

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 5 е) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные с разными  
видами транспорта и тематическими направлениями:****Железнодорожный транспорт****Единое железнодорожное право****Записка секретариата***Резюме*

В настоящей записке представлен краткий обзор деятельности, проведенной Группой экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву в 2014 году. В записке содержатся резюме правовой концепции первого этапа формирования единого железнодорожного права, согласованной в ходе сессии этой Группы, краткое описание прогресса, который был достигнут для выполнения этой важной задачи, а также (в приложении к ней) полный проект нового правового документа, включающего все обсужденные и согласованные положения.

Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что на своей сессии в ноябре 2014 года Бюро рассмотрело вопрос о продлении мандата Группы экспертов, который должен был истечь в конце 2014 года. С учетом необходимости проведения совещаний между датой истечения мандата Группы экспертов и предстоящей семьдесят седьмой сессией Комитета Бюро решило в порядке исключения обратиться непосредственно к Исполнительному комитету – не дожидаясь решения Комитета, которое должно быть принято в феврале, – с просьбой о том, чтобы он одобрил продление мандата Группы экспертов и таким образом обеспечил непрерывность работы Группы.

GE.14-24433 (R) 290115 300115



\* 1 4 2 4 4 3 3 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



Комитет, возможно, пожелает принять к сведению данные изменения в контексте продления мандата Группы экспертов. Комитет, возможно, также пожелает произвести обзор проекта и рассмотреть дальнейшие шаги с учетом положения дел на момент проведения сессии, а также дать указания Группе экспертов, с тем чтобы облегчить и ускорить выполнение ею своих задач.

## I. Мандат

1. 26 февраля 2013 года по случаю проведения семьдесят пятой юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту 37 министров транспорта и других представителей высокого уровня подписали Совместную декларацию, которая могла бы служить основой для переговоров по единому железнодорожному праву (ЕЖП), позволяющему упростить, ускорить и удешевить грузовые железнодорожные перевозки между Азией и Европой на более позднем этапе во всем мире. Туркменистан в 2014 году присоединился к числу стран, подписавших эту Декларацию, и Казахстан недавно выразил заинтересованность в присоединении к ней и ее ретроактивном подписании. Целью Декларации является содействие созданию единых правовых условий для евро-азиатских железнодорожных перевозок, эквивалентных тем, которые существуют на таких других видах транспорта, как автомобильный, воздушный, внутренний водный и морской.

2. В Декларации излагается стратегия, предусматривающая два параллельных процесса:

a) заинтересованным железнодорожным предприятиям, международным железнодорожным организациям и другим заинтересованным сторонам (включая грузоотправителей, транспортно-экспедиторские компании и т.д.) предлагается подготовить общие положения и условия для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров на основе существующих положений Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)/Единообразных предписаний, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (ОПУ-Евразия);

b) правительствам стран регионов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН) под эгидой Группы экспертов по единому железнодорожному праву и Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) следует подготовить правовые положения, регулирующие железнодорожные перевозки во всех соответствующих странах.

3. Кроме того, в соответствии с Совместной декларацией Группе экспертов следует реализовать стратегию ("железнодорожную карту") в целях установления для железнодорожного транспорта регулятивных условий, эквивалентных условиям, существующим применительно к таким конкурирующим видам транспорта, как автомобильный, воздушный, внутренний водный и морской.

4. Запланированная стратегия включает следующие элементы:

a) введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, который позволил бы упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок;

b) анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих большое значение для создания ЕЖП;

с) унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом от Атлантического до Тихого океана;

д) на основе достигнутого консенсуса по ЕЖП определение соответствующей системы управления ЕЖП с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и др.), а также международных организаций на других видах транспорта;

е) стимулирование как можно более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем.

## **II. Прогресс, достигнутый в контексте формирования единого железнодорожного режима в 2014 году**

5. Группа экспертов провела свои седьмую, восьмую и девятую сессии 3 и 4 апреля, 10 и 11 июля, а также 30 и 31 октября 2014 года соответственно. Кроме того, 29 сентября 2014 года состоялось неофициальное совещание помощников Председателя Группы экспертов.

6. Следует отметить, что была проведена значительная работа по анализу существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему, водному и морскому) и связанных с ними соглашений. Группа экспертов произвела обзор существующих международных договоренностей и правовых документов, охватывающих все виды транспорта, на основе тщательной схемы, подготовленной секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4), с целью определения элементов и механизмов, а также оптимальной практики, которые могли бы быть актуальными для формирования единого режима железнодорожных перевозок.

7. Кроме того, секретариат подготовил документ, который послужил основой для обсуждения на всех сессиях Группы экспертов. В этом документе содержится сопоставление положений к КОТИФ/ЦИМ и СМГС. Эти правовые положения также были кратко оценены в контексте таких других международных правовых документов, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Монреальская конвенция. Этот документ также включает проект формулировок согласованных правовых положений (колонка 4) и другие элементы, которые могли бы служить составной частью правового документа по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам. Эксперты рассмотрели этот документ и внесли в него поправки, с тем чтобы соответствующие положения охватывали потребности всех участвующих заинтересованных сторон.

8. Всеобъемлющий проект этих положений ЕЖП содержится в приложении. Для завершения разработки положений этого нового правового документа остается выполнить следующие три основные задачи: 1) скорректировать формулировки по существу и урегулировать все нерешенные вопросы; 2) скорректировать формулировки лингвистически на трех языках (английском, русском и французском); а также 3) принять решение по надлежащей системе управления ЕЖП.

