. Таллинское соглашение вступило в силу 01 сентября 1997 г.

¹⁷ СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 170; 2012. №25. Ст. 3268. Новая редакция УЖТ РФ вступает в силу 01 января 2013 г.

¹⁸ СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 169; 2012. №31. Ст. 4320. Новая редакция настоящего закона вступает в силу 01 января 2013 г.

- Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС), действующее в редакции Таллинского соглашения 1997 г.;
- Минское соглашение СНГ 1992 г. о координационных органах железнодорожного транспорта СНГ;
- Московское соглашение СНГ 1993 г. о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики¹⁹;
- Московское соглашение СНГ 1994 г. о сотрудничестве в области технического переоснащения и обновления железнодорожного подвижного состава²⁰.

1) Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов

Рассмотрим более подробно основные правила перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении. Следует отметить, что Правила ЦИМ включили в себя большинство действовавших ранее предписаний МГК с незначительными изменениями и уточнениями. Железные дороги обязаны принимать к перевозке предъявляемые грузы. Нуждающиеся в упаковке грузы отправитель обязан предъявить в упакованном виде, обеспечивающем их сохранность в пути. При невыполнении этого требования дорога может отказать в приеме груза или потребовать внесения соответствующей оговорки в накладную. Возможно также составление отправителем общего заявления о недостатках тары. Вес и порядок погрузки грузов определяются правилами дороги отправления. Предусмотрена ответственность отправителя в виде штрафа при неправильном наименовании груза, перегрузке подъемной силы вагона, а также возмещение им возможных убытков.

Правила ЦИМ применяются к любому договору железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах КОТИФ. **Применение Правил ЦИМ не зависит от места жительства**

¹⁹ БМД. 1993. №3. Настоящее соглашение вступило в силу в день его подписания 12 марта 1993 г.

²⁰ БМД. 1995. №4. Настоящее соглашение вступило в силу в день его подписания 09 сентября 1994 г.

или места работы и национальности заключающих договор сторон. Правила ЦИМ применяются также к договорам железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, по крайней мере, одно из которых является государством-членом КОТИФ, и если договаривающиеся стороны согласились о том, что договор подпадает под действие Правил ЦИМ (§ 1-2 ст. 1). Согласно Правилам ЦИМ:

- «перевозчик» означает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основе данного договора;
- «фактический перевозчик» означает перевозчика, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому договорный или последующий перевозчик доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку;
- «Общие условия перевозки» означают условия перевозчика в форме общих условий или законно действующих тарифов в каждом государстве-члене, которые в связи с заключением договора перевозки стали его неотъемлемой частью (ст. 3).

Если иное не указано в Правилах ЦИМ, **любое условие договора, непосредственно или косвенно отступающее от этих Правил, недействительно и лишено законной силы.** Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Несмотря на это, перевозчик может расширить свою ответственность и свои обязательства, предусмотренные Правилами ЦИМ (ст. 5). В соответствии с договором перевозки **перевозчик обязуется перевезти груз за плату до места назначения и выдать его получателю.** Договор перевозки должен быть подтвержден **накладной**, составленной согласно единому образцу. Тем не менее, отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора. **Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком.** Подпись может быть заменена оттиском календарного штампа, заполненной машиной отметкой об учете или от-

меткой, нанесенной любым другим соответствующим способом. Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на дубликате накладной приемку груза и вручить дубликат отправителю. **Накладная не имеет силы коносамента.** Накладная составляется для каждой отправки. За исключением противоположного соглашения между отправителем и перевозчиком, предметом одной накладной может быть только груз, размещенный в одном вагоне (§ 1-6 ст. 6).

За исключением противоположного соглашения между отправителем и перевозчиком, расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и другие расходы, возникающие за период от приема груза к перевозке до его выдачи) оплачиваются отправителем (§ 1 ст. 10). Перевозчик в любой момент имеет право проверить, соблюдены ли условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Если производится проверка содержимого отправки, то она должна проводиться по мере возможности в присутствии полномочного лица. В том случае, если это невозможно, перевозчик приглашает двух независимых свидетелей. Если отправка не отвечает предписаниям накладной или положения о перевозке груза, допускаемого на определенных условиях, не были соблюдены, то результаты проверки вносятся в листок накладной, сопровождающий груз, а если у перевозчика еще имеется и дубликат накладной, то и в дубликат. В этом случае груз облагается платежами, вызванными проверкой, если только они не были оплачены незамедлительно. Если отправитель производит загрузку, он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также точность указаний накладной, касающихся количества мест, их обозначений и номеров, а также массы брутто. Перевозчик обязан произвести проверку лишь в том случае, если он располагает соответствующими для этого средствами. Перевозчик может потребовать оплаты расходов, связанных с проверкой. Результаты проверки указываются в накладной (ст. 11).

Накладная, до доказательства противоположного, имеет силу и свидетельствует о заключении и условиях договора перевозки и приеме груза перевозчиком. Если перевозчик произвел погрузку, то накладная имеет силу и свидетель-

ствуется, до доказательства противоположного, о состоянии груза и его упаковки, указанных в накладной, или, за неимением таких данных, о явно хорошем состоянии в момент приема груза перевозчиком и о точности указаний в накладной количества мест, их отметок и номеров, а также массы брутто (§ 1-2 ст. 12). Отправитель и перевозчик договариваются о том, на кого возлагается погрузка и разгрузка груза. За неимением такой договоренности погрузка и разгрузка возлагаются на перевозчика в отношении отдельных мест, в то время как погрузка повагонных отправок возлагается на отправителя, а разгрузка после доставки – на получателя (ст. 13). Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и должен, в частности, возместить перевозчику связанный с этим ущерб. Доказательство неправильной погрузки возлагается на перевозчика. Отправитель несет ответственность по отношению к перевозчику за все виды ущерба и расходы, связанные с отсутствием или неудовлетворительным состоянием упаковки, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неудовлетворительное состояние упаковки было очевидным и об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу (ст. 14).

Срок доставки устанавливается путем договоренности между отправителем и перевозчиком. В отсутствие договоренности этот срок не может превышать срока, указанного ниже. Максимальными сроками доставки являются:

- 1) для повагонных отправок:
 - срок на отправление – 12 часов;
 - срок на перевозку груза на каждые начатые 400 км – 24 часа;
- 2) для мелких отправок:
 - срок на отправление – 24 часа;
 - срок на перевозку груза на каждые начатые 200 км – 24 часа.

Расстояния соотношены с установленным путем договоренности маршрутом, а за неимением такового – с самым коротким по возможности маршрутом. Течение срока доставки начинается после приема груза к перевозке; он продлевается на все время задержки, случившейся не по вине перевозчика. Течение срока доставки приостанавливается в воскресные и установленные законом праздничные дни (ст. 16).

Перевозчик должен в предусмотренном месте выдачи вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки. Если выдача груза производится согласно предписаниям, действующим в месте выдачи, то к выдаче груза получателю приравнивается:

а) передача груза таможенным властям или налоговому учреждению в их экспедиционных помещениях или складах, если они не находятся под охраной перевозчика,

б) передача груза на хранение перевозчику или экспедитору или на хранение в общественном складе.

После прибытия груза на станцию назначения получатель может потребовать от перевозчика передачи ему накладной и выдачи груза. В случае установления утери груза или неприбытия груза в течение срока, предусмотренного в § 1 ст. 29, получатель может от своего имени предъявить перевозчику свои права на основании договора перевозки (§ 1-3 ст. 17). **Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем дачи дополнительных распоряжений.** В частности, он может потребовать от перевозчика:

- а) остановить перевозку груза;
- б) отсрочить выдачу груза;
- в) выдать груз иному лицу, чем получатель, указанный в накладной;
- г) выдать груз в другом месте, чем то, которое указано в накладной.

