

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

КОНВЕНЦИЯ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (КОТИФ)

ОТ 9 МАЯ 1980 Г. СОГЛАСНО ТЕКСТУ ИЗМЕНЯЮЩЕГО

ПРОТОКОЛА ОТ 3 ИЮНЯ 1999 Г.

(Берн, 9 мая 1980 года)

(с изменениями от 3 июня 1999 г.)

Раздел I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья первая

Межправительственная организация

§ 1 Стороны, присоединившиеся к настоящей Конвенции в качестве государств-членов, образуют Межправительственную организацию по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), называемую в дальнейшем "Организация".

§ 2 Штаб-квартира Организации находится в Берне. Генеральная ассамблея может принять решение о выборе другого места, расположенного в одном из государств-членов.

§ 3 Организация является юридическим лицом. Она может, в частности, заключать договоры, приобретать и продавать движимое и недвижимое имущество, а также предъявлять иск и нести ответственность в судебном порядке.

§ 4 Организация, члены ее персонала, приглашенные ею эксперты и представители государств-членов пользуются при исполнении своих обязанностей необходимыми привилегиями и иммунитетами на условиях, определенных в Протоколе о привилегиях и иммунитетах Организации, прилагаемом к Конвенции.

§ 5 Отношения между Организацией и государством местопребывания регулируются в Соглашении о штаб-квартире.

§ 6 Рабочими языками Организации являются французский, немецкий и английский языки.

Статья 2

Цель Организации

§ 1 Целью Организации является благоприятствовать, улучшать и облегчать с любой точки зрения международный железнодорожный обмен, в частности:

а) путем установления единого правопорядка в следующих юридических областях:

1. договор о перевозке пассажиров и грузов при прямом международном сообщении, включая дополнительные перевозки, использующие другие транспортные средства и являющиеся предметом одного договора;

2. договор об использовании вагонов в качестве транспортного средства при международном железнодорожном обмене;

3. договор об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном обмене;

4. перевозка опасных грузов в международном железнодорожном обмене;

б) способствуя, с учетом особых государственных интересов, преодолению в наикратчайшие сроки трудностей пересечения границ при международном железнодорожном обмене, если только причины этих трудностей относятся к компетенции государств;

в) способствуя интероперабельности и технической гармонизации в железнодорожном секторе путем утверждения технических стандартов и принятия единых технических предписаний;

г) путем установления единой процедуры по техническому допуску железнодорожного оборудования, предназначенного для использования в международном обмене;

д) следя за применением всех правил и рекомендаций, принятых в рамках Организации;

е) способствуя развитию режима единого правопорядка, правил и процедур, указанных в пунктах "а" - "д", учитывая при этом юридические, экономические и технические изменения.

§ 2 Организация может:

а) в рамках целей, указанных в § 1, разрабатывать другие режимы единого правопорядка;

б) представлять собою окружение, в котором государства-члены могут разрабатывать другие международные конвенции, имеющие целью благоприятствовать, улучшать и облегчать международный железнодорожный обмен.

Статья 3

Международное сотрудничество

§ 1 Государства-члены обязуются концентрировать, в принципе, их международное сотрудничество в области железнодорожного транспорта в рамках Организации, если только существует связь с возложенными на нее задачами в соответствии со статьями 2 и 4. Для достижения этой цели государства-члены принимают все необходимые и целесообразные меры для адаптации подписанных ими международных конвенций и многосторонних соглашений, если только эти конвенции и соглашения касаются международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта и предоставляют другим межправительственным и неправительственным организациям компетенцию, совпадающую с задачами, порученными Организации.

§ 2 Обязательства, вытекающие из § 1 для государств-членов, которые также являются членами Европейских сообществ или государствами, подписавшими Соглашение о Европейском экономическом пространстве, не превалируют над их обязательствами в качестве членов Европейских сообществ или государств, подписавших Соглашение о Европейском экономическом пространстве.

Статья 4

Принятие на себя и передача функций

§ 1 По решению Генеральной ассамблеи и в соответствии со статьей 2 Организация имеет право принимать на себя функции, ресурсы и обязательства, которые ей могут быть переданы другими межправительственными организациями согласно соглашениям, заключенным с этими организациями.

§ 2 По решению Генеральной ассамблеи Организация может передавать другим межправительственным организациям функции, ресурсы и обязательства согласно соглашениям, заключенным с этими организациями.

§ 3 По утверждению Административного комитета Организация может взять на себя административные функции, связанные с ее целями и порученные ей каким-либо государством-членом. Расходы, связанные с выполнением этих функций, несет заинтересованное государство-член.

Статья 5

Особые обязательства государств-членов

§ 1 Государства-члены договариваются о принятии всех необходимых мер для облегчения и ускорения международного железнодорожного обмена. Для этого каждое государство-член обязуется по мере возможности:

- а) исключать любую ненужную процедуру,
- б) упрощать и нормализовать еще требуемые формальности,
- в) упрощать пограничные контрольные проверки.

§ 2 В целях облегчения и улучшения международного железнодорожного обмена государства-члены договариваются об оказании помощи по вопросам установления самой эффективной согласованности регламентов, стандартов, процедур и организационных методов, касающихся железнодорожных вагонов, железнодорожного персонала, железнодорожной инфраструктуры и вспомогательных служб.

§ 3 Государства-члены договариваются о способствовании заключению договоров между управляющими инфраструктурами в целях оптимизации международного железнодорожного обмена.