9. В ходе шестьдесят восьмой сессии SC.2 Группа экспертов представила обновленную информацию по этим оставшимся вопросам и просила продлить мандат Группы. Рабочая группа сочла, что для выполнения этих оставшихся задач необходимо продлить мандат Группы еще на один год. Кроме того, с учетом потребности Группы экспертов в проведении совещаний между датой истечения мандата Группы и проведением предстоящей семьдесят седьмой сессии Комитета Рабочая группа решила просить Бюро об оказании ей в порядке исключения поддержки – не дожидаясь одобрения со стороны КВТ – в отношении продления мандата Группы и поручила секретариату обратиться к Исполнительному комитету с просьбой одобрить предложение о продлении этого мандата на один год, с тем чтобы не снижать набранного темпа работы.

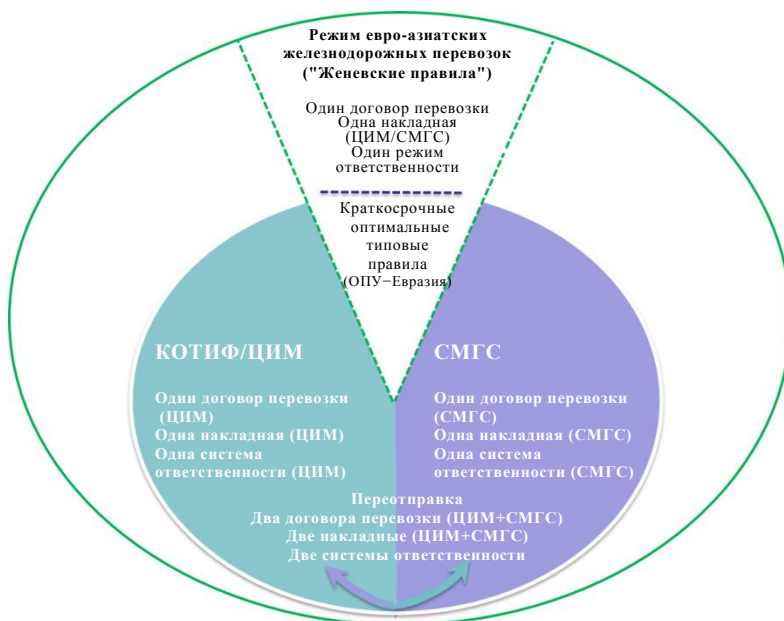
### **III. Первый шаг к формированию единого железнодорожного права**

10. Эксперты достигли консенсуса по поводу того, что следует избегать разработки общего (третьего) слоя международного железнодорожного права в дополнение к КОТИФ/ЦИМ и СМГС, причем не в последнюю очередь во избежание конфликта конвенций. Аналогичным образом процесс формирования нового международного режима железнодорожных перевозок, полностью заменяющего собой КОТИФ/ЦИМ и СМГС, будет сложным и потребует значительных временных затрат из-за продолжительных переходных периодов, необходимых для вступления в силу нового документа и денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

11. Поэтому секретариат представил альтернативную концепцию международного правового режима железнодорожных перевозок, который, совершенно не затрагивая оба действующих режима, заполнит оставленный КОТИФ/ЦИМ и СМГС пробел для применения единого договора о железнодорожной перевозке, единой накладной и единой системы ответственности для евро-азиатских железнодорожных операций. Этот режим позволит создать равные условия для железнодорожных перевозок от Атлантического до Тихого океана, которые сопоставимы с другими видами транспорта.

12. Предлагаемая концепция предусматривает применение поэтапного подхода к унификации международного железнодорожного права.

Рис. 1  
**Первый шаг к формированию единого железнодорожного права: основная концепция**



Источник: ЕЭК ООН.

13. В основу этой концепции нового правового режима железнодорожных перевозок, т.е. типового законодательства, будут положены следующие аспекты:

а) Новый правовой режим железнодорожных перевозок будет действовать на нынешнем – первом – этапе только в отношении тех международных железнодорожных перевозок, которые выходят за рамки применения нынешних режимов КОТИФ/ЦИМ или СМГС.

Примеры:

- Международные железнодорожные перевозки между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией по-прежнему будут регулироваться режимом СМГС. Кроме того, и перевозки грузов между Германией и Турцией останутся в рамках режима КОТИФ/ЦИМ.
- В отношении железнодорожных перевозок грузов между Китаем или Российской Федерацией или Германией может и впредь использоваться применяемое на настоящий день сочетание национальных законов, КОТИФ/ЦИМ и СМГС при условии заключения двух отдельных договоров перевозки, а именно: одного договора, касающегося перевозки грузов в государствах – участниках СМГС, и другого договора, касающегося перевозки грузов в государствах – участниках КОТИФ/ЦИМ. Вместе с тем это потребует осуществления процедур переоформления на границах между режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС.
- Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы облегчить международные железнодорожные перевозки грузов и контейнеров между Китайской Народной Республикой или Российской Федерацией и Германией без переоформления на границах между режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС на основе единого договора перевозки. Аналогичным образом и

железнодорожные перевозки между Европой и Турцией на Ближний Восток или в Пакистан и Индию в будущем могли бы осуществляться в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок.