Право отправителя на изменение договора перевозки теряет силу, даже если у него находится дубликат накладной, в тех случаях, когда получатель забрал накладную или принял груз. Получатель имеет право изменять договор перевозки с момента составления накладной, если иное указание не сделано отправителем в этой накладной. § 4 теряет силу в тех случаях, когда он забрал накладную или принял груз. Если получатель распорядился о том, что груз должен быть выдан третьему лицу, то он не имеет права на изменение договора перевозки (ст. 18).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением груза с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи,

а также за просрочку в доставке груза, какова бы ни была используемая железнодорожная инфраструктура. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в какой утеря, повреждение или просрочка в доставке произошли по вине правомочного лица в связи с его распоряжением, не относящимся к вине перевозчика, а также в связи с особыми недостатками груза (внутреннее повреждение, убыль и т.д.) или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствия которых не мог предотвратить. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в какой утеря или повреждение груза возникают из особого риска, связанного с одним или несколькими из следующих обстоятельств:

а) перевозка грузов на открытом подвижном составе согласно Общим условиям перевозки;

б) отсутствие или неудовлетворительное состояние упаковки грузов, которые по своим свойствам при отсутствии или неудовлетворительном состоянии упаковки подвержены утере или повреждению;

в) погрузка грузов отправителем или выгрузка получателем;

г) естественные свойства некоторых грузов, вследствие которых они подвержены полной или частичной утере или повреждению, в частности, в результате поломки, ржавления, скрытой порчи, усушки, утруски;

д) неправильное, неточное или неполное наименование или нумерация грузовых мест;

е) перевозка живых животных;

ж) перевозка, которая в соответствии с применяемыми положениями или указанной в накладной договоренности между отправителем и перевозчиком должна осуществляться в сопровождении проводника, если утеря или повреждение возникли вследствие опасности, которую должен был предотвратить проводник (ст. 23).

Доказательство того, что утеря, повреждение или просрочка в выдаче груза обусловлены одним из упомянутых в ст. 23 обстоятельств, возлагается на перевозчика (§ 1 ст. 25).

Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то каждый перевозчик, принявший груз вместе с накладной, участвует в договоре перевозки в соответствии с указаниями накладной и выполняет вытекающие

из этого обязательства. **В данном случае каждый перевозчик отвечает за перевозку на всем пути до выдачи** (ст. 26). Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, он, тем не менее, продолжает нести ответственность за осуществление полностью всей перевозки. Все положения Правил ЦИМ, относящиеся к ответственности перевозчика, действуют также и в отношении ответственности фактического перевозчика применительно к выполняемой им перевозке. **Ответственность перевозчика и фактического перевозчика является солидарной.** Общая сумма возмещения, причитающаяся с перевозчика, фактического перевозчика, а также их работников или любых других лиц, услугами которых они пользовались для выполнения перевозки, не должна превышать пределов, предусмотренных Правилами ЦИМ (§ 1-5 ст. 27).

Правомочное лицо без дальнейшего доказательства может считать груз утерянным, если **в течение 30 дней после окончания срока доставки** груз не был выдан получателю или предоставлен в его распоряжение. Правомочное лицо при получении возмещения за утерянный груз может потребовать в письменном виде о своем немедленном уведомлении, если в течение года со времени выплаты возмещения утерянный груз будет обнаружен. Перевозчик выдает документ, подтверждающий это требование. В течение 30 дней со дня получения такого уведомления правомочное лицо может потребовать, чтобы груз был выдан ему за оплату расходов, вытекающих из договора перевозки, и за оплату полученного им возмещения за вычетом расходов, которые могли бы быть включены в это возмещение. Однако оно сохраняет свои права на возмещение за просрочку в доставке. В отсутствие требования об уведомлении или при обнаружении груза по истечении одного года после выплаты возмещения перевозчик распоряжается грузом согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения груза (ст. 29).

В случае **полной или частичной утери груза** перевозчик должен оплатить, за исключением всех остальных убытков, возмещение, рассчитанное на основе биржевого курса, а за неимением такового – на основе рыночной цены, а за неимением и того и другого – на основе потребительной

стоимости грузов подобного рода и свойства, действовавшей в день и в месте приема груза к перевозке. **Возмещение не должно превышать 17 СДР за каждый недостающий килограмм массы брутто утраченного груза.** Кроме того, перевозчик должен возместить стоимость перевозки груза, оплаченные таможенные сборы и прочие суммы, израсходованные на перевозку утерянного груза, за исключением акцизных сборов, относящихся к грузам, которые перевозятся с временной отменой таких сборов (§ 1-2 ст. 30). В случае повреждения груза перевозчик должен выплатить возмещение, соответствующее снижению стоимости груза. Его сумма рассчитывается на основе применения к ценности груза, определенной в соответствии со ст. 30, процента понижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения. Возмещение не должно превышать:

а) если ценность совокупности отправок уменьшена в результате повреждения – суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае полной утери,

б) если уменьшается ценность только части отправки в результате повреждения – суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае утери части, ценность которой уменьшена (§ 1-2 ст. 32).

Если ущерб, включая повреждение груза, возник в результате **просрочки в доставке**, то перевозчик должен оплатить возмещение, сумма которого не может превышать четырехкратного размера стоимости перевозки (§ 1 ст. 33). Отправитель и перевозчик могут договориться о том, что отправитель объявляет в накладной ценность груза, превышающую предел, предусмотренный в ст. 30. В этом случае объявленная сумма заменяет данный предел (ст. 34). Положения Правил ЦИМ об ограничении ответственности перевозчика не применяются, если будет доказано, что ущерб вызван действием или упущением со стороны перевозчика, совершенным либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с пониманием того, что такой ущерб вероятно будет причинен (ст. 36). Перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при выполнении своих обязанностей. Управляющие

железнодорожной инфраструктурой, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки (ст. 40).

Рекламации, касающиеся договора перевозки, должны быть заявлены в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке. Правомочие заявить рекламацию принадлежит лицам, которые имеют право на предъявление иска к перевозчику. **Отправитель для заявления рекламации должен представить дубликат накладной.** За неимением такового он должен доказать, что получатель отказался принять отpravку. **Получатель для заявления рекламации должен представить накладную, если она была ему передана.** При окончательном решении вопроса о рекламации перевозчик может потребовать предъявления оригиналов накладной или дубликата накладной, чтобы сделать на них отметку об окончательном урегулировании этой рекламации (ст. 43).

Предъявлять иски в судебном порядке по договору перевозки правомочны:

а) отправитель – до того момента, когда получатель забрал накладную или принял груз;

б) получатель – после того момента, когда он забрал накладную или принял груз.

Отправитель при предъявлении иска должен представить дубликат накладной. За неимением такового он должен доказать, что последний отказался принять отpravку. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату накладной. **Получатель при предъявлении иска** должен представить накладную, если она была ему передана (ст. 44). Иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться только к первому или последнему перевозчику или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой были отмечены факты, ставшие причиной спора (§ 1 ст. 45). В той мере, в какой Правила ЦИМ применяются к фактическому перевозчику, к нему также может предъявляться иск. Если у истца есть право выбора между несколькими перевозчиками, то он теряет его, если иск предъявлен к одному из них. Это также относится к тому случаю, когда у истца есть право выбора между одним или несколькими перевозчиками и фактическим перевозчиком (§ 6-7 ст. 45).

Иски в судебном порядке, основанные на Правилах ЦИМ, могут предъявляться в судах государств-членов КОТИФ, избранных с общего согласия сторон, или в суде того государства-члена, на территории которого:

а) ответчик имеет свое постоянное место жительства или свое обычное местонахождение, свое основное место расположения либо филиал или учреждение, заключившее договор перевозки;

б) находится место принятия груза к перевозке или его выдачи.

В других судах иски предъявляться не могут. Если иск, основанный на Правилах ЦИМ, находится в производстве компетентного суда, или если по данному иску этим судом было вынесено решение, то новый иск по тому же предмету и между теми же сторонами не может предъявляться, если только решение компетентного суда может быть приведено в исполнение в государстве, где предъявлен новый иск (ст. 46).

Срок давности в отношении исков, основанных на договоре перевозки, истекает в течение одного года. Срок давности составляет, однако, два года, если речь идет об иске, касающемся:

а) выплаты наложенного платежа, взимаемого перевозчиком с получателя;

б) выплаты выручки от произведенной перевозчиком продажи груза;

в) ущерба, возникшего вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с пониманием того, что такой ущерб вероятно будет причинен;

г) одного из договоров перевозки, действовавших до переотправки.

Течение срока давности начинается:

а) в отношении возмещения полной утери груза – с тридцатого дня по истечении срока доставки;

б) в отношении возмещения частичной утери, повреждения или просрочки в доставке – со дня выдачи груза;

в) во всех остальных случаях – со дня, в который могут быть предъявлены иски. День, указанный как начало течения срока давности, никогда не включается в срок.

