

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ АССАМБЛЕИ ГОСУДАРСТВ –  
УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

16 апреля 2015 г. № 42-11

г. Санкт-Петербург

**О модельном законе «О контрейлерных перевозках»**

Рассмотрев представленный Постоянной комиссией МПА СНГ по правовым вопросам проект модельного закона «О контрейлерных перевозках», Межпарламентская Ассамблея ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять модельный закон «О контрейлерных перевозках» (прилагается).
2. Направить указанный модельный закон в парламенты государств – участников Межпарламентской Ассамблеи СНГ и рекомендовать для использования в национальном законодательстве.

**Председатель Совета Ассамблеи**

**В.И.Матвиенко**

Приложение

Принят на сорок втором  
пленарном заседании  
Межпарламентской Ассамблеи  
государств – участников СНГ  
(постановление № 42-11  
от 16 апреля 2015 года)

**МОДЕЛЬНЫЙ ЗАКОН  
О контрейлерных перевозках**

Настоящий Закон определяет единые подходы к правовому регулированию контрейлерных перевозок, направлен на развитие правовых отношений в области контрейлерных перевозок посредством взаимодействия между собой железнодорожного и автомобильного транспорта и создание условий для интеграции контрейлерных перевозок как вида транспортной деятельности в международный рынок транспортных работ и услуг.

**ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1. Сфера действия настоящего Закона**

1. Настоящий Закон применяется при организации комбинированных (смешанных) перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, часть маршрута в которых организуется как перевозка контрейлерными поездами автопоездов, автомобилей, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов (в груженом или порожнем состоянии) на сети национальных и международных железных дорог пространства 1520 (далее – контрейлерные перевозки).

2. Контрейлерные перевозки, осуществляемые в целях обеспечения обороноспособности, безопасности, правопорядка и охраны здоровья, регулируются иными актами национального и международного законодательства.

**Статья 2. Законодательство о контрейлерных перевозках**

1. Контрейлерная перевозка регулируется настоящим Законом, а также:
  - нормами гражданского законодательства о договорных и имущественных отношениях, транспортной деятельности, перевозке, транспортной экспедиции как правовой основе гражданских отношений в транспортной деятельности;
  - законодательством о транспорте и законодательством по видам транспорта: о железнодорожном и автомобильном транспорте, а также национальными нормативными

правовыми актами государств – участников Содружества Независимых Государств, в том числе транспортными кодексами соответствующих видов транспорта;

– законодательством, регулирующим отношения пользователей транспортной инфраструктуры;

– законодательством, регулирующим отношения, непосредственно связанные с оказанием услуг в процессе перевозки (о транспортно-экспедиционной деятельности, транспортном страховании, безопасности дорожного движения, таможенном и валютном регулировании международных перевозок, налогообложении и другие);

– законодательством, регулирующим отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров в прямом смешанном сообщении (о транспортном коридоре, транспортном операторе, сквозном тарифе, информационно-логистическом центре, перегрузочном терминале и т.п.);

– международными соглашениями и конвенциями в области автомобильного и железнодорожного транспорта;

– законодательством, регулирующим вопросы транспортной безопасности.

2. Настоящий Закон может рассматриваться как основа для формирования национального законодательства в области организации контрейлерных перевозок.

### **Статья 3. Термины и определения**

В настоящем Законе используются следующие термины и определения:

*договор контрейлерной перевозки* – договор, заключенный на перевозку груза, пассажиров и багажа двумя видами транспорта (автомобильным и железнодорожным), на основании которого оператор контрейлерной перевозки за определенную плату обязуется обеспечить осуществление доставки груза от оговоренного пункта отправления до оговоренного пункта назначения точно в согласованный срок;

*комбинированная перевозка* – перевозка груза на одной и той же транспортной единице от грузоотправителя до грузополучателя с использованием на промежуточном этапе других видов транспорта (вагоны, контейнеры, автопоезда, прицепы на специализированных платформах и т.п.), осуществляемая по особой технологии, которая регулируется тем же законодательством, что и прямые смешанные перевозки грузов;

*контрейлер* – контрейлерная платформа или вагон, где размещены подготовленные для перевозки в составе контрейлерного поезда контейнер, трейлер или другое автотранспортное средство;

*контрейлерная единица* – контейнер, трейлер, автомобиль, автоприцеп, полуприцеп, съемный автомобильный кузов, по своим габаритам и конструктивным особенностям соответствующие требованиям к грузовым единицам, предназначенным для перевозки на контрейлерных платформах;