b) Применение нового правового режима железнодорожных перевозок на железнодорожном транспорте будет носить добровольный характер. Новый правовой режим железнодорожных перевозок будет применяться только в том случае, если стороны договора железнодорожной перевозки, т.е. грузоотправитель и железнодорожное предприятие в качестве перевозчика, заключающего договор перевозки, договорятся об этом и согласятся на применение нового правового режима железнодорожной перевозки (факультативно). Таким образом, решение об эффективности и успехе реализации этого нового правового механизма будет принимать сам рынок. Вместе с тем, как только стороны договора перевозки согласятся на применение нового железнодорожного режима и укажут это в договоре, его положения станут обязательными:

- Железнодорожные предприятия и грузоотправители смогут свободно решать, намерены ли они и впредь применять к евро-азиатским и другим железнодорожным перевозкам какое-либо конкретное национальное законодательство либо они будут руководствоваться единообразными и транспарентными положениями нового международного режима железнодорожных перевозок.

c) На этом первом этапе основное внимание будет сосредоточено на договоре перевозки и, в частности, на правах и обязанностях сторон договора перевозки, на документации, ответственности, заявлении претензий и отношениях между перевозчиками. Такие другие не менее важные вопросы, как технические требования, железнодорожная инфраструктура, подвижной состав, а также охрана и безопасность, будут рассматриваться на втором этапе, причем только в том случае, если новый правовой документ успешно используется большинством заинтересованных стран.

d) Географическая область применения ЕЖП должна охватывать регион ЕЭК ООН, а также такие заинтересованные страны в евро-азиатских коридорах, как Индия, Китай, Пакистан и Монголия. Основная же цель состоит в формировании международного железнодорожного режима, который смогут применять любые заинтересованные страны мира.

e) Новый режим железнодорожных перевозок должен касаться только транспортировки грузов. Вопрос о железнодорожной перевозке пассажиров будет рассмотрен на более позднем этапе.

f) Договор перевозки подтверждается накладной. Международные объединения, имеющие отношение к железнодорожной отрасли, могут создать модель накладной, также учитывающей таможенные вопросы.

g) Накладная может составляться или использоваться в виде электронного сообщения. Электронный документ, имеющий те же функции, что и накладная, будет считаться эквивалентным накладной при условии, что всегда гарантированы подлинность и целостность документов (электронная накладная).

14. Подобный новый международный режим железнодорожных перевозок будет основан на соответствующих положениях КОТИФ/ЦИМ и на последнем проекте нового СМГС. Такой подход, предполагающий использование хорошо знакомых и доказавших свою состоятельность правовых положений, стандартов и процедур, должен обеспечить беспрепятственную и эффективную реализа-

цию нового правового режима железнодорожных перевозок в тех странах, которые к нему присоединятся.

15. В соответствии с положениями Совместной декларации определение соответствующей системы управления для ЕЖП будет осуществляться на основе принципиального консенсуса по существенным положениям нового правового режима железнодорожных перевозок.

#### **IV. Указания Комитета**

16. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению деятельность Группы экспертов по единому железнодорожному праву под руководством ее Председателя г-на А. Дружинина (Российская Федерация) и заместителя Председателя г-жи Н. Кайгышиз (Турция).

17. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что на своей сессии в ноябре 2014 года Бюро на основе поступившей от SC.2 просьбы рассмотрело вопрос о продлении мандата Группы экспертов, срок которого должен был истечь в конце 2014 года. С учетом необходимости проведения совещаний в период между датой истечения мандата Группы экспертов и предстоящей семьдесят седьмой сессией Комитета Бюро решило в порядке исключения одобрить – не дожидаясь одобрения со стороны Комитета – продление мандата Группы еще на один год, с тем чтобы не снижать набранного темпа работы, и поручить секретариату обратиться к Исполнительному комитету с просьбой утвердить это решение в декабре 2014 года.

18. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению информацию о продлении мандата Группы экспертов.

19. Комитет, возможно, также пожелает провести обмен информацией по имеющемуся проекту и произвести обзор положения дел на момент проведения сессии, а также дать указания Группе экспертов, с тем чтобы облегчить и ускорить выполнение ею своих задач.



## V. Приложение

### Единое железнодорожное право

---

#### Статья 1

##### Область применения

**§ 1** Данный правовой режим должен применяться к договору железнодорожной перевозки груза за плату,

- 1) когда место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего правового режима, и
- 2) если стороны договора перевозки примут решение, что этот договор попадает под действие данного правового режима, и
- 3) если условия ЦИМ и/или СМГС или двусторонних или многосторонних соглашений между Договаривающимися государствами не относятся к договору, покрывающему всю поездку.

**§ 2** Стороны договора перевозки могут также согласовать применение настоящего правового режима при перевозках, осуществляемых другими видами транспорта как дополнение к трансграничному железнодорожному транспорту,

- 1) если такое соглашение не противоречит ни одной международной конвенции, регулирующей такие дополнительные перевозки, и
- 2) если Договаривающиеся государство, законодательство которого применяется к таким мультимодальным перевозкам, не заявило, что оно не будет применять эту правовой режим к договорам мультимодальных перевозок.

**§ 3** Два или более Договаривающихся государства могут заключать договора, в которых данный правовой режим признается применимым к договорам железнодорожной перевозки между их странами в тех случаях, которые не предусмотрены в § 1 и § 2.

#### Статья 2

##### Право императивного характера

**§ 1** Если настоящим правовым режимом не предусмотрено иное, то любое условие, согласованное сторонами договора перевозки, которое будет отступать от этого правового режима, недействительно и лишено законной силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки.

**§ 2** Несмотря на это, перевозчик может принимать ответственность и обязательства в дополнение к тем, которые предусмотрены настоящим режимом железнодорожных перевозок.