При заявлении рекламации в письменном виде в соответствии со ст. 43 течение срока давности приостанавливается до дня, когда пе-

ревозчик отклоняет рекламацию с письменным заверением и возвращает прилагавшиеся к ней документы. Лицо, которое ссылается на факт подачи рекламации или на факт письменного ответа и возврата документов, несет бремя доказывания в отношении факта, на который оно ссылалось. Последующие рекламации, касающиеся той же самой претензии, не приостанавливают течения исковой давности (§ 1-3 ст. 48).

Перевозчик, который согласно Правилам ЦИМ выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования к перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

а) перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, является единственным ответственным за это;

б) если ущерб был причинен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за ущерб, причиненный им;

в) если нельзя доказать, какой из перевозчиков причинил ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части стоимости перевозки, которая причитается каждому из перевозчиков (§ 1 ст. 50).

В российской юридической литературе справедливо подчеркивается специфика любого договора перевозки, в том числе и железнодорожной, которая проявляется в том, что материальная ответственность сторон по договору перевозки, и главным образом перевозчика, носит ограниченный характер²¹. В этом заключается ее коренное отличие от материальной ответственности сторон по другим видам обязательств. Однако высказанные предложения о том, что в условиях развития рыночной экономики в России необходимо перейти к полной материальной ответственности сторон по договору перевозки, вряд ли можно считать удачными. Введение полной имущественной ответственности российских перевозчиков при осуществлении внутренних перевозок и наличие ограничительного предела ответственности при осуществлении международных перевозок может

²¹ См.: Михеева В. Перевозка грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2006. №10.

привести к неконкурентоспособности внутренних перевозок по сравнению с международными и к значительному снижению конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке международных перевозок.

Это объясняется тем, что в случае применения российского права российские перевозчики будут нести полную имущественную ответственность в то время, когда ответственность их зарубежных коллег ограничивается определенным пределом. Неблагоприятные экономические последствия такой ситуации очевидны. Однако именно по такому пути пошел российский законодатель, формулируя нормы об ответственности железных дорог в УЖТ РФ. Согласно ст. 96 УЖТ РФ железная дорога возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи; в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз (конечно, речь здесь идет о грузе с необъявленной стоимостью, так как по общему правилу, если стоимость груза объявлена, перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости). Таким образом, действующее российское законодательство предусматривает полную материальную ответственность железнодорожного перевозчика за утрату или повреждение перевозимого им груза. Тем не менее, перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в международном железнодорожном сообщении осуществляются в соответствии с УЖТ РФ только в том случае, если иное не предусмотрено международным договором России (ст. 4 УЖТ РФ).

Правила ЦИМ предусматривают применение следующих коллизионных привязок: а) закон дороги отправления груза применяется в отношении упаковки и порядка погрузки груза и др.; б) закон дороги следования груза действует при исчислении провозных платежей, проверки содержащихся в накладной сведений и др.; в) закон дороги назначения определяет порядок выдачи груза получателю. Имеется и более общая коллизионная норма, отсылающая к внутреннему законодательству государств о перевозках.

Большинством авторов указанная норма воспринимается как отсылка к закону суда²².

В соответствии с требованиями СМГС оно применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении и только по сети железных дорог государств-участников. СМГС имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей грузов. Оно не применяется к перевозкам грузов:

1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления;

2) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения;

3) между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге (§ 1-3 ст. 2).

К перевозке в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются:

1) предметы, перевозка которых запрещена хотя бы в одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;

2) предметы, составляющие монополию почтового ведомства хотя бы одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;

3) разрывные снаряды, огнестрельные и боевые припасы, кроме охотничьих и спортивных;

4) взрывчатые вещества, сжатые, сжиженные или растворенные под давлением газы, самовозгорающиеся вещества, а также радиоактивные вещества;

5) мелкие отправки массой менее 10 кг в одном месте. Это ограничение не относится к грузам, у которых объем одного места превышает 0,1 куб.м;

²² См.: Канашевский В.А. Регулирование международных железнодорожных перевозок грузов: международные соглашения в российской судебной практике // Закон. 2008. №7. С. 41.

6) грузы массой более 1,5 т в крытых вагонах с неоткрывающейся крышей в перегрузочном сообщении;

7) мелкие отправки в перегрузочном сообщении на открытом подвижном составе массой менее 100 кг в одном месте (§ 1 ст. 4).

Железнодорожная накладная состоит из двух экземпляров для дороги отправления и одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги. Одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель для каждой отправки должен представить станции отправления правильно заполненную и подписанную накладную (§ 1 ст. 7). Грузы, принятые к перевозке от одного отправителя по одной накладной на одной станции отправления одному получателю на одну станцию назначения, считаются отправкой. Имеются следующие виды отправок: повагонная отправка, мелкая отправка и отправка крупнотоннажного контейнера. **Повагонной отправкой** считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого по его объему или роду груза требуется отдельный вагон. Груз, предъявляемый по одной накладной для перевозки в крупнотоннажном контейнере, не считается повагонной отправкой, а является отправкой крупнотоннажного контейнера.

Мелкой отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, общая масса брутто которого не должна превышать 5 000 кг и под перевозку которого по его объему или роду груза не требуется отдельного вагона. Груз общей массой брутто до 5 000 кг, предъявляемый по одной накладной для перевозки в крупнотоннажном контейнере, не считается мелкой отправкой, а является отправкой крупнотоннажного контейнера. По согласованию между железными дорогами, участвующими в перевозке, груз общей массой брутто более 5 000 кг допускается к перевозке на условиях мелкой отправки, если под ее перевозку по объему не требуется отдельного вагона. **Отправкой крупнотоннажного контейнера** считается предъявляемый по одной накладной груз для перевозки в крупнотоннажном контейнере или крупнотоннажный контейнер в порожнем состоянии (§ 1 ст. 8).

Договор перевозки считается заключенным с момента приема станцией отправления

груза и накладной к перевозке. Прием к перевозке удостоверяется наложением на накладную календарного штемпеля станции отправления. Календарный штемпель должен быть наложен немедленно после сдачи отправителем всех грузов, перечисленных в накладной, и после оплаты им принятых на себя платежей в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления. По наложении штемпеля накладная служит доказательством заключения договора перевозки (§ 5-6 ст. 8).

Отправитель должен объявить в накладной ценность следующих грузов при предъявлении их к перевозке:

- 1) золота, серебра и платины, а также изделий из них;
- 2) драгоценных камней;
- 3) ценных мехов;
- 4) заснятых фильмов;
- 5) картин;
- 6) статуй;
- 7) художественных изделий;
- 8) антикварных вещей;
- 9) домашних вещей.

Объявление ценности других грузов, предъявляемых к перевозке, допускается по желанию отправителя. **Сумма объявляемой ценности груза должна быть указана отправителем в накладной в валюте страны отправления.** Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Если между железной дорогой и отправителем возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления. В случае несогласия отправителя с решением начальника станции отправитель может пригласить за свой счет эксперта. Решение эксперта обязательно для обеих сторон (§ 1-3 ст. 10).

Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений. Железная дорога имеет право проверить правильность сведений и заявлений, указанных отправителем в накладной. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности:

1) излишек массы груза, обнаруженный на дороге отправления, выгружается и предоставляется в распоряжение отправителя;

2) излишек массы груза, обнаруженный на транзитной железной дороге или на дороге назначения, выгружается железной дорогой и направляется на станцию назначения по возможности одновременно с основной отправкой по досылочной дорожной ведомости, составленной в необходимом количестве экземпляров;

3) провозная плата и сборы за выгрузку, погрузку излишка массы груза взыскиваются как за самостоятельную отправку, и вписываются в основную накладную (§ 1-4 ст. 12).

Провозные платежи взимаются:

1) за перевозку по железным дорогам отправления - с отправителя на станции отправления;

2) за перевозку по железным дорогам назначения - с получателя на станции назначения;

3) за перевозку по транзитным железным дорогам - с отправителя на станции отправления или с получателя на станции назначения. При перевозке через несколько транзитных железных дорог допускается оплата за перевозку по одной или нескольким транзитным железным дорогам отправителем, а по остальным дорогам – получателем (§ 1 ст. 15). Если получатель отказался от приема груза, то все провозные платежи и штрафы, относящиеся к перевозке этого груза, уплачивает отправитель (§ 4 ст. 15). Провозные платежи и штрафы взимаются железными дорогами в валюте страны, где производится уплата (§ 6 ст. 15).