*контрейлерная перевозка* – перевозка по определенному маршруту грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, часть маршрута в которой организуется как перевозка автопоезда, автомобиля(ей), автоприцепа(ов), полуприцепа(ов), трейлеров, съемных автомобильных кузовов (контрейлерных единиц) контрейлерным поездом с грузом или без него. По своему статусу может приравниваться к прямой смешанной или комбинированной перевозке;

*контрейлерная платформа* – специальная железнодорожная платформа, приспособленная для перевозки контрейлерных единиц;

*контрейлерный габарит* – предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться с учетом крепления груз (контрейлерная единица), находящийся на специализированной платформе в составе контрейлерного поезда, при движении на прямом горизонтальном участке пути;

*контрейлерный поезд* – поезд установленной длины, состоящий из контрейлерных платформ и вагонов, предназначенных для перевозки груженых или порожних контрейлерных единиц, а также сопровождающих грузы пассажиров;

*контрейлерный терминал* – технологический комплекс, расположенный в местах общего или не общего пользования, включающий в себя необходимые элементы инженерной, транспортной и административной инфраструктуры для формирования (расформирования) контрейлерных поездов и подготовки, погрузки, выгрузки

автопоездов, автомобилей, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов, а также их хранения и выдачи в грузе или порожнем состоянии. Контейнерный терминал является составным элементом транспортной инфраструктуры контейнерной перевозки и позволяет, на основе реализации современных логистических технологий, предоставить владельцам автотранспортных средств и грузов широкий спектр услуг, включая операции по согласованию сроков прибытия и отправления грузов, в том числе по слежению за продвижением контейнерного поезда;

*международная контейнерная перевозка* – контейнерная перевозка грузов, осуществляемая по территории двух и более стран;

*оператор контейнерной перевозки* – любое лицо (юридическое, физическое), которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор контейнерной перевозки (или договор международной контейнерной перевозки), выступает как сторона договора и принимает на себя ответственность за исполнение договора;

*организатор контейнерного поезда* – юридическое лицо и (или) индивидуальный предприниматель, осуществляющие свою деятельность по организации перевозки контейнерных единиц контейнерным поездом и указанные в перевозочных документах в качестве грузоотправителя и (или) грузополучателя;

*прямая смешанная перевозка* – перевозка грузов, пассажиров и багажа, осуществляемая двумя или более видами транспорта на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования;

*транспортный документ контейнерной перевозки* – документ, подтверждающий заключение договора контейнерной перевозки, удостоверяющий принятие груза оператором (организатором) контейнерной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора;

*транспортный узел* – пункт перегрузки, где производится стыковка автомобильного и железнодорожного транспорта, участвующего в контейнерной перевозке, и передача груза с одного вида транспорта на другой.

## **ГЛАВА 2. СХЕМЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **Статья 4. Виды маршрутов, применяемые при организации движения контейнерного поезда**

Организация движения контейнерного поезда может осуществляться по следующим видам маршрутов:

- между двумя станциями – станцией отправления (загрузки) и станцией назначения (выгрузки);
- между несколькими станциями – станцией отправления (загрузки), с остановкой на промежуточных станциях с погрузкой/выгрузкой и станцией назначения (выгрузки).

### **Статья 5. Типовые схемы пригодных для контейнерных перевозок маршрутов**

Типовые схемы пригодных для контейнерных перевозок маршрутов движения контейнерных поездов по территории одного или нескольких государств – участников Содружества Независимых Государств разрабатываются на наиболее востребованные (загруженные) маршруты по заказу национального министерства транспорта или на основании международного договора.

### **Статья 6. Общие требования к схемам контейнерных перевозок**

Каждая схема должна определять сторону, ответственную за весь маршрут контейнерной перевозки, железнодорожный участок маршрута, а также устанавливать порядок расчетов за провоз контейнерных единиц контейнерным поездом. Различия заключаются в используемых видах транспортных накладных, а также разделении ответственности сторон за оборудование, приемку и доставку груза, тарифы и оплату счетов.

## **ГЛАВА 3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОНТРЕЙЛЕРНОМУ МАРШРУТУ И КОНТРЕЙЛЕРНОМУ ПОЕЗДУ**

### **Статья 7. Определение элементов инфраструктуры контрейлерного маршрута**

Инфраструктура каждого контрейлерного маршрута формируется при его разработке.

В контрейлерный маршрут включаются:

- железнодорожные пути и железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов;
- автомобильные дороги, автомобильные, контрейлерные терминалы и грузовые площадки;
- морские и речные порты как конечные или начальные пункты формирования (расформирования) контрейлерного поезда (далее – порты).

### **Статья 8. Техничко-эксплуатационные требования к техническим средствам при организации контрейлерных перевозок**

1. Техничко-эксплуатационные требования к техническим средствам контрейлерных перевозок определяются при разработке каждого маршрута на основе:

- материалов, полученных от железных дорог;
- опыта комбинированных и контрейлерных перевозок в международном сообщении;
- технических характеристик контрейлерных единиц комбинированного транспорта.