---

**Статья 3****Условия публичного права**

Данный правовой режим регулирует только те права и обязанности сторон по договору перевозки, которые вытекают из такого договора. Перевозки, к которым применяется настоящий правовой режим, остаются под действием условий публичного права, в частности условий публичного права, регулирующих

- 1) безопасную перевозку опасных грузов, а также другие вопросы безопасности,
- 2) таможенные формальности или
- 3) защиту животных.

**Статья 4****Договор перевозки**

**§ 1** В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан перевезти груз в место назначения и передать его там получателю. В соответствии со статьей 7 грузоотправитель обязан оплатить затраты, касающиеся перевозки.

**§ 2** Договор перевозки подтверждается накладной. Международные ассоциации, имеющие отношение к железнодорожной отрасли, могут создать модель накладной, также учитывающей таможенные вопросы. Для всей совокупности грузов (отправки), подлежащей перевозке на основании соответствующего договора, оформляется только одна накладная, даже в том случае, если совокупность грузов состоит из нескольких частей или перевозится в нескольких вагонах.

Утеря накладной, или ее отсутствие по другим причинам, или неправильность накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием настоящего правового режима.

**§ 3** Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком. В качестве подписи могут использоваться оттиск календарного штампа, штамп, отметка кассового аппарата об оплате или отметка, нанесенная любым другим соответствующим способом.

Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на накладной прием груза и вручить экземпляр накладной отправителю.

**§ 4** Накладная может составляться или использоваться в виде электронного сообщения. Электронный документ, имеющий те же самые функции, что и накладная, будет считаться эквивалентным накладной при условии, что подлинность и целостность документа всегда гарантированы (электронная накладная).

**Статья 5****Содержание накладной**

**§ 1** В накладной должны содержаться следующие сведения:

- a) дата и место ее составления;
  - b) наименование и адрес отправителя;
  - c) наименование и адрес договорного перевозчика;
  - d) наименование и адрес лица, которому был фактически вручен груз, если этим лицом не является договорный перевозчик;
  - e) место и дата приема груза к перевозке;
  - f) место доставки;
-

- 
- g) наименование и адрес получателя;
  - h) наименование груза и указание способа упаковки, а для опасных грузов – их общепризнанное наименование;
  - i) количество грузовых мест и их особые обозначения и номера;
  - j) номер вагона (номера вагонов), в котором(ых) перевозится груз;
  - k) в случае использования интермодальной транспортной единицы – ее категория, номер или другие характеристики, необходимые для ее идентификации;
  - l) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;
  - m) подробный перечень документов, требуемых таможенными и прочими административными органами, приложенных к накладной или находящихся в одном из этих органов либо в органе, указанном в договоре, которые могут быть предоставлены в распоряжение перевозчика;
  - n) провозная плата и другие затраты на перевозку, которые должны быть оплачены получателем.

**§ 2** При необходимости в накладной, кроме этого, должны содержаться следующие сведения:

- a) провозная плата и другие затраты на перевозку, которые берет на себя отправитель;
- b) согласованное время доставки;
- c) согласованный маршрут следования;
- d) перечень документов, не указанных в пункте m) § 1, которые переданы перевозчику;
- e) сведения отправителя, касающиеся количества и обозначения пломб, наложенных им на вагон.

**§ 3** Участники договора перевозки могут вносить в накладную любые другие отметки, которые они сочтут необходимыми.

## **Статья 6**

### **Ответственность за сведения, внесенные в накладную**

**§ 1** Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие:

- a) указанных отправителем или от его имени в накладной неточных сведений или
- b) умолчания отправителем сведений, предписываемых в отношении свойств опасных грузов.

**§ 2** Умолчание сведений отправителем в отношении свойств опасных грузов дает право перевозчику в любой момент, в зависимости от обстоятельств, выгрузить или уничтожить груз либо обезвредить его. В этом случае перевозчик может требовать возмещения расходов или издержек, необходимость которых обусловлена принимаемыми мерами, и не обязан платить компенсацию за стоимость опасных грузов, за исключением того случая, когда ему стало известно об опасном характере груза при приеме его к перевозке.

---

**Статья 7****Оплата расходов**

**§ 1** Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то расходы, связанные с перевозкой (провозная плата, дополнительные сборы, таможенные пошлины и другие расходы, возникшие за период от заключения договора до доставки груза), оплачиваются отправителем. Если иное не оговорено, перевозчик имеет право требовать провозные платежи до начала перевозки.

**§ 2** Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов возлагается на получателя и получатель не забрал накладную, не явился для получения груза и не воспользовался своими правами согласно §§ 2 и 3 статьи 14 и не изменил договор перевозки согласно статье 15, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.

**Статья 8****Оплата провозных платежей**

**§ 1** Провозные платежи исчисляются по тарифам, действующим в день заключения договора перевозки, в валюте, определяемой в соответствии с применяемыми тарифами для международной перевозки. Провозные платежи исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

**§ 2** Если соглашением между перевозчиком и отправителем не предусмотрено иное, оплата провозных платежей осуществляется:

- отправителем – участвующим в перевозке груза перевозчиком, за исключением перевозчика, выдающего груз, за осуществляемую ими перевозку;
- получателем – перевозчику, выдающему груз, за осуществляемую им перевозку.

**§ 3** Перевозчику должны быть возмещены все расходы, связанные с перевозкой груза, не предусмотренные применяемыми тарифами и вызванные причинами, находящимися вне сферы рисков, которые несет перевозчик. Данные расходы устанавливаются на дату их возникновения отдельно для каждой отправки и подтверждаются соответствующими документами. Возмещение дополнительных расходов осуществляется в порядке, предусмотренном § 2 настоящей статьи.