Статья 6

Единые правовые предписания

§ 1 Если только не были представлены заявления или оговорки в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза, то международный железнодорожный обмен и допуск железнодорожного оборудования для использования в международном обмене определяются:

- а) "Едиными правовыми предписаниями к договору о международной железнодорожной перевозке пассажиров (ЦИВ)" (Приложение А к Конвенции),
- б) "Едиными правовыми предписаниями к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ)" (Приложение В к Конвенции),
- в) "Регламентом о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД)" (Приложение С к Конвенции),
- г) "Едиными правовыми предписаниями к договорам об использовании вагонов в международном железнодорожном обмене (ЦУВ)" (Приложение D к Конвенции),
- д) "Едиными правовыми предписаниями к договору об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном обмене (ЦУИ)" (Приложение E к Конвенции),
- е) "Едиными правовыми предписаниями об утверждении технических стандартов и принятии единых технических предписаний, применяемых к железнодорожному оборудованию, предназначенному для использования в международном обмене (АПТУ)" (Приложение F к Конвенции),
- ж) "Едиными правовыми предписаниями о допуске железнодорожного оборудования, используемого в международном обмене (АТМФ)" (Приложение G к Конвенции),
- з) другими режимами единого правового порядка, разработанными Организацией в соответствии со статьей 2, § 2, пункт "а", входящими также в Приложения к Конвенции.

§ 2 Единые правовые предписания, Регламент и перечисленные в § 1 режимы вместе с их Дополнениями являются неотъемлемой частью Конвенции.

Статья 7

Определение понятия "Конвенция"

В нижеследующих положениях слово "Конвенция" охватывает саму Конвенцию, Протокол, указанный в параграфе 4 первой статьи, и Приложения, перечисленные в статье 6 вместе с их Дополнениями.

Раздел II. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 8

Национальное законодательство

§ 1 В толковании и применении Конвенции будет учитываться ее характер международного права и необходимость поддержания единообразия.

§ 2 При отсутствии в Конвенции соответствующих положений действует национальное законодательство.

§ 3 Под национальным законодательством понимается право государства, в котором правомочное лицо предъявляет свои права, включая коллизионные нормы.

Статья 9

Расчетная единица

§ 1 Расчетной единицей, предусмотренной Приложениями, является специальное право заимствования так, как это определено Международным валютным фондом.

§ 2 Выраженная в специальном праве заимствования стоимость национальной валюты государства, являющегося членом Международного валютного фонда, рассчитывается по методу оценки, применяемому Международным валютным фондом для своих собственных операций и сделок.

§ 3 Выраженная в специальном праве заимствования стоимость национальной валюты государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, рассчитывается по способу, установленному этим государством. В национальной валюте этот расчет должен выражать реальную стоимость, самую близкую по возможности к стоимости, которая была бы получена при применении § 2.

§ 4 Для государства, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не допускает применение § 2 или 3, расчетная единица, предусмотренная Приложениями, приравнивается к стоимости трех золотых франков. Золотой франк содержит 10/31 грамма золота с его чистым содержанием 0,900. Пересчет золотого франка должен выражать в национальной валюте реальную стоимость, самую близкую по возможности к стоимости, которая была бы получена при применении § 2.

§ 5 В течение трех месяцев после вступления в силу Конвенции и во всех случаях, когда в государствах изменяется метод расчета или стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной единице, государства сообщают Генеральному секретарю их метод расчета согласно § 3 или результаты пересчета согласно § 4. Генеральный секретарь доводит эти сообщения до сведения государств-членов.

§ 6 Сумма, выраженная в расчетных единицах, конвертируется в национальную валюту государства, в суд которого было передано дело. Конвертирование осуществляется согласно стоимости соответствующей валюты на день вынесения судебного решения или на день, установленный сторонами.

Статья 10

Дополнительные положения

§ 1 Два или более государств или два или более перевозчиков могут устанавливать дополнительные положения с целью выполнения Единых правовых предписаний ЦИВ и Единых правовых предписаний ЦИМ, не имея тем не менее возможности отступить от этих Единых правовых предписаний.

§ 2 Дополнительные положения, указанные в § 1, вводятся в действие и публикуются по форме, предусмотренной законами и предписаниями каждого государства. О дополнительных положениях государств и их введении в действие ставится в известность Генеральный секретарь Организации. Он сообщает эту информацию остальным государствам-членам.

Статья 11

Предоставление судебного залога

При исках, основанных на Единых правовых предписаниях ЦИВ, Единых правовых предписаниях ЦИМ, Единых правовых предписаниях ЦУВ или Единых правовых предписаниях ЦУИ, не может быть потребован залог под издержки судебного процесса.

Статья 12

Исполнение судебных решений. Наложение ареста на имущество

§ 1 Если в соответствии с положениями Конвенции судебные решения, вынесенные противоречиво или заочно компетентным судом, вступили в силу согласно законам, являющимся определяющими для выносящего решение суда, они подлежат исполнению в любом другом государстве-члене, как только будут выполнены формальности, предписанные в государстве, в котором должно происходить исполнение. Пересмотр дела по существу не допускается. Эти положения также распространяются на мировые соглашения.

§ 2 Параграф 1 не применяется ни к только предварительным исполнимым решениям, ни к судебным решениям, которые возлагают на проигравшего процесс истца, кроме судебных расходов, также и возмещение.

§ 3 Если по перевозке, осуществляемой в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ или Едиными правовыми предписаниями ЦИМ, одно транспортное предприятие имеет право на предъявление требований к другому транспортному предприятию, которое не принадлежит тому же государству-члену, то эти требования могут подвергнуться наложению ареста на имущество только на основании решения судебных органов государства-члена, которому принадлежит предприятие, являющееся кредитором по требованию, на которое накладывается арест.