2. Техничко-эксплуатационные требования включают технические и технологические требования к грузовым вагонам и контрейлерным платформам, к средствам механизации погрузочно-разгрузочных работ, устройствам оснащения фронтов погрузки и выгрузки железнодорожных станций, автомобильным, контрейлерным терминалам и грузовым площадкам.

3. Средства крепления контрейлеров должны обеспечивать безопасность движения и сохранность груза, исключать смещение, подвижность и сдвиг груза относительно платформы при движении поезда, обеспечивать его крепление на платформе с соблюдением габарита погрузки на маршруте и нормативов на смещение центра тяжести груза относительно осей симметрии платформы.

4. Оснащение пунктов технического обслуживания контрейлерного поезда должно отвечать требованиям регламента по подготовке в рейс и техническому обслуживанию в пути следования контрейлерных поездов.

### **Статья 9. Проверка готовности элементов инфраструктуры железнодорожного маршрута контрейлерной перевозки**

При подготовке железнодорожного маршрута, пригодного для контрейлерных перевозок, проверяется возможность обращения контрейлерного поезда на каждом конкретном маршруте с учетом:

- готовности станций отправления, назначения и попутных станций, на которых с контрейлерным поездом выполняются погрузо-разгрузочные операции;
- параметров конструкционной и допускаемой по железнодорожным линиям скорости движения контрейлерной платформы;
- веса и длины контрейлерного поезда;
- готовности станции отправления обеспечить подачу вагонов под погрузку в нормативные сроки, а также осуществить проверку технической исправности вагонов;
- готовности технических станций на маршруте следования контрейлерного поезда обеспечить согласованное время смены локомотива, локомотивной бригады, технического и коммерческого осмотра вагонов в поезде (не более 40 минут);
- готовности региональных структур управления железнодорожным движением по маршруту следования контрейлерного поезда от станции погрузки до станции выгрузки

обеспечить контроль продвижения контрейлерного поезда и принять оперативные меры по соблюдению графика его движения;

– готовности станции прибытия поезда к проведению с ним всех предусмотренных договором операций в согласованное время (не более 60 минут);

– готовности объектов инфраструктуры терминально-складского комплекса. Одним из главных требований к обустройству терминально-складского комплекса является возможность принятия контрейлерного поезда без разрыва состава.

#### **Статья 10. Ответственность сторон за готовность инфраструктуры**

Ответственность сторон за готовность каждого элемента инфраструктуры контрейлерной перевозки определяется договором контрейлерной перевозки с учетом национального законодательства страны, по территории которой проходит конкретный маршрут контрейлерного поезда, и международных соглашений.

#### **Статья 11. Расформирование и переработка на попутных и сортировочных станциях**

1. Контрейлерный поезд должен проследовать весь маршрут без переработки на сортировочных станциях.

2. Контрейлерная перевозка не предусматривает проведения расформирования контрейлерного поезда на попутных станциях, кроме осуществления погрузо-разгрузочных операций. Контрейлерный поезд не подлежит расформированию или пополнению другими вагонами в пути следования, за исключением пассажирских вагонов сопровождения или ремонтных контрейлерных платформ после устранения неисправности.

3. Проверка исправности установленных на перевозимых грузовых единицах запорно-пломбировочных устройств и соответствия знаков на них сведениям, указанным в перевозочных документах, осуществляется одновременно с передачей грузов в транспортных узлах.

#### **Статья 12. Норма загрузки и ограничение длины контрейлерного поезда**

Контрейлерный поезд может быть загружен частично или полностью. Частичная загрузка не может быть основанием для нарушения графика движения контрейлерного поезда.

Длина контрейлерного поезда ограничивается длиной приемо-отправочных путей станций по маршруту его следования и согласованной весовой нормой.

#### **Статья 13. Условия прекращения контрейлерной перевозки**

При неготовности инфраструктуры, несоблюдении контрейлерного габарита или наличии негабаритных мест на запрашиваемом организатором поезда маршруте следования контрейлерная перевозка не начинается или прекращается.

### **ГЛАВА 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ КОНТРЕЙЛЕРНЫМИ ПОЕЗДАМИ**

#### **Статья 14. Порядок следования контрейлерного поезда по контрейлерному маршруту**

Контрейлерный поезд следует по контрейлерному маршруту в соответствии с разработанным для него расписанием (график с фиксированным временем отправления поезда, проследования им попутных технических станций и прибытия на станцию назначения) с учетом максимально допускаемой скорости, установленной национальным или международным законодательством в области железнодорожного транспорта, независимо от загрузки и количества контрейлерных платформ в составе поезда.