**§ 4** В случае перегрузки груза на станции примыкания железных дорог разной ширины колеи из одного вагона в два или более вагонов другой ширины колеи, перевозчик имеет право исчислить провозные платежи за груз, погруженный в другой вагон, отдельно как за самостоятельную отpravку.

**Статья 9****Проверка**

**§ 1** Перевозчик имеет право проверить, соблюдены ли условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Если проверка касается содержимого отправки, то она должна проводиться, если это возможно, в присутствии полномочного лица, а в том случае, если это невозможно, перевозчик приглашает двух независимых свидетелей, за исключением случаев наличия других положений в законах и предписаниях государства, в котором проводится проверка.

**§ 2** Если отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, или не соблюдены соответствующие положения публичного права, то результаты проверки вносятся в накладную. В этом случае вызванные проверкой расходы обеспечиваются залогом груза, если только они не были оплачены незамедлительно.

---

---

**§ 3** Если погрузку производит отправитель, то он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также точность указанных в накладной данных, касающихся количества мест, их обозначений и номеров, а также массы брутто или количества груза, указанного другим образом. Перевозчик обязан произвести проверку лишь в том случае, если он располагает соответствующими для этого средствами. Перевозчик может потребовать оплату расходов, связанных с проверкой. Результаты проверки указываются в накладной.

## **Статья 10**

### **Доказательная сила накладной**

**§ 1** Накладная, подписанная грузоотправителем и перевозчиком в соответствии со статьей 4, служит доказательством *prima facie*, если не доказано иное, заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

**§ 2** Если накладная, подписанная отправителем и перевозчиком в соответствии со статьей 4, не содержит специальных оговорок перевозчика, то в отсутствие доказательств в пользу обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком были в явно хорошем и надлежащем для перевозки состоянии.

**§ 3** Если погрузка произведена перевозчиком либо перевозчик осуществил проверку груза в соответствии со статьей 9, то накладная удостоверяет *prima facie*, если не доказано иное, соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, за отсутствием таковых, его явно хорошее и надлежащее состояние в момент приема перевозчиком груза к перевозке и точность указанных в накладной данных о количестве мест, их обозначениях и номерах, а также массу брутто или количество груза, указанного иным образом.

Однако накладная не будет доказательством *prima facie*, если не доказано иное, в том случае, когда она содержит мотивированную оговорку.

## **Статья 11**

### **Упаковка, погрузка**

**§ 1** Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату или любой ущерб и любые расходы, связанные с неудовлетворительным состоянием упаковки либо маркировки груза, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неудовлетворительное состояние упаковки или маркировки было очевидным либо об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу.

**§ 2** Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и, в частности, должен возместить перевозчику связанный с этим ущерб. Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то считается, что погрузка производилась грузоотправителем.

**§ 3** В случае очевидного или известного неудовлетворительного состояния упаковки, маркировки либо очевидной или известной неправильной погрузки перевозчик может принять груз к перевозке при особых условиях договора.

---

**Статья 12****Выполнение административных формальностей**

§ 1 Для выполнения таможенных или иных формальностей перед доставкой груза отправитель должен приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить ему всю требующуюся информацию.

§ 2 Перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность этих документов и информации. Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, возникающий из-за отсутствия, недостаточности или неправильности таких документов и информации, за исключением того случая, когда ущерб произошел по вине перевозчика.

§ 3 Перевозчик несет ответственность за любой ущерб, возникающий из-за утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, кроме случаев, когда утрата или неправильное использование этих документов вызваны обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствий которых не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

**Статья 13****Время доставки**

Перевозчик должен доставить товар в срок, согласованный в договоре перевозки. Если срок доставки не был согласован, доставка должна быть сделана в течение времени, которое могло обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика, принимая во внимание обстоятельства путешествия.

**Статья 14****Выдача**

§ 1 Перевозчик должен в месте выдачи вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки.

§ 2 В случае установления утраты груза, его повреждения или его выдачи с запозданием получатель может от своего имени предъявить перевозчику требования или применить к нему средства правовой защиты, вытекающие из договора перевозки.

§ 3 В остальном выдача груза осуществляется в соответствии с требованиями, действующими в месте выдачи.

§ 4 Настоящий правовой режим не затрагивает право перевозчика на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

**Статья 15****Право распоряжаться грузом**

§ 1 Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи последующих распоряжений; в частности, он может потребовать от перевозчика остановить перевозку груза, не выдавать груз, вернуть груз в месте его приема, изменить место выдачи или выдать груз иному лицу, а не получателю, указанному в накладной.

§ 2 Право отправителя распоряжаться грузом передается получателю в момент, указанный отправителем в накладной. Если отправитель не указал иное, то право распоряжения должно передаваться получателю в тот момент, когда груз достиг страны назначения.

---

---

§ 3 Если при осуществлении своего права распоряжения получатель отдает распоряжение выдать груз другому лицу, то последнее не вправе назначать других получателей.

§ 4 Любое право распоряжения теряет силу, когда получатель или другое правомочное лицо забрали накладную у перевозчика и приняли груз или воспользовались своими правами согласно § 2 статьи 14.

## **Статья 16**

### **Осуществление права распоряжения**

§ 1 Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, желает изменить договор перевозки, оно должно дать необходимые инструкции перевозчику. Отправитель в этом случае должен представить перевозчику свой экземпляр накладной, в который должны быть внесены новые инструкции.