§ 4 Требования договора, осуществляемого в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦУВ или Едиными правовыми предписаниями ЦУИ, могут подвергнуться наложению ареста на имущество только на основании решения судебных органов государства-члена, которому принадлежит предприятие, являющееся кредитором по требованию, на которое накладывается арест.

§ 5 Железнодорожные вагоны могут подвергаться наложению ареста на имущество в другом государстве-члене, чем то, в котором владелец имеет местонахождение своего юридического лица, только на основании решения судебных органов этого государства. Слово "владелец" обозначает лицо, эксплуатирующее экономически и долговременно железнодорожный вагон в качестве транспортного средства, независимо от того, является ли он его собственником или имеет право им располагать.

Раздел III. СТРУКТУРА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Статья 13

Органы

§ 1 Деятельность Организации обеспечивается следующими органами:

- а) Генеральной ассамблеи,
- б) Административным комитетом,
- в) Ревизионной комиссией,
- г) Комиссией экспертов по перевозке опасных грузов (Комиссией экспертов РИД),
- д) Комиссией по железнодорожному благоприятию,

- е) Комиссией технических экспертов,
- ж) Генеральным секретарем.

§ 2 Генеральная ассамблея может принять решение о создании временно других комиссий для выполнения особых задач.

§ 3 При определении кворума на Генеральной ассамблее и на комиссиях, указанных в пунктах "в" - "е", государства-члены, не имеющие право голоса (статья 14, § 5, статья 26, § 7, или статья 40, § 4), во внимание не принимаются.

§ 4 Председательство Генеральной ассамблеей, председательство Административным комитетом, а также функции Генерального секретаря должны в принципе поручаться представителям различных государств-членов.

Статья 14

Генеральная ассамблея

§ 1 Генеральная ассамблея состоит из представителей государств-членов.

§ 2 Генеральная ассамблея:

- а) устанавливает свой внутренний регламент;
- б) назначает членов Административного комитета, а также одного заместителя для каждого из них и избирает государство-член, которое будет обеспечивать председательство (статья 15, § 1 - 3);
- в) избирает Генерального секретаря;
- г) дает директивы по деятельности Административного комитета и Генерального секретаря;
- д) устанавливает на шестилетний период максимальную сумму, которой могут достигнуть расходы Организации в течение каждого бюджетного периода (статья 25); в противном случае, она дает директивы по ограничению этих расходов на период, который не может превышать шесть лет;
- е) принимает решение о целесообразности изменения местонахождения штаб-квартиры Организации (статья первая, § 2);
- ж) принимает решение о введении других рабочих языков (статья первая, § 6);
- з) решает о выполнении Организацией других функций (статья 4, § 1), а также о передаче функций Организации другой межправительственной организации (статья 4, § 2);
- и) в случае необходимости принимает решение о временном создании других комиссий для выполнения особых задач (статья 13, § 2);
- к) проверяет, должно ли отношение государства рассматриваться в качестве молчаливой денонсации (статья 26, § 7);
- л) решает о поручении проверять счета другому государству, нежели государству, в котором располагается штаб-квартира (статья 27, § 1);
- м) принимает решение относительно предложений по изменению Конвенции (статья 33, § 2 и 3);
- н) принимает решение по заявлениям о присоединении, которые представляются ей (статья 37, § 4);
- о) принимает решение об условиях присоединения региональной организации экономической интеграции (статья 38, § 1);
- п) принимает решение по заявлениям об ассоциировании, которые представляются ей (статья 39, § 1);
- р) принимает решение о роспуске Организации и о возможной передаче ее функций другой межправительственной организации (статья 43);

с) принимает решения по другим вопросам, которые включены в повестку дня.

§ 3 Генеральный секретарь созывает Генеральную ассамблею каждые три года по просьбе либо одной трети государств-членов, либо Административного комитета, а также в случаях, предусмотренных в статье 33, § 2 и 3, и в статье 37, § 4. Не позднее чем за три месяца до открытия сессии он рассылает государствам-членам проект повестки дня на условиях, определенных внутренним регламентом, указанным в § 2, пункт "а".

§ 4 Генеральная ассамблея является правомочной (статья 13, § 3), если на ней представлено большинство государств-членов. Одно государство-член может быть представлено другим государством-членом; однако одно государство не может представлять более одного другого государства.

§ 5 При голосовании на Генеральной ассамблее относительно изменений Приложений к Конвенции государства-члены, сделавшие, в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза, заявление к соответствующему Приложению, не имеют права голосовать.

§ 6 Генеральная ассамблея принимает свои решения большинством голосов государств-членов, участвующих в голосовании, за исключением случаев, указанных в § 2, пункты "д", "е", "ж", "з", "м", "р", а также в случае применения статьи 34, § 6, когда требуется большинство в две трети. Однако в случае, указанном в § 2, пункт "м", большинство в две трети необходимо лишь тогда, когда речь идет о предложениях по изменению самой Конвенции, за исключением статей 9 и 27, § 2 - 10, и Протокола, о котором говорится в статье первой, § 4.

§ 7 По приглашению Генерального секретаря и по согласованию с большинством государств-членов:

- а) государства, не являющиеся членами Организации,
 - б) международные организации и ассоциации, компетентные в вопросах деятельности Организации или занимающиеся вопросами, внесенными в повестку дня,
- могут участвовать в сессиях Генеральной ассамблеи с правом совещательного голоса.