## **Статья 15. Включение автомобильных, контейнерных терминалов, грузовых площадок и портов в контейнерный маршрут**

Автомобильные, контейнерные терминалы, грузовые площадки и порты считаются включенными в контейнерный маршрут с момента публичного извещения об этом, осуществленного с помощью электронного или иного способа извещения в письменной форме.

## **Статья 16. Взвешивание грузов, следующих в контейнерных единицах**

Грузы, следующие в контейнерных единицах по контейнерному маршруту, могут взвешиваться в транспортных узлах при передаче их с одного вида транспорта на другой по требованию стороны, принимающей грузы. При отсутствии весовых приборов у стороны, осуществляющей в транспортном узле погрузку-выгрузку грузов, передача грузов производится в соответствии с их массой, указанной в едином транспортном документе (накладной, коносаменте).

## **Статья 17. Взвешивание тарных и штучных грузов**

Тарные и штучные грузы, принятые для контейнерной перевозки в исправной таре, в соответствии со стандартом или с их массой, указанной грузоотправителем на каждом грузовом месте, передаются с транспорта одного вида на транспорт другого вида без взвешивания в соответствии с количеством мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием.

## **Статья 18. Порядок предоставления вагонов, контейнеров и контейнерных платформ и охрана груза**

1. Порядок предоставления вагонов, контейнеров и контейнерных платформ, а также условия их использования при контейнерной перевозке устанавливаются соглашениями между организациями – владельцами транспорта соответствующих видов.

2. Контейнерный поезд может быть:

– сопровождаемым – груз в контейнерной единице или контейнерная единица сопровождается представителями владельца груза или автотранспортного средства;

– несопровождаемым – груз в контейнерной единице или контейнерная единица не сопровождается представителями владельца груза или автотранспортного средства.

3. Охрана груза в контейнерной единице и (или) контейнерной единицы осуществляется представителями или уполномоченными представителями организатора (оператора) контейнерного поезда в пути следования во время движения, на остановках, а также на станциях и контейнерных терминалах.

4. Все коммерческие риски, связанные с сохранностью контейнерной единицы и (или) груза в контейнерной единице во время выполнения перевозчиком своих обязательств, лежат на организаторе (операторе) контейнерного поезда.

5. В случае отцепки одной или нескольких груженых контейнерных платформ (вагонов) контейнерного поезда по техническим причинам они включаются в состав следующего контейнерного поезда после устранения неисправностей.

## **Статья 19. Договоры и транспортные документы при контейнерной перевозке**

1. При перевозке грузов в контейнерном поезде оператор контейнерного поезда от своего имени и грузовладелец (грузоотправитель) или экспедитор от имени грузовладельца (грузоотправителя) заключают договор перевозки груза, выполняя все обязанности, связанные с перевозкой груза в этом виде сообщения.

Заключение договора контейнерной перевозки подтверждается транспортной накладной, составленной грузоотправителем, если иное не предусмотрено договором.

Условия работы организаций различных видов транспорта в контрейлерных терминалах при перевозке грузов по контрейлерному маршруту определяются отдельными соглашениями.

В случае изменения технического оснащения либо технологии работы контрейлерного терминала соглашения и договоры по предложению одной из сторон могут быть полностью или частично пересмотрены до истечения срока их действия.

2. Контрейлерная перевозка каждой контрейлерной единицы в прямом смешанном (комбинированном) сообщении осуществляется на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования контрейлерной единицы.

В качестве единого транспортного документа, на основании которого осуществляется контрейлерная перевозка в прямом смешанном (комбинированном) сообщении, может использоваться по соглашению сторон, перевозочный документ с правом отчуждения (коносамент смешанной (комбинированной) перевозки) или перевозочный документ без права отчуждения (транспортная накладная).

Транспортная накладная (коносамент) составляется на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Она следует с грузом на всем его пути и выдается грузополучателю в установленном порядке.

## **Статья 20. Оплата контрейлерной перевозки**

1. Оплата контрейлерной перевозки зависит от маршрута перевозки, используемой инфраструктуры контрейлерного маршрута и устанавливается по соглашению сторон в договоре контрейлерной перевозки.

2. Плата за перевозку контрейлерных единиц по железной дороге может вноситься операторами и организаторами контрейлерной перевозки, выступающими в качестве или от имени грузовладельца.

3. Споры, возникающие при выполнении узловых соглашений и договоров, рассматриваются в порядке, установленном национальным и (или) международным законодательством.