По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю по уплате им железной дороге всех причитающихся по накладной провозных платежей; получатель обязан оплатить провозные платежи и принять груз. Выдача груза может быть произведена до оплаты получателем провозных платежей. Получатель может отказаться от приема груза лишь в тех случаях, когда качество груза вследствие повреждения, порчи или по другим причинам изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению. Все причитающиеся железной дороге по накладной платежи уплачиваются получа-

телем полностью, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует. **Получатель может считать груз утраченным, если этот груз не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока доставки** (ст. 17).

В обеспечение всех платежей, вытекающих из договора перевозки, железная дорога имеет залоговое право на груз. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в ведении железной дороги. Действие залогового права определяется внутренними законами и правилами той страны, где должна происходить выдача груза (ст. 19).

Право изменения договора перевозки принадлежит отправителю и получателю груза. Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

1) взять груз со станции отправления;

2) изменить станцию назначения груза;

3) изменить получателя груза;

4) возратить груз на станцию отправления.

Получатель может произвести следующие изменения договора перевозки:

1) изменить станцию назначения груза в пределах страны назначения;

2) изменить получателя груза (§ 1-3 ст. 20).

Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем (§ 10 ст. 20). За изменение договора перевозки взимается сбор. Этот сбор исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, которая производит изменение договора перевозки (§ 13 ст. 20).

Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем СМГС, - до оформления перевозки по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении; в случае переотправки груза из стран, которые не участвуют в СМГС, - после оформления перевозки груза по накладной СМГС. Каждая последующая железная дорога, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает тем самым в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства (§ 1-2 ст. 22).

Железная дорога ответственна за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в СМГС, - до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении. Железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза. Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, принятого к перевозке, если полная или частичная утрата, уменьшение массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело;

2) вследствие ненадлежащего качества груза при приеме его к перевозке на станции отправления или вследствие особых естественных и физических свойств груза, вызвавших его самовозгорание, поломку, в том числе бой, и нарушение герметичности стеклянной, полиэтиленовой и других видов тары и упаковки, ржавчину, внутреннюю порчу или тому подобные последствия;

3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу;

4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем;

5) вследствие перевозки на открытом подвижном составе грузов, допускаемых к такой перевозке внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления;

6) вследствие невыполнения отправителем или получателем либо назначенными ими проводниками груза предписаний СМГС;

7) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при его перевозке на всем пути его следования;

8) вследствие таких недостатков тары или упаковки груза, которые не могли быть обнаружены железной дорогой путем его наружного осмотра при приеме груза к перевозке на станции отправления, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при перевозке на всем пути его следования;

9) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке предметы, не допускаемые к перевозке, под неправильным, неточным или неполным наименованием;

10) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях, под неправильным, неточным или неполным наименованием;

11) вследствие убыли массы груза по причине его особых естественных свойств;

12) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер;

13) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных правил отправителем, получателем или уполномоченным лицом (§ 1-3 ст. 23).

Если железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза ущерб за полную или частичную утрату груза, то размер такого возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или в выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии. При полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза. При полной или частичной утрате домашних вещей, перевозимых без объявления ценности, железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение из расчета 6 швейцарских франков за килограмм массы утраченного груза. Кроме вышеуказанных возмещений подлежат возврату провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в его цену. **Расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой (§ 1-3 ст. 25).**

За просрочку в доставке груза железная дорога уплачивает получателю штраф, размер которого определяется исходя из провозной платы той железной дороги, которая допустила просрочку, и величины (длительности) просрочки, определяемой как отношение просрочки (в сутках) к общему сроку доставки, а именно:

- 6% провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;
- 12% провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки;
- 18% провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки;
- 24% провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки;
- 30% провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки (§ 1 ст. 27).

Выплата сумм возмещений осуществляется в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм. В случае, если ответ по претензии, возврат сумм или возмещений последуют по истечении 180 дней со дня заявления претензии, на причитающуюся сумму возмещения начисляются проценты в размере 4% годовых (§ 1-3 ст. 28).

Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит отправителю или получателю. Претензии должны быть предъявлены в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы возмещения отправителем - к дороге отправления, а получателем - к дороге назначения. Претензии предъявляются по каждой отправке в отдельности (§ 1-3 ст. 29). Железная дорога обязана в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем пункта отправления или распиской железной дороги в получении непосредственно предъявленной претензии, рассмотреть эту претензию, дать ответ заявителю и при полном или частичном ее признании уплатить ему причитающуюся сумму. Железная дорога, сообщая заявителю о частичном или полном отклонении его претензии, обязана сообщить ему основания отклонения претензии и одновременно возвра-

тить документы, приложенные к претензионному заявлению (§ 8-11 ст. 29).

Право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге. **Иск может быть предъявлен только после заявления претензии.** Иск может быть предъявлен лицом, имеющим на это право, только к той железной дороге, к которой была заявлена претензия. Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия (ст. 30). Претензии и иски отправителя или получателя к железным дорогам по договору перевозки, а также требования и иски железных дорог к отправителям или получателям об уплате провозных платежей, штрафов и о возмещении ущерба могут быть заявлены в течение 9 месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке груза, для предъявления которых установлен 2-месячный срок. Указанные сроки исчисляются:

1) для претензий о возмещении за частичную утрату груза, недостачу массы, повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам, а также за просрочку в доставке - со дня выдачи груза получателю;

2) для претензий о возмещении за полную утрату груза - с 30-го дня после истечения срока доставки;

3) для претензий о дополнительной уплате или для претензий о возврате провозной платы, дополнительных сборов, штрафов или для претензий, связанных с исправлением расчетов вследствие неправильного применения тарифов, а также ошибок при исчислении платежей, - со дня уплаты или, если уплата не была произведена, со дня выдачи груза;

4) для всех других претензий и требований - со дня установления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления. Претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть заявлены также и в виде исков (ст. 31).

СМГС предусматривает три основных коллизионных начала, которые касаются конкретных случаев и отсылают либо (а) к закону страны отправления груза (приемка к перевозке и отправление груза, провозная плата за перевозку груза по территории страны отправления), либо (б) к

закону страны назначения (порядок выдачи груза получателю, действие залогового права дороги на груз), либо (в) к закону страны следования (например, правила перевозки скоропортящихся грузов и т.д.). Подобно Единым правилам МГК КОТИФ ст. 36 СМГС содержит общее коллизионное регулирование, согласно которому при отсутствии в СМГС необходимых положений применяются постановления, изложенные во внутренних законах и правилах соответствующей страны, чья железная дорога является участницей СМГС». По мнению большинства авторов, указанную привязку следует рассматривать как отсылку к закону следования груза²³.

2) Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа

Что же касается международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа, то они регулируются, прежде всего, Правилами ЦИВ. Правила ЦИВ применяются к любому договору железнодорожной перевозки пассажиров за плату или бесплатно, если место отправления и назначения расположены в двух различных государствах-членах КОТИФ. Применение Правил ЦИВ не зависит от места жительства или места работы и национальности заключающих договор сторон. Правила ЦИВ не распространяются на перевозки между станциями соседних государств, если инфраструктура этих станций управляется одним или несколькими управляющими инфраструктурой, относящимися к одному и тому же из этих государств (§ 1-5 ст. 1). Каждое Договаривающееся государство может в любой момент заявить о неприменении к пассажирам, ставшим жертвами несчастного случая на его территории, всей совокупности положений об ответственности перевозчика в случае гибели и ранений пассажиров, если они являются гражданами этого государства или местом их обычного проживания является это государство (§ 1 ст. 2). Согласно Правилам ЦИВ:

- «перевозчик» означает договорного перевозчика, с которым пассажир заключил договор перевозки в соответствии с Правилами ЦИВ, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основе данного договора;

- «фактический перевозчик» означает перевозчика, который не заключал договора перевозки с пассажиром, но которому договорный или последующий перевозчик доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку;
- «Общие условия перевозки» означают условия перевозчика в форме общих условий или законно действующих тарифов в каждом государстве-члене, которые в связи с заключением договора перевозки стали его неотъемлемой частью;
- «автомшины» означают автомобили или прицепы, транспортируемые при перевозке пассажиров (ст. 3).