Статья 15

Административный комитет

§ 1 Административный комитет состоит из одной трети государств-членов.

§ 2 Члены Комитета и один заместитель для каждого из них, а также председательствующее государство-член назначаются на трехлетний период. Состав Комитета на каждый период определяется с учетом, в частности, справедливого географического распределения. Заместитель члена Комитета, ставший членом Комитета в течение какого-либо периода, должен назначаться как член Комитета на следующий период.

§ 3 В случае вакансии, временного лишения права голоса какого-либо члена или в случае отсутствия члена на двух последовательных сессиях Комитета, если он не представлен другим членом в соответствии с § 6, заместитель члена, назначенный Генеральной ассамблеей, исполняет функции члена в течение оставшегося периода.

§ 4 В отступление от случая, указанного в § 3, ни одно государство-член не может быть в составе Комитета более двух полных, следующих друг за другом периодов.

§ 5 Комитет:

- а) устанавливает свой внутренний регламент;
- б) заключает соглашение о штаб-квартире;
- в) устанавливает статус персонала Организации;
- г) с учетом компетентности кандидатов и справедливого географического распределения назначает руководящий состав Организации;
- д) устанавливает регламент о финансах и расчетах Организации;
- е) утверждает рабочую программу, бюджет, отчет об управлении и счета Организации;
- ж) устанавливает на основе утвержденных счетов окончательные взносы государств-членов в соответствии со статьей 26, причитающиеся за два прошедших календарных года, а также устанавливает сумму аванса казны, причитающуюся с государств-членов согласно статье 26, § 5, за текущий и следующий календарный годы;
- з) определяет задачи Организации, касающиеся всех государств-членов или только нескольких из них, а также вытекающие для этих

государств и связанные с этими задачами расходы (статья 26, § 4);

- и) устанавливает сумму особых возмещений (статья 26, § 11);
- к) дает специальные директивы по проверке счетов (статья 27, § 1);
- л) утверждает административные функции Организации (статья 4, § 3) и устанавливает особые взносы, причитающиеся к соответствующего государства-члена;
- м) сообщает государствам-членам отчет об управлении, ведомость счетов, а также свои решения и рекомендации;
- н) составляет отчет о деятельности, вносит предложения о своем новом составе и сообщает это государствам-членам в связи с Генеральной ассамблеей, которая должна определить его не позднее чем за два месяца до открытия заседания;
- о) контролирует управление Генерального секретаря;
- п) следит за правильным применением Генеральным секретарем Конвенции, а также выполнением Генеральным секретарем решений, принятых другими органами; для этого Комитет может принимать все меры, необходимые для улучшения применения Конвенции и вышеуказанных решений;
- р) высказывает мотивированные мнения по вопросам, которые могут касаться деятельности Организации и которые представлены ему государством-членом или Генеральным секретарем;
- с) решает спорные вопросы, возникшие между государством-членом и Генеральным секретарем относительно его функции депозитария (статья 36 § 2);
- т) принимает решение о просьбе относительно приостановления членства (статья 40).

§ 6 Комитет является правомочным, если на нем представлено две трети его членов. Один член может быть представлен другим членом; однако один член не может представлять более одного другого члена.

§ 7 Комитет принимает свои решения большинством голосов членов, участвующих в голосовании.

§ 8 За исключением противоположного решения, Комитет проводит свои заседания в штаб-квартире Организации.

§ 9 Председатель Комитета:

- а) созывает Комитет не менее одного раза в год, а также по просьбе либо четырех своих членов, либо по просьбе Генерального секретаря;
- б) направляет членам Комитета проект повестки дня;
- в) рассматривает, в пределах и на условиях, определенных внутренним регламентом Комитета, срочные вопросы, возникшие в период между сессиями;
- г) подписывает соглашение о штаб-квартире, предусмотренное в § 5, пункт "б".

§ 10 В пределах своей компетенции Комитет может поручить председателю выполнение некоторых особых задач.

Статья 16

Комиссии

§ 1 Комиссии, указанные в статье 13, § 1, пункты "в" - "е", и § 2, состоят в принципе из всех государств-членов. Если Ревизионная комиссия, Комиссия экспертов РИД или Комиссия технических экспертов после проведения дискуссии принимают решение в рамках их компетенций об изменении Приложений к Конвенции, то государства-члены, сделавшие, в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза, заявление относительно соответствующих Приложений, не являются членами относящейся к этому Комиссии.

§ 2 Генеральный секретарь созывает Комиссии или по собственной инициативе, или по предложению пяти государств-членов, или по просьбе Административного комитета. Генеральный секретарь не позднее чем за два месяца до открытия сессии направляет государствам-членам проект повестки дня.

§ 3 Одно государство-член может быть представлено другим государством-членом; однако одно государство не может представлять более двух других государств.

§ 4 Каждое представленное государство-член располагает одним голосом. Предложение является принятым, если число голосов, поданных "за":

- а) по меньшей мере составляет одну треть государств-членов, представленных при голосовании,
- б) больше числа голосов, поданных "против".

§ 5 По приглашению Генерального секретаря и по согласованию с большинством государств-членов

- а) государства, не являющиеся членами Организации,
 - б) государства-члены, не являющиеся тем не менее членами соответствующих Комиссий,
 - в) международные организации и ассоциации, компетентные в вопросах деятельности Организации или занимающиеся вопросами, внесенными в повестку дня,
- могут участвовать в сессиях Комиссий с правом совещательного голоса.

§ 6 Комиссии избирают для каждой сессии или на определенный период председателя и одного или двух заместителей председателя.