## **ГЛАВА 5. ФОРМИРОВАНИЕ КОНТРЕЙЛЕРНОГО ПОЕЗДА**

### **Статья 21. Порядок формирования контрейлерного поезда**

Порядок формирования контрейлерного поезда определяется на основании технологического процесса работы железнодорожной станции отправления с учетом местных особенностей и договора между владельцем инфраструктуры и организатором (оператором) контрейлерного поезда. В порядке формирования должны быть учтены особенности приема груза к перевозке и технического осмотра контрейлерного поезда.

### **Статья 22. Схема формирования контрейлерного поезда**

1. Схема формирования контрейлерного поезда предусматривает постановку в его состав пассажирских вагонов сопровождения (для водителей автотранспортных средств, представителей организатора (оператора) контрейлерного поезда и лиц, сопровождающих груз).

2. Осмотрщики вагонов проверяют контрейлерные платформы, включенные в состав контрейлерного поезда, на соответствие требованиям технического регламента до их подачи к месту погрузки.

### **Статья 23. Отцепка контрейлерной платформы и контроль сохранности контрейлерной единицы в пути следования**

1. При обнаружении технических неисправностей платформ в пути следования и невозможности безопасного движения с этой неисправностью в поезде до станции, имеющей пункт технического обслуживания, производится их отцепка от поезда на ближайшей станции с последующим направлением в ремонт. Перевозчиком составляется акт общей формы с указанием в нем причины отцепки вагона (группы вагонов).

2. Перевозчик, в соответствии с порядком, предусмотренным договором на организацию перевозки контейнерным поездом, оперативно информирует организатора (оператора) контейнерного поезда о произведенной отцепке, времени простоя платформы с автотранспортным средством и грузом в ремонте, сроках ее отправления и прибытия на станцию назначения.

3. Контроль сохранности автотранспортных средств и груза в них с момента отцепки контейнерной платформы от поезда и до постановки ее в следующий поезд осуществляет организатор (оператор) контейнерного поезда или уполномоченная им организация.

4. При включении отцепленной контейнерной платформы с автотранспортным средством и грузом после устранения неисправности в состав обычного грузового поезда производится комиссионная проверка ее габарита для принятия решения об условиях пропуска до станции назначения.

## **ГЛАВА 6. РАЗРАБОТКА И КОНТРОЛЬ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНОГО ПОЕЗДА**

### **Статья 24. Маршрутная скорость контейнерного поезда**

Общий срок доставки грузов и транспортных средств с грузом при контейнерной перевозке определяется исходя из совокупности сроков доставки их каждым видом транспорта и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на соответствующих видах транспорта.

Маршрутная скорость движения контейнерного поезда устанавливается в соответствии с разработанным расписанием с учетом продолжительности обработки его на контейнерном терминале до 60 минут согласно положениям Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

### **Статья 25. Суммарное время технического обслуживания и осмотра в пути следования по маршруту**

Суммарное время технического обслуживания и коммерческого осмотра контейнерного поезда в пунктах транспортного обслуживания гарантийных участков должно составлять не более 100 минут. Продолжительность выполнения маневров при отцепке неисправного вагона от поезда на станции не должна превышать 45 минут.

Контроль движения контейнерного поезда осуществляет круглосуточно оператор контейнерного поезда. Обо всех нарушениях в проследовании контейнерного поезда при отклонении от графика движения более чем на 60 минут оператор информирует организатора контейнерного поезда.

В случае непредвиденных обстоятельств (в том числе отцепки неисправного вагона на станции), при которых происходит отклонение движения контейнерного поезда от нормативного расписания, оператор принимает оперативные меры по вводу этого поезда в нормативный график.

### **Статья 26. Требования к железнодорожному подвижному составу и железнодорожному пути с целью соблюдения графика движения**

1. Конструкция и техническое состояние включаемых в состав контейнерного поезда контейнерных платформ и пассажирских вагонов сопровождения, а также их составных частей должны обеспечивать возможность реализации скорости движения на всем маршруте до 120 км/ч.

2. При возникновении предупреждений по состоянию железнодорожного пути, требующих ограничения скорости движения контейнерного поезда с отклонением от графика движения поезда более чем на 10 минут на одном перегоне, соответствующим подразделением регионального отделения железнодорожного транспорта принимаются оперативные меры по устранению неисправности.



3. В случае нарушения общего срока доставки грузов контейнерным поездом имущественную ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена просрочка.