§ 2 Перевозчик обязан выполнять инструкции только в том случае, если их выполнение является возможным, осуществляется на законных основаниях и требуется в разумных пределах. Инструкции не должны ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерб отправителям или получателям других отправок. Любые инструкции не должны вести к делению отправки.

§ 3 Если по причине положений §§ 1 и 2 данной статьи перевозчик не выполняет полученных им инструкций, он должен незамедлительно уведомить об этом то лицо, которое дало ему эти инструкции.

§ 4 Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом инструкций, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить претензию, за нанесенный таким образом ущерб в случае вины перевозчика. Если перевозчик выполняет инструкции отправителя, не потребовав предъявления ему экземпляра накладной отправителя, он несет ответственность перед получателем за возникшие в результате этого ущерб либо утрату при условии, что экземпляр накладной отправителя был передан получателю. Любое возможное возмещение не должно превышать суммы, предусмотренной в случае утраты груза.

§ 5 Перевозчик имеет право потребовать оплату дополнительных провозных платежей и расходов, возникших в связи с выполнением данных инструкций, если только они не имели место по вине перевозчика.

## **Статья 17**

### **Препятствия к перевозке и выдаче груза**

§ 1 Если после приема перевозчиком груза к перевозке становится очевидным, что перевозка или выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором, то перевозчик запрашивает инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом, или же при препятствии к выдаче груза он запрашивает инструкции у отправителя.

§ 2 Если в соответствии с § 3 статьи 16 получатель дал инструкцию о выдаче груза другому лицу, то § 1 этой статьи должен применяться так, как если бы получателем был отправитель, а другим лицом – получатель.

§ 3 Если препятствий к перевозке можно избежать путем изменения маршрута, то перевозчик решает, следует ли изменить маршрут либо же в интересах правомочного лица следует ли запросить у него инструкции.

§ 4 Если препятствия к выдаче груза устранены до получения перевозчиком инструкций отправителя, то груз должен быть выдан получателю. Отправитель должен быть уведомлен об этом незамедлительно.

---

**Статья 18****Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза**

§ 1 Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, вызванных его запросом инструкций или выполнением инструкций либо тем, что он принял решение в соответствии с § 3 статьи 17, если только эти расходы не являются следствием его вины. В частности, перевозчик может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому маршруту сроки доставки.

§ 2 Если перевозчик не может в разумные сроки получить законные и разумные инструкции, он должен принять такие меры, которые представляются ему наиболее целесообразными в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом. Он может, например, отправить груз обратно отправителю или выгрузить груз за счет правомочного лица. После этой выгрузки перевозка считается законченной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза за счет правомочного лица. Вместе с тем он может передать груз третьей стороны, и тогда он несет ответственность лишь за разумный выбор этой третьей стороны. Груз остается под залогом до оплаты долговых обязательств, вытекающих из договора перевозки, а также всех других расходов.

§ 3 Перевозчик может продать груз, не дожидаясь инструкций правомочного лица, если это необходимо с учетом состояния или скоропортящегося характера груза или если расходы по хранению несоизмеримы с ценностью груза. Он может также осуществить продажу груза и в других случаях, если в обговоренные сроки он не получил от правомочного лица противоположных инструкций, выполнение которых могло быть справедливо потребовано; в таком случае перевозчик может уничтожить непригодный груз.

§ 4 Если груз был продан, то выручка, за вычетом суммы залога, должна быть передана в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки меньше суммы этих расходов, то перевозчик имеет право на получение разницы.

§ 5 Способ, применяемый в случае продажи груза, определяется законами, действующими в месте нахождения груза, или практикой, используемой в данном месте.

§ 6 Статья 3 остается без изменений.

**Статья 19****Обоснование ответственности**

§ 1 Перевозчик, заключивший договор перевозки (договорный перевозчик), несет ответственность за утрату либо ущерб, причиненные в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, так же как и за просрочку в доставке.

§ 2 Если перевозка в соответствии с единым договором осуществляется несколькими последовательными перевозчиками, то каждый перевозчик, не являющийся договорным перевозчиком, принявший груз вместе с накладной, участвует в договоре перевозки и выполняет обязательства, вытекающие из накладной. В таком случае каждый перевозчик несет солидарную и отдельную ответственность за всю перевозку.

§ 3 Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, который не забирает накладную, то применяются статья 26 и § 2 статьи 27.

§ 4 Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо просрочка в доставке произошли по вине правомочного лица или в связи с выполнением данной им инструкции не вследствие ошибки перевозчика, а также в связи с дефектами груза или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствий которых не мог предотвратить.

---



---

**Статья 20****Предположение об утрате груза**

§ 1 Правомочное лицо может без дальнейшего доказательства считать груз утраченным, если в течение трех месяцев после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или не был предоставлен в его распоряжение.

§ 2 Правомочное лицо по получении возмещения за утраченный груз может потребовать в письменном виде, чтобы оно было немедленно уведомлено, если утраченный груз будет обнаружен в течение одного года после выплаты возмещения. Перевозчик подтверждает получение этого требования в письменном виде.

§ 3 В течение тридцати дней со дня получения такого уведомления правомочное лицо может потребовать выдачи ему груза после уплаты платежей, вытекающих из договора перевозки, и после возврата полученного возмещения за вычетом, в случае необходимости, расходов, которые могли быть включены в это возмещение. Оно сохраняет свои права требовать возмещения за просрочку в доставке согласно статье 25.