Если иное не указано в Правилах ЦИВ, **любое условие договора, непосредственно или косвенно отступающее от этих Правил, недействительно и лишено законной силы.** Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Несмотря на это, перевозчик может расширить свою ответственность и свои обязательства, предусмотренные Правилами ЦИВ (ст. 5).

В соответствии с договором перевозки **перевозчик обязуется перевезти пассажира**, а также в случае необходимости багаж и автомшины до места назначения и выдать багаж и автомшины в месте назначения. Договор перевозки должен быть подтвержден одним или несколькими проездными документами, вручаемыми пассажиру. Тем не менее, отсутствие, неправильность или утеря проездного документа не влияет ни на существование, ни на действительность договора. **Проездной документ**, до доказательства противоположного, имеет силу и свидетельствует о заключении и содержании договора перевозки (ст. 6).

Общие условия перевозки определяют форму и содержание проездных документов, а также язык и шрифт, которыми нужно пользоваться при их печатании и заполнении. В проездном документе в любом случае должны быть указаны:

- а) перевозчик или перевозчики;
- б) пометка о том, что перевозка производится в соответствии с Правилами ЦИВ;
- в) любая другая пометка, необходимая для доказательства заключения и содержания договора

²³ См.: Канашевский В.А. Указ. соч. С. 41.

перевозки, позволяющая пассажиру пользоваться правами, вытекающими из этого договора.

При получении проездного документа пассажир должен проверить, составлен ли он в соответствии с его указаниями. Проездной документ может быть передан другому лицу только в том случае, если он не является именованным и если поездка еще не начата (§ 1-4 ст. 7). Если иное не установлено соглашением между пассажиром и перевозчиком, стоимость перевозки оплачивается заранее. Общие условия перевозки определяют, на каких условиях осуществляется возмещение стоимости перевозки (ст. 8). Пассажир должен с момента начала поездки иметь действительный проездной документ и предъявлять его при проверке проездных документов. Общие условия перевозки могут предусматривать следующее:

- пассажир, который не может предъявить действительного проездного документа, обязан уплатить штраф помимо стоимости проезда;
- пассажиру, который отказывается от немедленной уплаты стоимости проезда или штрафа, может быть отказано в продолжении поездки;
- предусматривается ли возмещение штрафа и на каких именно условиях.

Общие условия перевозки могут предусматривать, что во время следования в перевозке может быть отказано тем пассажирам, которые:

- а) представляют угрозу для безопасности и нормальной эксплуатации подвижного состава или для безопасности других пассажиров;
- б) недопустимо беспокоят других пассажиров и не имеют права ни на возмещение платы за проезд, ни на возмещение платы за провоз багажа (ст. 9).

В соответствии с Общими условиями перевозки пассажир имеет право провозить при себе легко переносимые предметы (ручную кладь), а также живых животных. Кроме того, пассажир может провозить с собой громоздкие предметы в соответствии с особыми условиями, содержащимися в Общих условиях перевозки. К перевозке не допускаются предметы или животные, которые могут стеснять или беспокоить пассажиров или причинить ущерб. В соответствии с Общими условиями перевозки пассажир имеет право перевезти в качестве багажа предметы и животных.

Перевозчик может допустить перевозку автомашин при перевозке пассажира в соответствии с особыми условиями, содержащимися в Общих условиях перевозки. Перевозка опасных грузов в качестве ручной клади, багажа, а также в автомашинах, которые перевозятся по железной дороге, должна соответствовать Регламенту о международной перевозке опасных грузов (РИД) КОТИФ (ст. 12).

Пассажиру надлежит присматривать за ручной кладью и животными, находящимися с ним (ст. 15). Договорные обязательства, относящиеся к перевозке багажа, должны быть отмечены в **багажной квитанции**, вручаемой пассажиру. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность соглашений, касающихся перевозки багажа. **Багажная квитанция, если не доказано иное, подтверждает регистрацию багажа и условия его перевозки.** Если не доказано иное, предполагается, что во время приема багажа перевозчиком багаж был в явно хорошем состоянии и что количество и вес ручной клади соответствовали указаниям, внесенным в багажную квитанцию (ст. 16).

Если Общие условия перевозки не предусматривают иное, то багаж оформляется только по предъявлении проездного документа, действительного, как минимум, до станции назначения багажа. Кроме того, **оформление багажа производится согласно предписаниям, действующим в месте отправления.** Если Общие условия перевозки допускают прием багажа без предъявления проездного документа, то положения Правил ЦИВ о правах и обязанностях пассажира относительно его багажа действуют по аналогии в отношении отправителя багажа. Перевозчик может перевозить багаж отдельно от пассажира другим поездом или другим транспортным средством либо иным путем (ст. 18). Если по соглашению между пассажиром и перевозчиком не установлено иное, то **стоимость перевозки багажа должна оплачиваться при оформлении** (ст. 19).

На хорошо видимой части каждого багажного места пассажир должен отчетливой, нестираемой надписью, которую невозможно спутать, указать свою фамилию и адрес, а также место назначения (ст. 20). **Багаж выдается при предъявлении багажной квитанции** и, в случае необходимости,

при оплате расходов, связанных с перевозкой багажа. Перевозчик имеет право, но не обязан, проверять, правомочен ли владелец багажной квитанции получить багаж. К выдаче багажа владельцу багажной квитанции приравнивается:

- передача багажа таможенным властям или налоговому учреждению в их экспедиционных помещениях или складах, если они не находятся под охраной перевозчика;
- передача животных третьему лицу, если эта передача производится согласно предписаниям, действующим в месте назначения.

Если багажная квитанция не предъявляется, то перевозчик должен выдать багаж только тому лицу, которое докажет свою правомочность; при недостаточности такого доказательства перевозчик может потребовать предоставления гарантий. **Багаж выдается в месте назначения, указанном при оформлении.** Правомочное лицо может отказаться от получения багажа, если перевозчик не выполняет его требования проверить багаж в целях подтверждения предполагаемого им повреждения. **Выдача багажа осуществляется в соответствии с предписаниями, действующими в месте назначения** (ст. 22).

Особые условия для перевозки автомашин, содержащиеся в Общих условиях перевозки, определяют, в частности, условия допуска к перевозке, оформления, загрузки и перевозки, разгрузки и выдачи, а также обязательства пассажира (ст. 23). Договорные обязательства по перевозке автомашин должны быть указаны в транспортной накладной, вручаемой пассажиру. Транспортная накладная может быть включена в проездной документ пассажира. Особые условия перевозки автомашин, содержащиеся в Общих условиях перевозки, определяют форму и содержание транспортной накладной, а также язык, которым нужно пользоваться при ее заполнении (§ 1-2 ст. 24). К перевозке автомашин применяются положения Правил ЦИВ, относящиеся к перевозке багажа (ст. 25).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с тем, что пассажир по причине несчастного случая при железнодорожной эксплуатации во время пребывания в подвижном составе или при посадке или высадке, какова бы ни была используемая железнодорожная инфраструктура, погибает, травмируется или его физическому

или психическому состоянию наносится ущерб. Перевозчик освобождается от ответственности, если:

а) несчастный случай обусловлен причинами, выходящими за рамки железнодорожной эксплуатации, и перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог его избежать или предотвратить его последствия;

б) несчастный случай произошел по вине пассажира;

в) причиной несчастного случая является поведение третьего лица, и перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог его избежать или предотвратить его последствия; другое предприятие, использующее ту же железнодорожную инфраструктуру, не рассматривается в качестве третьего лица; право на регрессное требование сохраняется. Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки последующими перевозчиками, то в случае гибели и ранений пассажиров ответственность несет перевозчик, на кого в соответствии с договором перевозки возлагалась ответственность за предоставление услуги перевозки, во время которой произошел несчастный случай. Если такая услуга не была оказана перевозчиком, а была оказана фактическим перевозчиком, то оба перевозчика несут солидарную ответственность (ст. 26).

В случае гибели пассажира возмещение убытков включает:

а) необходимые расходы, возникшие в результате смерти пассажира, в частности, по перевозке тела и похоронам;

б) не при мгновенном наступлении смерти – возмещение убытков, предусмотренное в ст. 28.