## **ГЛАВА 7. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **Статья 27. Основные цели государственного регулирования**

Основными целями государственного регулирования деятельности транспортных и обеспечивающих организаций, участвующих в контейнерных перевозках, является обеспечение:

- безопасности движения транспортных средств;
- экологической безопасности;
- качества работ и услуг, предоставляемых перевозчиками, при осуществлении перевозок;
- гарантии равных возможностей при оказании услуг клиентуре перевозчиков;
- обязательной сертификации или освидетельствования транспортных средств, подъемно-транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов, услуг транспорта, если это предусмотрено национальным законодательством;
- лицензирования деятельности транспортных организаций и физических лиц, для которых получение лицензии является обязательным. Перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию при осуществлении контейнерных перевозок, а также порядок лицензирования устанавливаются в соответствии с национальным законодательством;
- защиты прав потребителей транспортных услуг.

### **Статья 28. Задачи государственного регулирования контейнерных перевозок**

Задачами государственного регулирования деятельности транспортных и иных организаций, участвующих в контейнерных перевозках, является осуществление мер по противодействию монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, мер тарифного регулирования, согласованных с другими стимулирующими и ограничивающими мерами, иных мер, предусмотренных национальным законодательством.

Деятельность органов исполнительной власти государств – участников Содружества Независимых Государств по проведению антимонопольных мероприятий и развитию конкуренции в области осуществления контейнерных перевозок распространяется на все организации, осуществляющие контейнерные перевозки грузов, независимо от форм собственности и страны регистрации, на соответствующих территориях государств – участников Содружества Независимых Государств.

### **Статья 29. Тарифы и сборы при контейнерных перевозках грузов**

1. Тарифы и сборы при контейнерных перевозках грузов устанавливаются с учетом экономически обоснованных затрат, выплаты налогов, других платежей и изменения цен на продукцию, потребляемую перевозчиками для своих нужд, с учетом национального законодательства о естественных монополиях (для железнодорожного транспорта, портов, участвующих в контейнерных перевозках) в порядке, определяемом действующим национальным законодательством.

2. Всякого рода дополнительные услуги, оказываемые перевозчиками грузоотправителю (грузополучателю), оплачиваются пользователями таких услуг по ценам, установленным национальным законодательством или в договорах, заключенных между ними.

Транспортные организации обеспечивают безопасные условия контейнерной перевозки грузов, в том числе при эксплуатации транспортных и иных технических

средств, связанных с перевозочным процессом, а также охрану окружающей природной среды.

### **Статья 30. Государственный надзор и контроль безопасности движения**

Государственный надзор и контроль безопасности движения при контрейлерных перевозках осуществляется национальным уполномоченным государственным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, национальным уполномоченным государственным органом исполнительной власти в области автомобильного транспорта по принадлежности участка контрейлерного маршрута, в соответствии с национальным законодательством государств – участников Содружества Независимых Государств.

### **Статья 31. Организация государственного обеспечения безопасности транспортного процесса**

Организация государственного обеспечения безопасности транспортного процесса контрейлерной перевозки включает:

- правовое регулирование, управление и контроль в пределах своей компетенции, направленные на обеспечение безопасного, устойчивого и эффективного функционирования контрейлерного маршрута;
- разработку государственной технической, экономической и социальной политики и ее осуществление на основе практических мер по предупреждению нарушений безопасности движения и эксплуатации транспортных и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом.

## **ГЛАВА 8. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

### **Статья 32. Имущественная ответственность за целостность и сохранность грузов и багажа**

1. Имущественная ответственность за целостность и сохранность грузов и багажа до момента фактической передачи лежит на сдающей стороне, после – на принимающей стороне.

2. Имущественная ответственность перевозчиков за сохранность грузов и багажа, принятых для контрейлерной перевозки, определяется соответствующим национальным транспортным законодательством государств – участников Содружества Независимых Государств.

3. При установлении вины железных дорог, портов, контрейлерных терминалов, автотранспортных организаций в утрате, недостаче или повреждении (порче) грузов и багажа ответственность несут соответственно железные дороги, порты, контрейлерные терминалы, автотранспортные организации.

4. Грузоотправители несут имущественную ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, за недостоверность предоставленных перевозчикам сведений о грузе либо за непредоставление таких сведений вообще, а также за последствия, возникающие из-за недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных в транспортных документах.

5. За задержку транспортных средств (контрейлерных платформ, вагонов, автомобилей) в пунктах перевалки по вине грузоотправителей с них взыскивается штраф (или ими возмещаются убытки) в размерах, установленных соответствующим национальным транспортным законодательством государств – участников Содружества Независимых Государств.

## **ГЛАВА 9. ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ПРИ КОНТРЕЙЛЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ**

### **Статья 33. Порядок организации перевозок пассажиров и багажа**

Порядок организации перевозок пассажиров и багажа контейнерным поездом регламентируется правилами перевозки пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении, международным соглашением (договором) и (или) соглашениями между организациями различных видов транспорта, заключенными в соответствии с национальным законодательством.