§ 7 Обсуждение проводится на рабочих языках. Выступления во время собрания на одном из рабочих языков переводятся по сути их содержания на другие рабочие языки; предложения и решения переводятся в полном объеме.

§ 8 Протоколы содержат краткое изложение дискуссии. Тексты предложений и решений воспроизводятся полностью. Что касается решений, то только текст на французском языке является подлинным. Протоколы распространяются среди всех государств-членов.

§ 9 Для рассмотрения определенных вопросов Комиссии могут создавать рабочие группы.

§ 10 Комиссии устанавливают свой внутренний регламент.

Статья 17

Ревизионная комиссия

§ 1 Ревизионная комиссия:

- а) согласно статье 33, § 4, принимает решения по предложениям об изменении Конвенции;
- б) согласно статье 33, § 2, рассматривает предложения, которые представляются на решение Генеральной ассамблеи.

§ 2 Ревизионная комиссия является правомочной (статья 13, § 3), если представлено большинство государств-членов.

Статья 18

Комиссия экспертов РИД

§ 1 Комиссия экспертов РИД согласно статье 33, § 5, принимает решения по предложениям об изменении Конвенции.

§ 2 Комиссия экспертов РИД правомочна (статья 13, § 3), если представлена одна треть государств-членов.

Статья 19

Комиссия по железнодорожному благоприятию

§ 1 Комиссия по железнодорожному благоприятию:

а) высказывается по всем вопросам, направленным на то, чтобы облегчать пересечение границ при международном железнодорожном обмене;

б) рекомендует стандарты, методы, процедуры и практику для облегчения железнодорожного обмена.

§ 2 Комиссия по железнодорожному благоприятию правомочна (статья 13, § 3), если представлена одна треть государств-членов.

Статья 20

Комиссия технических экспертов

§ 1 Комиссия технических экспертов:

а) согласно статье 5 Единых правовых предписаний АПТУ принимает решения по утверждению технического стандарта железнодорожного оборудования, предназначенного для использования в международном обмене;

б) согласно статье 6 Единых правовых предписаний АПТУ принимает решения по принятию единого технического предписания, касающегося конструкции, эксплуатации, технического обслуживания или процедуры относительно железнодорожного оборудования, предназначенного для использования в международном обмене;

в) следит за применением технических стандартов и единых технических предписаний, касающихся железнодорожного оборудования, предназначенного для использования в международном обмене, и рассматривает вопросы их развития в целях их утверждения или принятия в соответствии с процедурами, предусмотренными в статьях 5 и 6 Единых правовых предписаний АПТУ;

г) согласно статье 33, § 6 принимает решения по предложениям об изменении Конвенции;

д) рассматривает все другие вопросы, которые ей поручены в соответствии с Едиными правовыми предписаниями АПТУ или Едиными правовыми предписаниями АТМФ.

§ 2 Комиссия технических экспертов правомочна (статья 13, § 3), если в соответствии со статьей 16, § 1, представлена половина государств-членов. При принятии решений относительно Приложений к Единым правовым предписаниям АПТУ государства-члены, представившие возражение в соответствии со статьей 35, § 4, против соответствующих положений или сделавшие заявление в соответствии со статьей 9, § 1, Единых правовых предписаний АПТУ, не имеют права голоса.

§ 3 Комиссия технических экспертов может либо утверждать технические стандарты или принимать единые технические предписания, либо отказываться их утверждать или принимать; она не может ни в коем случае их изменять.

Статья 21

Генеральный секретарь

§ 1 Генеральный секретарь исполняет функции секретариата Организации.

§ 2 Генеральный секретарь избирается Генеральной ассамблеей на трехлетний период, который может возобновляться максимум два раза.

§ 3 Генеральный секретарь, в частности, должен:

а) выполнять функции депозитария (статья 36);

б) представлять Организацию за ее пределами;

в) сообщать государствам-членам решения, принятые Генеральной ассамблеей и Комиссиями (статья 34, § 1, статья 35, § 1);

г) выполнять задачи, поручаемые ему другими органами Организации;

д) готовить к обсуждению предложения об изменении Конвенции, в случае необходимости с привлечением экспертов;

е) созывать Генеральную ассамблею и Комиссии (статья 14, § 3, статья 16, § 2);

ж) своевременно направлять государствам-членам документы, необходимые для заседаний различных органов;

з) разрабатывать рабочую программу, проект бюджета и отчет об управлении Организации и представлять их Административному комитету для утверждения (статья 25);

и) вести финансовые дела Организации в рамках утвержденного бюджета;

к) по просьбе одной из заинтересованных сторон, предлагая свои услуги, пытаться уладить спор между ними по толкованию или применению Конвенции;

л) по просьбе всех заинтересованных делать заключение при спорах по толкованию или применению Конвенции;

м) выполнять функции, порученные ему в соответствии с разделом V;

н) принимать сообщения государств-членов, международных организаций и ассоциаций, указанных в статье 16, § 5, и предприятий (транспортные предприятия, руководители инфраструктур и т.д.), участвующих в международном железнодорожном обмене, и в соответствующих случаях доводить их до сведения других государств-членов, международных организаций и ассоциаций, а также предприятий;

о) осуществлять руководство персоналом Организации;

п) своевременно информировать государства-члены о вакантных постах в Организации;

р) вносить необходимые изменения в перечни линий, предусмотренные в статье 24, и опубликовывать их.

§ 4 По своей собственной инициативе Генеральный секретарь может представлять предложения по внесению изменений в Конвенцию.