Если в случае гибели пассажира лица, которых он по закону обязан был или в будущем был бы обязан обеспечивать материально, потеряли кормильца, то за эту потерю также должно быть выплачено возмещение. Требование лиц по возмещению убытков, которых пассажир обеспечивал материально без обязательства, имеющего силу закона, регулируется национальным законодательством (ст. 27). В случае ранений или прочего нанесения ущерба физическому или психическому состоянию пассажира возмещение ущерба включает:

а) необходимые расходы, в частности, расходы на лечение и перевозку;

б) имущественный ущерб, который пассажир несет из-за полной или частичной потери трудоспособности или из-за увеличения его потребностей (ст. 28).

Сумма возмещаемых убытков определяется национальным законодательством. Однако в отношении каждого пассажира действует максимальный предел в размере 175000 СДР (§ 2 ст. 30).

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром за ущерб, связанный с тем, что по причине отмены или опоздания поезда либо неудавшейся пересадки проезд не может быть продолжен в тот же день. Возмещение убытков включает расходы в разумных пределах по предоставлению жилья, а также по уведомлению лиц, ожидающих пассажира. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если отмена или опоздание поезда либо неудавшаяся пересадка произошли по следующим причинам:

а) в силу обстоятельств, выходящих за рамки железнодорожной эксплуатации, которые перевозчик, несмотря на применение всех требуемых мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить их последствия;

б) по вине пассажира;

в) в силу поведения третьего лица, которого перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить его последствия; другое предприятие, использующее ту же железнодорожную инфраструктуру, не рассматривается в качестве третьего лица; право на регрессное требование сохраняется (§ 1-2 ст. 32).

В случае гибели и ранения пассажиров перевозчик, кроме того, несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением вещей, которые пассажир имел либо на себе, либо с собой в виде ручной клади; это также относится к животным, которых пассажир взял с собой. Во всех остальных случаях перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением вещей, ручной клади или животных, присмотр за которыми возлагается на пассажира, лишь в том случае, если этот ущерб произошел по вине перевозчика (ст. 33). Если перевозчик несет ответственность по

возмещению убытков при утере или повреждении вещей, то он обязан возместить ущерб каждому пассажиру из расчета до 1400 СДР (ст. 34).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением багажа, с момента его приема перевозчиком и до момента выдачи, а также за просрочку в его доставке. Перевозчик освобождается от этой ответственности в той мере, в которой утеря, повреждение или просроченная выдача багажа произошли по вине пассажира, в связи с его распоряжением, не относящимся к ошибке перевозчика, а также в связи с особыми недостатками багажа или обстоятельствами, которых железная дорога не смогла избежать и последствия которых не могла предотвратить. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утеря или повреждение багажа связаны с одним или несколькими из следующих обстоятельств:

- отсутствие или недостаточность упаковки;
- особый характер багажа;
- перевозка в качестве багажа предметов, которые не допускаются к перевозке (ст. 36).

Бремя доказывания наличия обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, возлагается на перевозчика (§ 1 ст. 37). Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то каждый перевозчик, принявший багаж вместе с багажной квитанцией или принявший автомашину с транспортной накладной, участвует в отношении перевозки багажа или автомашины в договоре перевозки в соответствии с указаниями багажной квитанции или транспортной накладной и выполняет вытекающие из этого обязательства. В данном случае каждый перевозчик отвечает за перевозку на всем пути до выдачи (ст. 38). Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, то перевозчик продолжает нести ответственность за осуществление полностью всей перевозки. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика является солидарной (§ 1-4 ст. 39).

Правомочное лицо может считать без дальнейшего доказательства багажное место утерянным, если в течение 14 дней со дня требования его выдачи оно не было выдано ему или не было

предоставлено в его распоряжение. Если считавшееся утерянным багажное место было найдено в течение одного года с момента требования его выдачи, то перевозчик должен уведомить правомочное лицо, если известен его адрес или его можно узнать. В течение 30 дней со дня получения такого уведомления правомочное лицо может потребовать выдачи ему багажного места. В этом случае оно должно оплатить расходы за перевозку багажного места из пункта отправления до пункта выдачи и возратить полученное возмещение за вычетом расходов, которые могли бы быть включены в это возмещение. Однако оно сохраняет свои права на возмещение за просрочку в доставке багажного места. Если найденное багажное место не было затребовано в течение 30-дневного срока после уведомления о его находке или оно найдено по истечении года после требования выдачи, то перевозчик распоряжается им согласно законодательству, действующему в месте обнаружения багажного места (ст. 40).

В случае полной или частичной утери багажа перевозчик должен оплатить, за исключением всех других убытков:

а) если размер ущерба доказан – возмещение в этом размере, который, однако, не должен превышать 80 СДР за каждый недостающий килограмм веса брутто утерянного багажного места или 1200 СДР за каждое багажное место;

б) если размер ущерба не доказан – заранее определенное возмещение в размере 20 СДР за каждый недостающий килограмм веса брутто утерянного багажного места или 300 СДР за каждое багажное место.

Кроме того, перевозчик должен возместить стоимость перевозки багажа и прочие суммы, израсходованные в связи с перевозкой утерянного багажного места, а также уже оплаченные таможенные и акцизные сборы (ст. 41).

В случае повреждения перевозчик должен выплатить возмещение, за исключением всех других убытков, соответствующее снижению стоимости багажа. Возмещение не должно превышать:

а) если ценность совокупности багажа уменьшена в результате повреждения – суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае полной утери;

б) если уменьшается ценность только части багажа в результате повреждения – суммы, ко-

торой оно могло бы достигнуть в случае утери части, ценность которой уменьшена (ст. 42).

В случае просрочки в доставке багажа перевозчик должен выплатить за каждые начатые сутки с момента требования выдачи багажного места, однако максимально за 14 дней:

а) если правомочное лицо докажет, что из-за этого был причинен ущерб, включая повреждение – возмещение суммы ущерба до максимального предела в размере 0,80 СДР за килограмм веса брутто выданного с просрочкой багажа или 14 СДР за каждое место выданного с просрочкой багажа;

б) если правомочное лицо не докажет, что из-за этого возник ущерб – заранее определенное возмещение в размере 0,14 СДР за килограмм веса брутто выданного с просрочкой багажа или 2,80 СДР за каждое место выданного с просрочкой багажа (§ 1 ст. 43).

При полной или частичной утере автомашины возмещение, выплачиваемое правомочному лицу за доказанный ущерб, рассчитывается на основе потребительской стоимости автомашины. Оно не может превышать 8000 СДР. Прицеп с грузом или без груза считается автомашиной (ст. 45). В отношении предметов, оставленных в автомашине или находящихся в багажниках (например, автомобильный багажник или багажник для лыж), прочно прикрепленных к автомашине, перевозчик несет ответственность только за ущерб, причиненный по его вине. Общая сумма компенсации не может превышать 1400 СДР. В отношении предметов, прикрепленных к внешней стороне автомашины, перевозчик несет ответственность только в том случае, если доказано, что возникший ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо намерением причинить такой ущерб, либо риском и пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен (ст. 46).

Перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при выполнении своих обязанностей. Управляющие железнодорожной инфраструктурой, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки (ст. 51).

Пассажир несет ответственность по отношению к перевозчику за любой ущерб:

- причиненный в результате несоблюдения своих обязательств в соответствии с Правилами ЦИВ;
- причиненный предметами или животными, которых он перевозит с собой (ст. 53).

Рекламации относительно ответственности перевозчика в случае гибели и ранений пассажиров должны направляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке. Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то рекламации могут быть также направлены первому или последнему перевозчику, а также перевозчику, имеющему свое основное место расположения или филиал либо учреждение, заключившие договор перевозки, в государстве постоянного места жительства пассажира или его обычного местонахождения. Документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к рекламации, должны представляться в оригинале или в копии по форме, заверенной надлежащим образом, если того требует перевозчик. При окончательном урегулировании рекламации перевозчик может потребовать возврата проездного документа, багажной квитанции и транспортной накладной (ст. 55).

Иск в судебном порядке в отношении ответственности перевозчика в случае гибели или ранений пассажиров может предъявляться только перевозчику, на кого в соответствии с договором перевозки возлагалась ответственность за предоставление услуги перевозки, во время которой произошел несчастный случай. Остальные иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться только первому или последнему перевозчику или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой были отмечены факты, ставшие причиной предъявления иска (§ 1-2 ст. 56). В той мере, в какой Правила ЦИВ применяются к фактическому перевозчику, к нему также может предъявляться иск. Если у истца есть право выбора между несколькими перевозчиками, то он теряет его, если иск предъявлен к одному из них. Это также относится к тому случаю, когда у истца есть право выбора между одним или несколькими

перевозчиками и фактическим перевозчиком (§ 6-7 ст. 56).