## **ГЛАВА 10. КОНТРЕЙЛЕРНАЯ ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ**

### **Статья 34. Основание международной контейнерной перевозки**

Контейнерные перевозки грузов в международном сообщении производятся на основании заключенных международных договоров, конвенций и соглашений.

### **Статья 35. Перевозочный документ международной контейнерной перевозки**

При международной контейнерной перевозке грузов может использоваться, по соглашению сторон, перевозочный документ с правом отчуждения (коносамент смешанной (комбинированной) перевозки) и перевозочный документ без права отчуждения (международная транспортная накладная).

Документ международной контейнерной перевозки, подтверждающий заключение договора, должен содержать все данные, необходимые для всех сторон, вовлеченных в осуществление перевозки, включая пограничный и таможенный контроль и таможенное оформление в пограничных пунктах пропуска.

### **Статья 36. Подготовка груза для международной контейнерной перевозки**

Грузоотправитель обязан привести груз, передаваемый оператору контейнерной перевозки, в состояние, пригодное для его перевозки в международном контейнерном сообщении (надлежащая тара, упаковка, маркировка и т.д.).

При передаче опасного груза для перевозки грузоотправитель должен проинформировать оператора международной контейнерной перевозки об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует или обозначает подходящим способом опасный груз как опасный.

### **Статья 37. Таможенное оформление и таможенный контроль при международной контейнерной перевозке**

При таможенном оформлении грузов, загружаемых в контейнерные единицы, применяется предварительное электронное декларирование и упрощенный таможенный контроль в пунктах пропуска. Конкретные таможенные процедуры согласовываются с таможенными и пограничными органами при разработке и согласовании каждого маршрута контейнерной перевозки.

## **ГЛАВА 11. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ОПЕРАТОРА КОНТРЕЙЛЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

### **Статья 38. Права оператора контейнерной перевозки**

1. Оператор контейнерной перевозки, который берет на себя обязательство исполнить перевозку грузов, вправе выбирать оптимальный маршрут перевозки, если иное не обусловлено договором, а также осуществить перегрузку груза без согласия грузовладельца (грузоотправителя), если иное не установлено договором. Ответственность в качестве перевозчика не налагает на оператора контейнерной перевозки обязанность осуществлять перевозку своими силами.

2. Оператор контрейлерной перевозки имеет право удержания груза, который находится в его распоряжении, в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не вытекает из существа обязательства.

3. В случае если установлена потеря груза или если груз не прибыл для погрузки по истечении срока, предусмотренного в договоре, оператор контрейлерной перевозки (грузополучатель) вправе требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, материального возмещения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

### **Статья 39. Обязанности оператора контрейлерной перевозки**

1. Если иное не установлено в договоре, груз должен быть доставлен оператором контрейлерной перевозки в срок, оговоренный в договоре перевозки.

Грузовладелец (грузоотправитель) имеет право потребовать от оператора контрейлерной перевозки прекращения перевозки в случае изменения места доставки или доставки груза получателю, не указанному в транспортном документе или договоре контрейлерной перевозки.

Грузовладелец (грузоотправитель) имеет право потребовать возмещения убытков, как если бы груз был утерян, если груз невозможно доставить в течение 30 дней с того времени, когда груз должен быть доставлен.

2. Если иное не оговорено, убытки, связанные с просрочкой в доставке, должны быть компенсированы оператором контрейлерной перевозки в соответствии с общими нормами применимого на каждом виде транспорта права.

3. В случае если обстоятельства не позволяют доставить груз, оператор контрейлерной перевозки, насколько это возможно, должен запросить указания у грузовладельца (грузоотправителя). Все указания должны быть квалифицированы как изменения договора с последующим отнесением всех дополнительных расходов на грузовладельца (грузоотправителя).

4. В случае если обстоятельства, которые не позволяют доставить груз, ведут к продаже груза, все средства, полученные от продажи, за вычетом расходов, связанных с перевозкой и продажей, должны поступить в пользу грузовладельца (грузоотправителя) либо лица, в чьей собственности находился груз.

5. Обязанность доказывания ошибок или упущений грузоотправителя лежит на операторе контрейлерной перевозки.

## **ГЛАВА 13. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ И ОПЕРАТОРА КОНТРЕЙЛЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

### **Статья 40. Ответственность грузоотправителя**

1. Грузоотправитель несет ответственность за все последствия своих ошибок или упущений, которые привели к убыткам для организатора (оператора) контрейлерной перевозки, таких как: недостаточная или дефектная упаковка груза, непредоставление достаточной информации о грузе, ошибки в адресе доставки или маркировке и т.д.

2. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждении перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

В случае если грузовладелец (грузоотправитель) дал указание об изменении маршрута, конечного пункта доставки, о смене грузополучателя, приостановке перевозки груза или об изменении других существенных условий первоначального договора перевозки, что привело к дополнительным расходам для оператора, эти расходы компенсируются грузовладельцем (грузоотправителем).

Все указания грузовладельца (грузоотправителя) об изменении договора должны быть сделаны в пределах разумного срока и с учетом расписания движения контрейлерного поезда.

3. Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, нанесенный оператором международной перевозки, если такой ущерб был причинен по вине или небрежности грузоотправителя.

4. В случаях передачи оператору контрейлерной перевозки для перевозки опасного груза грузоотправитель обязан проинформировать оператора контрейлерной перевозки или организатора контрейлерного поезда об опасном характере груза. Если грузоотправитель не сделает этого, он несет ответственность перед оператором контрейлерной перевозки или организатором контрейлерного поезда за ущерб, возникающий в результате отгрузки такого груза.

#### **Статья 41. Ответственность оператора контрейлерной перевозки**

1. Оператор контрейлерной перевозки несет ответственность за утрату, повреждение груза или за задержку в его доставке, если не докажет, что принял все необходимые и своевременные меры, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Оператор контрейлерной перевозки несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение груза и просрочку в его доставке с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи управомоченному получателю.

2. Если оператор контрейлерной перевозки в целях обмана вносит в транспортный документ контрейлерной перевозки ложные данные о грузе либо не включает в транспортный документ данные, которые подлежат включению в этот документ, он несет ответственность за любые потери, убытки и расходы, которые могут быть понесены третьей стороной в результате таких действий.

Ссылка на то, что ответственность оператора контрейлерной перевозки ограничивается частью перевозки, которую он осуществлял сам, недействительна.

3. В случае если утрата, частичная утрата или повреждение груза произошли на этапе перевозки, для которого применимое право предусматривает более высокий, чем это установлено договором контрейлерной перевозки, предел ответственности, ответственность оператора контрейлерной перевозки должна определяться в соответствии с этим применимым правом.

В любом случае размер компенсации, выплаченной оператором контрейлерной перевозки, не должен превышать стоимость груза, принятого к перевозке.

#### **Статья 42. Ответственность оператора в качестве перевозчика**

1. Оператор контрейлерной перевозки несет ответственность в качестве перевозчика:

- когда из коммерческих документов контрейлерной перевозки следует, что оператор занимается именно перевозкой, а не каким-либо иным родом деятельности;

- когда он выпускает от своего имени перевозочный документ с правом отчуждения (коносамент) или без права отчуждения (транспортная накладная).

2. Сторона в договоре вправе требовать выплаты процентов на сумму компенсации убытков. Размер процентов определяется в соответствии с применимым правом в стране, где истец имеет постоянное местонахождение.

3. Перевозчик несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в транспортной накладной, приложенных к ней или врученных ему, при условии, что сумма причитающегося с него возмещения не должна превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

#### **Статья 43. Единый режим ответственности оператора контрейлерной перевозки**

Стороны договора контрейлерной перевозки грузов могут обусловить в договоре единый режим ответственности оператора контрейлерной перевозки с момента принятия груза к перевозке до момента доставки груза. Однако, если такой договорный режим ответственности противоречит императивным нормам об ответственности для какого-либо вида транспорта, применяются нормы настоящего Закона.

## **ГЛАВА 14. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ И КОМПЕТЕНТНЫЙ СУД**

### **Статья 44. Предъявление иска**

Любой иск в связи с контрейлерной перевозкой на основании настоящего Закона погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение трех лет. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или если груз не был выдан после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока.

### **Статья 45. Срок исковой давности**

1. Срок исковой давности по спорам, вытекающим из исполнения договора контрейлерной перевозки, составляет три года, если иное не установлено национальным законодательством или международными договорами (соглашениями).

2. Течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права.

3. Срок исковой давности для грузополучателя начинается в день, следующий за днем, когда оператор контрейлерной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае если груз не был выдан, – в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан.

### **Статья 46. Компетентный суд при международной контрейлерной перевозке**

В случае судебного разбирательства, связанного с международной контрейлерной перевозкой, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

– местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;

– место заключения договора контрейлерной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор;

– место принятия груза к международной контрейлерной перевозке или место выдачи груза;

– любое другое место, указанное с этой целью в договоре контрейлерной перевозки и подтвержденное в транспортном документе контрейлерной перевозки.

### **Статья 47. Арбитраж**

Стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной контрейлерной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж. Рассмотрение спора в арбитражном суде проводится по выбору заявляющего требование лица в местах, перечисленных в статье 46 настоящего Закона.