§ 4 При отсутствии требования, указанного в § 2, либо распоряжений, сделанных в срок, предусмотренный в § 3, или если груз найден по истечении одного года после выплаты возмещения, перевозчик имеет право распоряжаться им согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения груза.

§ 5 Любое обязательство получателя принимать найденный груз регулируется законами, применимыми в государстве, в котором находится место, предназначенное для выдачи груза.

**Статья 21****Возмещение в случае утраты**

§ 1 В случае полной или частичной утраты груза перевозчик должен возместить стоимость груза, существовавшую в день и в месте приема груза к перевозке. Если часть груза была выдана, то стоимость части груза, остающейся у правомочного лица, должна быть вычтена из суммы возмещения.

§ 2 Стоимость груза устанавливается на основе рыночной цены в месте, где он был принят к перевозке, а за неимением таковой – на основе потребительской стоимости грузов такого же вида и качества. Если груз был продан непосредственно перед его приемом к перевозке, покупная цена, указанная в счете продавца, за вычетом включенных в него провозных платежей, считается рыночной ценой.

§ 3 Тем не менее компенсация не будет превышать ... расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто, если только стороны договора перевозки не договорятся о более высоком размере в соответствии со стоимостью груза. Если при расчете возмещения требуется пересчет сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот пересчет производится по курсу, действующему в момент и в месте платежа возмещения.

§ 4 Кроме того, перевозчик должен возместить провозную плату, оплаченные таможенные сборы и прочие платежи, произведенные в связи с перевозкой груза. Если часть груза была выдана, то по аналогии применяется второе предложение § 1.

§ 5 В случае утраты интермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничивается потребительской стоимостью такой единицы или ее частей, существовавшей в день и в месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено потребительской стоимостью, существовавшей в день или в месте приема груза к перевозке перевозчиком.

§ 6 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

---

**Статья 22****Расчетная единица**

Расчетная единица, упоминаемая в статье 21, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Сумма, указанная в статье 20, переводится в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами.

Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

**Статья 23****Ответственность за убыток во время перевозки**

**§ 1** В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе, перевозчик несет ответственность, независимо от пройденного грузом расстояния, лишь за ту часть убыли, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

- a) два процента от массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов;
- b) один процент от массы сухих грузов.

**§ 2** Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно § 1, если доказано, что убыль по обстоятельствам дела вызвана не теми причинами, по которым допускаемые нормы определялись.

**§ 3** Если по одной накладной перевозятся несколько грузовых мест, то убыль в процессе перевозки исчисляется для каждого места при условии, что при отправлении его масса либо была отдельно указана в накладной, либо может быть установлена другим способом.

**§ 4** В случае полной утраты груза или нескольких мест при расчете возмещения никакого вычета на убыль в процессе перевозки не производится.

**§ 5** Настоящая статья не является отступлением от § 4 статьи 19.

**Статья 24****Возмещение в случае повреждения**

**§ 1** В случае повреждения груза перевозчик должен возместить снижение стоимости груза. Сумма возмещения рассчитывается на основе экспертизы либо на основе применения к стоимости груза, определенной в соответствии с § 2 статьи 21, процента снижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения. Предполагается, что расходы, связанные с уменьшением и устранением повреждения, соответствуют снижению стоимости.

**§ 2** Кроме того, перевозчик должен возместить расходы, указанные в § 3 статьи 21, в соотношении, установленном в § 1 данной статьи.

**§ 3** Возмещение не должно превышать:

- a) суммы возмещения за полную утрату, если обесценен весь груз в отправке из-за его повреждения;
  - b) суммы возмещения за утрату обесцененной части груза, если обесценена только часть груза в отправке из-за его повреждения.
-

---

§ 4 В случае повреждения интермодальной транспортной единицы или ее частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется § 3.

§ 5 Никакие другие убытки возмещению не подлежат.

## **Статья 25**

### **Возмещение в случае задержки доставки**

§ 1 В случае задержки доставки, если заявитель докажет, что ущерб возник в результате просрочки в доставке, перевозчик должен выплатить возмещение, не превышающее половины размера провозных платежей.

§ 2 В случае утраты груза или снижения его стоимости вследствие частичной утраты или повреждения груза возмещение за просрочку в доставке не выплачивается.

§ 3 Совокупность возмещения за просрочку в доставке и возмещения за частичную утрату или повреждение груза ни в коем случае не должна превышать возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утраты груза.

§ 4 Если срок доставки был установлен на основании договоренности, то в этой договоренности могут быть предусмотрены другие способы возмещения, отличающиеся от тех, которые указаны в § 1. Если в этом случае будут превышены сроки доставки, предусмотренные в статье 13, то правомочное лицо может потребовать либо возмещения, предусмотренного в договоренности, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.

## **Статья 26**

### **Лица, за которых перевозчик несет ответственность**

Перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при исполнении своих обязанностей. Предприятия или органы, эксплуатирующие железнодорожную инфраструктуру, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.

## **Статья 27**

### **Прочие претензии**

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящего правового режима, любой иск об ответственности и на любом основании может быть предъявлен перевозчику лишь на условиях и в пределах настоящего правового режима.

§ 2 Это же относится и к любым искам к работникам и другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 26.

## **Статья 28**

### **Уведомление об ущербе**

§ 1 Если очевидны частичная утрата или повреждение груза и получатель или отправитель не уведомляет об этом самое позднее при выдаче груза, то предполагается, что груз выдан в состоянии, соответствующем договору. В уведомлении должен быть достаточно ясно указан ущерб.