Иски в судебном порядке, основанные на Правилах ЦИВ, могут предъявляться в судах государств – членов КОТИФ, избранных с общего согласия сторон, или в суде государства-члена, на территории которого ответчик имеет свое постоянное место жительства или свое обычное местонахождение, свое основное место расположения или филиал либо учреждение, заключившие договор перевозки. В других судах иски предъявляться не могут. Если иск, основанный на Правилах ЦИВ, находится в производстве компетентного суда, или если по данному иску этим судом было вынесено решение, то новый иск по тому же предмету и между теми же сторонами не может предъявляться, если только решение компетентного суда может быть приведено в исполнение в государстве, где предъявлен новый иск (ст. 57).

Срок давности в отношении ответственности перевозчика по возмещению ущерба в случае гибели и ранений пассажиров истекает:

- для предъявления иска пассажиром – по истечении **трех лет**, начиная с первого дня после происшествия;
- для предъявления иска другими правомочными лицами – по истечении **трех лет**, начиная с первого дня после смерти пассажира, но не позднее **пяти лет** начиная с первого дня после происшествия.

Срок давности для предъявления других исков по договору перевозки составляет один год. Однако срок давности составляет **два года** для предъявления иска по поводу ущерба, возникшего вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с пониманием того, что такой ущерб вероятно будет причинен.

Течение срока давности начинается:

- а) в отношении возмещения полной утери багажа – с четырнадцатого дня по истечении срока, предусмотренного для заявления рекламации;
- б) в отношении частичной утери, повреждения или просрочки в доставке багажа – со дня его выдачи;
- в) во всех остальных случаях, касающихся перевозки пассажиров – со дня истечения срока годности проездного документа (§ 1-3 ст. 60).

Перевозчик, который согласно Правилам ЦИВ выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования к перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

а) перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, является единственным ответственным за это;

б) если ущерб был причинен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за ущерб, причиненный им;

в) если нельзя доказать, какой из перевозчиков причинил ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части стоимости перевозки, которая причитается каждому из перевозчиков (ст. 62).

В соответствии с требованиями СМПС оно имеет обязательную силу для железных дорог и пассажиров. СМПС не применяется к перевозкам пассажиров и багажа:

1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране;

2) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах, вагонах страны отправления;

3) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны, не являющейся участницей СМПС, в поездах, вагонах железных дорог страны отправления или назначения (§ 1-2 ст. 2).

Перевозка пассажиров в прямом международном сообщении производится поездами или вагонами, указанными в расписаниях, или специальными поездами, вагонами, назначенными к обращению по мере надобности и по возможности. Железные дороги организывают справочно-информационную работу для предоставления пассажирам возможности получать информацию о поездах и вагонах, курсирующих в их направлениях (§ 1-2 ст. 3). Для проезда пассажиров в международном сообщении применяется купонная книжка, состоящая из обложки и проездных документов, оформляемых ручным или электронным способом. Проездными документа-

ми, которые могут быть помещены в купонную книжку, являются:

- 1) билет;
- 2) плацкарта;
- 3) доплата квитанция.

Купонная книжка, в которой отсутствует билет, считается недействительной и не дает права на проезд. Пассажир обязан до начала поездки приобрести проездные документы, проверить правильность содержащихся в них данных и сохранять проездные документы в течение всего времени поездки (ст. 4). **Проездным документом, удостоверяющим заключение договора железнодорожной перевозки пассажира, является билет.** Билет может быть использован в пределах срока его годности для проезда по указанному в нем маршруту во всех поездах, предусмотренных в расписаниях (ст. 4.1). Для проезда в спальнях вагонов, в вагонах с местами для лежания, а также в вагонах с местами для сидения, в которых предусмотрено обязательное резервирование мест, каждый пассажир должен иметь, кроме билета, плацкарту на занятие соответствующего места. Срок годности такой плацкарты соответствует сроку годности билета, по которому осуществляется проезд (§ 1-2 ст. 5).

Пассажир обязан по требованию проводника или представителей соответствующих контролирующих органов предъявить билет на проезд и в надлежащих случаях плацкарту и другие проездные документы, необходимые для проезда в вагоне, в котором следует пассажир. В спальнях вагонов и вагонах с местами для лежания прямого международного сообщения все проездные документы пассажира в начале поездки сдаются проводнику и хранятся у него во время поездки пассажира. Пассажир, причинивший при проезде в международном железнодорожном сообщении ущерб, подлежащий имущественной оценке, железной дороге и (или) третьим лицам в результате нарушения правил перевозок пассажиров и багажа, действующих на дороге-собственнице подвижного состава, обязан возместить понесенные ими убытки в прямом размере. Под убытками в прямом размере понимаются расходы, произведенные железной дорогой или третьими лицами, либо утрата или повреждение их имущества. Не ранее 30 минут до окончания поездки проводник должен возвратить проездной документ пассажи-

ру. Плацкарта при следовании в спальном вагоне остается у проводника вагона (ст. 10).

Пассажир имеет право провозить при себе бесплатно легкопереносимые предметы (ручную кладь). Общая масса ручной клади, провозимой бесплатно, не должна превышать 35 кг на взрослого пассажира и 15 кг на ребенка до 12 лет. Излишнюю ручную кладь пассажир должен сдать в багаж. Перевозка животных пассажирами при себе в вагонах прямого международного сообщения запрещается, кроме комнатных животных (собак, кошек, птиц и др.). Указанная перевозка допускается только в отдельных купе жесткого вагона (2-го класса), не более двух животных в одном купе. При этом пассажир (пассажиры) обязан (обязаны) оплатить стоимость билетов и плацкарт по числу мест в купе. При отсутствии у железной дороги возможности предоставить отдельное купе для перевозки животных такая перевозка не допускается. Пассажир сам должен заботиться о целостности и сохранности ручной клади, а также о находящихся при нем комнатных животных (ст. 12).

К перевозке багажом принимаются вещи пассажира, упакованные в запертые чемоданы, сундуки, небольшие ящики, фанерные коробки, а также корзины, мешки, узлы или тюки, обвязанные металлической лентой или веревками. **Масса отдельного места багажа не должна быть менее 5 кг и более 75 кг** при условии, если погрузка багажа в багажные вагоны пассажирских поездов может производиться быстро и без затруднений. К перевозке багажом не допускаются:

1) все огнеопасные, легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся, взрывчатые, радиоактивные, едкие и отравляющие вещества, огнестрельное оружие, боеприпасы, а также вещества, которые могут причинить вред багажу других пассажиров или железной дороге;

2) предметы, которые могут внести инфекцию или обладающие зловонным запахом;

3) золото, серебро, платина и изделия из них, ценные бумаги, деньги металлические и бумажные, настоящий жемчуг, драгоценные камни и другие драгоценности, предметы искусства (картины, статуи, художественные изделия и др.);

4) животные, за исключением комнатных животных (собак, кошек, птиц и др.) в клетках или в другой соответствующей таре, если это не за-

прещается ветеринарными правилами. Пассажир обязан кормить и поить животных;

5) предметы, составляющие монополию почтового ведомства;

6) скоропортящиеся продукты (§ 1-3 ст. 15).

Багаж сдается к перевозке заблаговременно, но не позднее чем за 30 минут до отхода поезда, с которым выезжает пассажир. Принятый к перевозке багаж, как правило, должен быть отправлен тем же поездом, в котором следует пассажир. Если это невозможно, то багаж должен быть отправлен ближайшим поездом, в котором производится перевозка багажа. Общая масса багажа, сданного по одному билету, не должна превышать 100 кг. При поездке нескольких пассажиров по одной купонной книжке указанная норма увеличивается соответственно количеству участников группы. Дипломатический багаж принимается к перевозке без ограничения массы (§ 1-3 ст. 16). Багаж должен предьявляться к перевозке в прочной исправной упаковке, обеспечивающей его сохранность на всем пути следования до выдачи пассажиру. Железная дорога имеет право отказать в приеме багажа, если он предьявлен в недостаточно прочной или в неисправной упаковке (§ 1 ст. 17).