Статья 22

Персонал Организации

Права и обязанности персонала Организации определены в уставе персонала, который составляется Административным комитетом в соответствии со статьей 15, § 5, пункт "в".

Статья 23

Бюллетень

§ 1 Организация издает бюллетень, в котором содержатся официальные сообщения, а также сообщения, необходимые для применения Конвенции.

§ 2 Сообщения, составляемые Генеральным секретарем в соответствии с Конвенцией, могут в случае необходимости помещаться в бюллетене в форме публикации.

Статья 24

Перечни линий

§ 1 Морские и внутренние судоходные линии, указанные в первых статьях Единых правовых предписаний ЦИВ и Единых правовых предписаний ЦИМ, по которым осуществляются перевозки, являющиеся предметом единого договора перевозки, помимо железнодорожной перевозки, указываются в двух перечнях:

- а) перечень морских и внутренних судоходных линий ЦИВ,
- б) перечень морских и внутренних судоходных линий ЦИМ.

§ 2 Железнодорожные линии государства-члена, высказавшего оговорку в соответствии с первой статьей, § 6, Единых правовых предписаний ЦИВ или в соответствии с первой статьей, § 6, Единых правовых предписаний ЦИМ, указываются в двух перечнях согласно этой оговорке:

- а) перечень железнодорожных линий ЦИВ,
- б) перечень железнодорожных линий ЦИМ.

§ 3 Государства-члены направляют Генеральному секретарю свои уведомления относительно включения или исключения линий, предусмотренных в § 1 и 2. Морские и внутренние судоходные линии, указанные в § 1, в той мере, в которой они связывают государства-члены, вносятся лишь с согласия этих государств; для исключения такой линии из перечня достаточно уведомления одного из этих государств.

§ 4 Генеральный секретарь сообщает всем государствам-членам о включении или исключении какой-либо линии.

§ 5 Перевозка по морским и внутренним судоходным линиям, указанным в § 1, и перевозка по железнодорожным линиям, указанным в § 2, подпадает под действие Конвенции по истечении одного месяца со дня уведомления Генеральным секретарем о ее включении в перечень. Такая линия перестает быть под действием Конвенции по истечении трех месяцев со дня уведомления Генеральным секретарем о ее исключении из перечня, за исключением уже начатых перевозок, которые должны быть завершены.

Раздел IV. ФИНАНСЫ

Статья 25

Рабочая программа. Бюджет. Счета. Отчет об управлении

§ 1 Рабочая программа, бюджет и счета Организации составляются на два календарных года.

§ 2 Организация издает отчет об управлении не менее одного раза в два года.

§ 3 Сумму расходов Организации на каждый бюджетный период устанавливает Административный комитет по предложению Генерального секретаря.

Статья 26

Финансирование расходов

§ 1 При условии соблюдения § 2 - 4 оплата расходов Организации, не покрытых прочими доходами, возлагается на государства-члены из расчета двух пятых согласно классификатору распределения взносов системы ООН и трех пятых пропорционально общей протяженности железнодорожных инфраструктур, а также морских и внутренних судоходных линий, внесенных в перечни в соответствии со статьей 24, § 1. Однако для морских и внутренних судоходных линий в учет принимается лишь половина их протяженности.

§ 2 Если государство-член высказало оговорку в соответствии с первой статьей, § 6, Единых правовых предписаний ЦИВ или в соответствии с первой статьей, § 6, Единых правовых предписаний ЦИМ, то формула взноса, указанная в § 1, применяется следующими образом:

а) вместо общей протяженности железнодорожных инфраструктур на территории этого государства-члена в учет принимается только протяженность железнодорожных линий, внесенных в перечень согласно статье 24, § 2;

б) часть взноса согласно системе ООН рассчитывается соразмерно протяженности линий, внесенных в перечень в соответствии со статьей 24, § 1 и 2, по отношению к общей протяженности железнодорожных инфраструктур на территории этого государства-члена и протяженности линий, внесенных в перечень в соответствии со статьей 24, § 1; она ни в коем случае не может быть ниже 0,01%.

§ 3 Каждое государство-член оплачивает не менее 0,25% и не более 15% взносов.

§ 4 Административный комитет определяет обязанности Организации, касающиеся:

а) всех государств-членов одинаковым образом и расходов, оплачиваемых всеми государствами-членами согласно формуле, указанной в § 1;

б) только некоторых государств-членов и расходов, оплачиваемых этими государствами-членами согласно той же формуле.

По аналогии применяется § 3. Эти положения не противоречат статье 4, § 3.

§ 5 Взносы государств-членов на покрытие расходов Организации перечисляются в форме аванса казны, оплачиваемого двумя частями до 31 октября каждого года двухлетнего периода, охватываемого бюджетом. Аванс казны устанавливается на основе окончательно причитающихся взносов за два предыдущих года.

§ 6 Высылая государствам-членам отчет об управлении и ведомость счетов, Генеральный секретарь сообщает окончательную сумму взноса за два истекших календарных года, а также сумму аванса казны на два предстоящих календарных года.

§ 7 После 31 декабря года, когда было направлено сообщение Генерального секретаря в соответствии с § 6, на суммы, причитающиеся за два истекших календарных года, начисляются проценты в размере пяти процентов годовых. Если государство-член после этой даты в течение двух лет не уплатило свой взнос, то оно лишается права голоса до тех пор, пока не будут урегулированы платежи. По истечении повторного двухлетнего срока Генеральная ассамблея проверяет, следует ли рассматривать поведение этого государства как молчаливая денонсация Конвенции, при этом она в случае необходимости устанавливает дату вступления этой денонсации в силу.