§ 2 В тех случаях, когда частичная утрата или повреждение груза не являются очевидными, предположение, упомянутое в § 1, применяется также, если уведомление об ущербе не было направлено в течение семи дней после выдачи груза.

§ 3 Срок действия претензий в отношении задержки истекает, если получатель не уведомляет перевозчика о задержке выдачи в течение 60 дней после выдачи груза.

§ 4 Если уведомление об утрате, повреждении или задержке происходит при выдаче груза, достаточно уведомить об этом лицо, выдающее груз. После выдачи любое уведомление об ущербе должно передаваться перевозчику в текстовой форме (например, по электронной почте). Достаточным является направление уведомления в течение установленного для этого периода.

## **Статья 29**

### **Претензии**

§ 1 Претензии, имеющие отношение к договору перевозки, должны предъявляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке.

§ 2 Право предъявления претензии принадлежит лицам, которые имеют право на предъявление иска к перевозчику. Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику по-прежнему регулируется законами, применимыми в государстве, в котором должен быть предъявлен иск.

§ 3 Отправитель для предъявления претензии должен представить свой экземпляр накладной. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказать, что последний отказался принять груз. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату своего экземпляра накладной.

§ 4 Получатель для предъявления претензии должен представить накладную, если она была ему вручена.

§ 5 Накладную, экземпляр накладной отправителя и любые другие документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к претензии, должны быть представлены в оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.

§ 6 По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригиналов накладной или экземпляра накладной отправителя, с тем чтобы сделать в них отметку об окончательном урегулировании этой претензии.

§ 7 Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в соответствии с применимым национальным законодательством, начиная со дня направления претензии в письменном виде перевозчику или, если претензия не была предъявлена, со дня начала судебного разбирательства.

## **Статья 30**

### **Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке**

§ 1 Отправитель может предъявить иск, если он имеет право распоряжения грузом в соответствии со статьей 15 или если существуют препятствия к выдаче груза.

§ 2 Получатель может предъявить иск в течение периода времени, когда он имеет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 15.

§ 3 Право предъявления иска о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит только тому лицу, которое произвело оплату.

---

---

**Статья 31****Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке**

§ 1 Иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться договорному перевозчику или одному из нескольких перевозчиков, или перевозчику, который выдал груз, или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой возникли обстоятельства, ставшие причиной предъявления иска.

§ 2 Иск о возврате суммы, выплаченной по договору перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, взыскавшему эту сумму, или перевозчику, в пользу которого эта сумма была взыскана.

§ 3 Иск может быть предъявлен в судебном порядке другому перевозчику, если он возбуждается в форме встречного требования или в порядке исключения в рамках производства, касающегося основного требования, основанного на этом же договоре перевозки.

§ 4 Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из них.

**Статья 32****Расчеты**

Любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при приеме или выдаче груза провозные платежи или иные платежи, связанные с договором перевозки, обязан уплатить участвующим в перевозке перевозчикам причитающуюся им долю. Порядок оплаты устанавливается соглашением между перевозчиками.

**Статья 33****Право на регрессное требование**

§ 1 Перевозчик, который в соответствии с настоящим правовым режимом выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

а) перевозчик, по вине которого произошла утрата или нанесен ущерб, является единственным ответственным за него;

б) если утрата или нанесение ущерба произошли по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за происшедшую утрату или ущерб, причиненный им; если невозможно определить степень вины каждого из перевозчиков, то возмещение распределяется между ними согласно пункту с);

с) если нельзя доказать, по вине какого из перевозчиков произошла утрата или нанесен ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что утрата не произошла по их вине и ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

§ 2 В случае неплатежеспособности одного из указанных перевозчиков причитающаяся с него, но не уплаченная им доля распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

---

## **Статья 34**

### **Процедура предъявления регрессного требования**

§ 1 Обоснованность выплаты возмещений, произведенной перевозчиком, осуществляющим право на регрессное требование в соответствии со статьей 33, не может оспариваться перевозчиком, в отношении которого осуществляется право на регрессное требование, если сумма возмещения была установлена в судебном порядке и если этот последний перевозчик был надлежащим образом вызван в суд для участия в судебном разбирательстве. Суд, которому был представлен основной иск, устанавливает сроки, необходимые для уведомления о вызове в суд и для участия в судебном разбирательстве.

§ 2 Перевозчик, осуществляющий право на регрессное требование, должен представлять его в одном и том же суде против всех перевозчиков, с которыми он добился мирового соглашения; в противном случае он лишается права на подачу иска в порядке регрессного требования к тем перевозчикам, которые не были привлечены к суду.

§ 3 Суд в одном и том же судебном постановлении должен принять решение по всем регрессным требованиям, которые ему представлены.

§ 4 Перевозчик, желающий воспользоваться своим правом на регрессное требование, может представить его в суды государства, на территории которого один из перевозчиков, участвовавших в перевозке, имеет свое основное коммерческое предприятие либо отделение или агентство, заключившее договор перевозки.

§ 5 Если регрессное требование предъявляется в отношении нескольких перевозчиков, то перевозчик-истец имеет право выбирать среди компетентных судов согласно § 4 суд, в который он представляет свое регрессное требование.

§ 6 Судебное разбирательство по регрессному требованию не должно объединяться с судебным разбирательством по иску о возмещении, представленному правомочным лицом по договору перевозки.

## **Статья 35**

### **Договоренности относительно регрессных требований**

Перевозчики могут договариваться между собой относительно положений, отступающих от положений статей 32 и 33.

---