При сдаче багажа к перевозке пассажир может объявить его ценность. Если сдается к перевозке несколько мест, пассажир может объявить ценность каждого отдельного места или общую ценность всех мест. Размер объявленной ценности пассажиром называется устно. Сумма объявленной ценности должна быть названа пассажиром в валюте страны отправления. Сумма объявленной ценности багажа указывается в багажной квитанции. Железная дорога во время приема багажа имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности его стоимости. Если между железной дорогой и пассажиром возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления или уполномоченным им работником станции. В случае несогласия пассажира с решением начальника станции багаж может быть принят только без объявления ценности (§ 1-4 ст. 18).

Багаж выдается, как правило, на станции назначения, указанной в багажной квитанции. Выдача производится после прибытия поезда, с

которым прибыл багаж, и спустя время, необходимое для его выгрузки и выполнения таможенных и других правил. **Багаж выдается предъявителю багажной квитанции.** Багажная квитанция при выдаче багажа отбирается. Железная дорога не обязана удостовериться в том, что предъявитель багажной квитанции имеет право на получение багажа. **При отсутствии багажной квитанции железная дорога обязана выдать багаж только в том случае, если лицо, требующее багаж, доказало свое право на него.** При невыдаче пассажиру багажа по вине железной дороги в течение 10 суток, считая со дня прибытия того поезда, с которым багаж должен был прибыть на станцию назначения, если задержка его не была связана с выполнением таможенных и других правил, багаж считается утраченным.

Если багаж не был затребован в течение 3 месяцев со дня прибытия на станцию назначения или с момента уведомления о задержке на промежуточной станции по распоряжению таможенных органов, железная дорога может его реализовать. Она имеет право сделать это раньше, если в результате долгого хранения снижается ценность багажа или если стоимость хранения превышает стоимость самого багажа. Если удалось установить местопребывание пассажира, то железная дорога должна предупредить его о предстоящей продаже багажа. Железная дорога должна возратить пассажиру сумму, полученную от продажи его багажа за вычетом еще неоплаченной суммы за хранение и других расходов (§ 1-11 ст. 21). Железная дорога, принявшая багаж к перевозке и выдавшая багажную квитанцию, ответственна перед пассажиром за выполнение перевозки на всем пути до выдачи багажа. Каждая последующая железная дорога, принимая багаж, вступает тем самым в договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства (ст. 31).

Железная дорога ответственна за просрочку в доставке багажа и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты багажа или вследствие его повреждения за время с момента принятия к перевозке до выдачи. Железная дорога не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате багажа. С железной дороги снимается ответственность за полную или частичную утрату или повреждение багажа, если они произошли по одной из следующих причин:

1) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело;

2) вследствие особых естественных свойств багажа, вызвавших его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и тому подобные последствия;

3) по вине пассажира, отправителя или получателя багажа, а также сопровождающего багаж;

4) вследствие таких недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приемке багажа к перевозке;

5) вследствие того, что пассажир сдал к перевозке запрещенные предметы под неправильным, неточным или неполным наименованием;

6) вследствие того, что багаж, допускаемый к перевозке на особых условиях, был сдан к отправке под неправильным, неточным или неполным наименованием.

Доказательство того, что утрата, порча или повреждение багажа произошли по вышеуказанным причинам, возлагается на железную дорогу (§ 1-3 ст. 32). При полной или частичной утрате багажа, сданного к перевозке без объявленной ценности, железная дорога уплачивает пассажиру действительную стоимость утраченного багажа или утраченной его части, не превышающую, однако, двух швейцарских франков за каждый недостающий килограмм массы брутто. **При утрате багажа с объявленной ценностью железная дорога уплачивает как возмещение сумму объявленной ценности.** При частичной утрате багажа железная дорога уплачивает соответствующую долю объявленной ценности за каждый недостающий килограмм (§ 1-2 ст. 33). В случае повреждения багажа железная дорога должна уплатить такую сумму, на которую понижалась стоимость багажа, без возмещения других убытков (§ 1 ст. 34).

За каждые сутки просрочки сверх срока доставки железная дорога, исходя из провозной платы той железной дороги, которая допустила просрочку, обязана уплатить штраф по перевозкам багажа - в размере 5% провозной платы. Сумма штрафа не должна превышать 50% провозной платы. Штраф за просрочку срока доставки уплачивается только в том случае, если не был соблюден общий срок доставки (§ 1 ст. 35). Выплата сумм возмещений производится

в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм. В случае, если ответ по претензии или уплата сумм возмещения последует по истечении 180 дней со дня заявления претензии, то на причитающуюся сумму возмещения начисляются проценты в размере 4% годовых (ст. 36).

Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит пассажиру. Претензии по перевозкам багажа должны быть предъявлены в письменном виде пассажиром к дороге отправления или к дороге назначения. Претензии пассажиров, основанные на купонных книжках или картонных билетах, должны быть заявлены по месту их приобретения. Претензии о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, могут быть предъявлены только тем лицом, которое произвело данный платеж. Железная дорога или пункт продажи обязаны в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем или распиской в получении претензии, рассмотреть претензию, дать ответ заявителю претензии и при полном или частичном ее при-

знании уплатить ему причитающуюся сумму. Железная дорога или пункт продажи, сообщая заявителю претензии о частичном или полном отклонении его претензии, обязаны сообщить основание отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензионному заявлению (§ 1-9 ст. 38).

Право предъявления иска, основанного на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге или пункту продажи. **Иск может быть предъявлен только после заявления претензии.** Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железной дороге или пункту продажи которой была предъявлена претензия. Претензии и иски к железным дорогам, а также требования и иски железных дорог к пассажирам могут быть заявлены в течение девятимесячного срока, за исключением претензий о просрочке в доставке багажа, для предъявления которых установлен 30-дневный срок давности. Претензии и требования, по которым срок давности истек, не могут предъявляться также и в виде исков (ст. 40).

Библиография

1. Алиев Э.А. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // Международное публичное и частное право. 2006. №4.
2. Гречуха В.Н. Международное транспортное право: Учебник. М., 2011.
3. Канашевский В.А. Регулирование международных железнодорожных перевозок грузов: международные соглашения в российской судебной практике // Закон. 2008. №7.
4. Касаткина А.С. Правовое понятие и классификация международных пассажирских перевозок // Адвокат. 2011. №3.
5. Клещенков А.В. Об уточнении понятия международных грузовых перевозок в контексте законодательства Украины // Внешнеторговое право. 2008. №1.
6. Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М., 2011.
7. Михеева В. Перевозка грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2006. №10.
8. Морозов С.Ю. Транспортное право: Учебное пособие. М., 2008.
9. Оскорбина О.В. Особенности правового регулирования международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2012. №1.
10. Холопов К.В. Международное частное транспортное право: Анализ норм международного и российского транспортного права. М., 2010.

References (transliteration)

1. Aliev E.A. Problemy razvitiya transportnoy deyatel'nosti gosudarstv v doktrine mezhdunarodnogo chastnogo prava // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. 2006. №4.
2. Grechukha V.N. Mezhdunarodnoe transportnoe pravo: Uchebnik. M., 2011.
3. Kanashevskiy V.A. Regulirovanie mezhdunarodnykh zheleznodorozhnykh perevozok gruzov: mezhdunarodnye soglasheniya v rossiyskoy sudebnoy praktike // Zakon. 2008. №7.
4. Kasatkina A.S. Pravovoe ponyatie i klassifikatsiya mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // Advokat. 2011. №3.
5. Kleshchenkov A.V. Ob utochnenii ponyatiya mezhdunarodnykh gruzovykh perevozok v kontekste zakonodatel'stva Ukrainy // Vneshnetorgovoe pravo. 2008. №1.
6. Kokin A.S., Levikov G.A. Transportno-ekspeditorskie uslugi pri mezhdunarodnoy perevozke gruzov. M., 2011.
7. Mikheeva V. Perevozka gruzov zheleznodorozhnym transportom // Khozyaystvo i pravo. 2006. №10.
8. Morozov S.Yu. Transportnoe pravo: Uchebnoe posobie. M., 2008.
9. Oskorbina O.V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya mezhdunarodnoy perevozki opasnykh gruzov zheleznodorozhnym transportom // Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. 2012. №1.
10. Kholopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo: Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiyskogo transportnogo prava. M., 2010.