§ 8 В случае денонсации Конвенции согласно § 7 или статье 41, а также в случае лишения права голоса согласно статье 40, § 4, пункт "б", взносы, подлежащие оплате, остаются в качестве задолженности.

§ 9 Неуплаченные суммы должны быть покрыты за счет ресурсов Организации.

§ 10 Государство, денонсировавшее Конвенцию, может путем присоединения вновь стать государством-членом при условии, что оно оплатит свои задолженные суммы.

§ 11 Организация взимает возмещение для покрытия особых расходов, возникающих в результате деятельности, предусмотренной в статье 21, § 3, пункты "к" - "м". В случаях, предусмотренных в статье 21, § 3, пункты "к" - "л", эта сумма устанавливается Административным комитетом по предложению Генерального секретаря; в случае, предусмотренном в статье 21, § 3, пункт "м", применяется статья 31, § 3.

Статья 27

Ревизия счетов

§ 1 За исключением противоположного решения Генеральной ассамблеи, принимаемого в соответствии со статьей 14, § 2, пункт "л", ревизия счетов производится государством, в котором располагается штаб-квартира, согласно положениям настоящей статьи и, при условии соблюдения всех специальных директив Административного комитета, в соответствии с положениями Финансово-бухгалтерского регламента Организации (статья 15, § 5, пункт "д").

§ 2 Ревизор проверяет счета Организации, включая все кредитные фонды и специальные счета, как он это считает необходимым для того, чтобы убедиться, что:

- а) финансовые ведомости соответствуют бухгалтерскому учету Организации;
- б) финансовые операции, отраженные в ведомостях, проводятся в соответствии с правилами и регламентами, статьями бюджета и остальными директивами Организации;
- в) ценные бумаги и денежные средства, содержащиеся в банке или в кассе, проверяются либо благодаря подтверждающим документам, полученным непосредственно вкладчиками, либо благодаря фактическому подсчету;
- г) соответствующим образом проводятся внутренние ревизии, включая внутреннюю ревизию счетов;
- д) все элементы актива и пассива, а также все излишки и дефициты учитываются согласно процедурам, которые он считает удовлетворительными.

§ 3 Ревизор является единственно компетентным лицом для полного или частичного утверждения аттестаций и оправдательных документов, представляемых Генеральным секретарем. Если ревизор считает это целесообразным, то он может рассмотреть и провести подробную ревизию любого бухгалтерского документа, относящегося либо к финансовым операциям, либо к поставкам материала и оборудования.

§ 4 Ревизор имеет свободный в любое время доступ ко всем бухгалтерским книгам, записям, документам и другой информации, которые могут ему потребоваться.

§ 5 Ревизор не компетентен отклонять ту или иную статью счетов, но он должен сразу же обратить внимание Генерального секретаря на любую операцию, правильность или целесообразность которой ему представляется сомнительной, с тем чтобы он принял необходимые меры.

§ 6 Ревизор представляет и подписывает аттестацию о финансовых ведомостях, используя следующий текст: "Я рассмотрел финансовые ведомости организации за бюджетный период, окончившийся 31 декабря... Рассмотрение включало общий анализ бухгалтерских методов и ревизию бухгалтерских и других оправдательных документов, которые я счел необходимыми в данном случае". В зависимости от случая в этой аттестации указывается, что:

- а) финансовые ведомости удовлетворительным образом отражают финансовую ситуацию к дате истечения рассматриваемого периода, а также результаты операций, произведенных в течение периода, истекшего к этой дате;
- б) финансовые ведомости были составлены в соответствии с указанными бухгалтерскими принципами;
- в) финансовые принципы применялись согласно способам, которые были приняты в течение предыдущего бюджетного периода;
- г) финансовые операции проводились в соответствии с правилами и регламентами, бюджетными положениями и другими директивами Организации.

§ 7 В своем отчете о финансовых операциях ревизор указывает:

- а) характер и объем применявшейся им ревизии;
- б) элементы, имеющие отношение к полному характеру или точности счетов, включая в случае необходимости:
 1. информацию, необходимую для толкования и правильной оценки счетов;
 2. любую сумму, которая должна была бы быть взята, но не была учтена в счетах;
 3. любую сумму, являющуюся предметом обязательств по текущим или предполагаемым расходам, которая не была включена в счет или не учтена в финансовых ведомостях;
 4. расходы, по которым не были достаточно составлены оправдательные документы;
 5. ведение в правильной и надлежащей форме бухгалтерских книг; следует отметить случаи, когда оформление финансовых ведомостей отклоняется от принципов повсеместно признанного и постоянно применяемого бухгалтерского учета;
- в) другие вопросы, на которые необходимо обратить внимание Административного комитета, например:
 1. случаи правонарушений или презумпции правонарушений;
 2. перерасход или неправильное использование фондов или других авуаров Организации (хотя счета по произведенной операции составлены правильно);
 3. расходы, которые могут впоследствии привести к значительным затратам Организации;
 4. любой недостаток общего или особого характера системы контроля доходов и расходов или имущества и оборудования;
 5. расходы, не соответствующие намерениям Административного комитета, учитывая перечисления, разрешенные в рамках бюджета;
 6. превышение кредитов, учитывая изменения, связанные с перечислениями, разрешенными в рамках бюджета;
 7. расходы, не соответствующие установленным правилам;
 - г) точность или неточность счетов, относящихся к имуществу и оборудованию, установленная согласно инвентаризации и бухгалтерским книгам.

Кроме того, в отчете могут указываться операции, которые подверглись бухгалтерскому учету в течение предыдущего бюджетного периода и относительно которых была получена новая информация, или операции, которые должны быть осуществлены в течение предстоящего бюджетного периода и относительно которых желательно заранее проинформировать Административный комитет.

§ 8 Ревизор не должен ни в коем случае давать критические замечания в своем отчете, не предоставив заранее Генеральному секретарю возможности высказаться.

§ 9 Ревизор сообщает Административному комитету и Генеральному секретарю констатации своей ревизии. Кроме того, он может представить любой комментарий, который он считает необходимым относительно финансового отчета Генерального секретаря.

§ 10 Если ревизор провел общую ревизию или не получил достаточных подтверждений, он должен указать это в своей аттестации и в своем отчете, уточнив при этом причины своих замечаний, а также вытекающие из этого последствия, которые могут повлиять на финансовую ситуацию и финансово-бухгалтерские операции.

Раздел V. АРБИТРАЖ

Статья 28

Компетентность

§ 1 Споры между государствами-членами по толкованию или применению настоящей Конвенции, а также споры между государствами-членами и Организацией по толкованию или применению Протокола о привилегиях и иммунитетах могут быть по просьбе одной из сторон представлены в арбитражный суд. Заинтересованные стороны свободно определяют состав арбитражного суда и арбитражную процедуру.

§ 2 Остальные споры по толкованию или применению настоящей Конвенции и других конвенций, разработанных Организацией согласно статье 2, § 2, могут быть представлены в арбитражный суд при согласии причастных сторон, если такие споры не решены мировым соглашением или не представлены на решение обычных судов. Относительно состава арбитражного суда и арбитражной процедуры действуют статьи 29 - 32.

§ 3 Каждое государство при подаче заявления о присоединении к Конвенции может оставлять за собой право полностью или частично не применять положения § 1 и 2.

§ 4 Государство, внесшее оговорку в соответствии с § 3, может в любое время отказаться от нее, сообщив об этом депозитарию. Отказ от оговорки вступает в силу спустя месяц со дня извещения об этом государств депозитарием.

Статья 29

Арбитражный договор. Судебный секретарь

§ 1 Стороны заключают арбитражный договор, который, в частности, определяет:

- а) предмет спора;
- б) состав суда и сроки, согласованные для назначения одного или нескольких членов арбитражного суда;
- в) согласованное место заседания суда.

Арбитражный договор должен быть доведен до сведения Генерального секретаря, который исполняет задачи судебного секретаря.

Статья 30

Члены арбитражного суда

§ 1 Генеральный секретарь составляет список членов арбитражного суда и вносит в него возможные изменения. Каждое государство-член может внести в список членов арбитражного суда двух своих граждан.

§ 2 Согласно арбитражному договору арбитражный суд состоит из одного, трех или пяти членов. Члены арбитражного суда выбираются из числа лиц, внесенных в список, упомянутый в § 1. Однако, если арбитражным договором предусматривается пять членов, то каждая сторона может выбрать одного члена арбитражного суда помимо внесенного в этот список. Если арбитражным договором предусматривается единственный член арбитражного суда, то он выбирается по взаимному согласованию сторон. Если арбитражным договором предусматривается три или пять членов арбитражного суда, то каждая сторона выбирает из них соответственно одного или двух; по взаимному согласованию они определяют третьего или пятого члена арбитражного суда, который является председателем этого суда. Если стороны не могут прийти к единому мнению в отношении назначения единственного члена арбитражного суда или если выбранные сторонами члены арбитражного суда не могут прийти к единому мнению в отношении определения третьего или пятого члена, то его определяет Генеральный секретарь.

§ 3 Если только участвующие стороны не имеют одного и того же гражданства, то единственным, третьим или пятым членами арбитражного суда должны иметь иное гражданство, чем участвующие стороны.

§ 4 Участие в споре третьей стороны не оказывает влияния на состав арбитражного суда.

Статья 31

Судебная процедура. Расходы

§ 1 Арбитражный суд определяет судебную процедуру с учетом, в частности, следующих положений:

а) он проводит следствие и дает оценку спорному вопросу на основании утверждений сторон, не связывая себя при вынесении решения по правовым вопросам толкованиями, представленными сторонами;

б) он не может присуждать ничего более или иного, чем то, чего требует истец, и не менее того, что ответчик признал в качестве вины;

в) арбитражное решение выносится арбитражным судом с соответствующим обоснованием и сообщается сторонам Генеральным секретарем;

г) за исключением противоположного положения принудительного права того места, где заседает арбитражный суд, и при условии отсутствия противоположного соглашения сторон арбитражное решение является окончательным.

§ 2 Гонорары членов арбитражного суда устанавливаются Генеральным секретарем.

§ 3 Решение арбитража устанавливает расходы и издержки и определяет, в какой пропорции эти расходы и издержки, а также гонорары членов арбитражного суда должны быть распределены между сторонами.

Статья 32

Давность. Исполнимость

§ 1 Возбуждение арбитражного дела оказывает на прерывание давности такое же воздействие, какое предусмотрено в соответствии с применимым материальным правом для предъявления иска в обычный суд.

§ 2 Решение арбитражного суда подлежит исполнению в каждом государстве-члене, как только в государстве, в котором должно быть произведено исполнение, выполнены предусмотренные формальности. Пересмотр дела по существу не допускается.

Раздел VI. ИЗМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ

Статья 33

Компетентность

§ 1 Генеральный секретарь незамедлительно доводит до сведения государств-членов предложения по изменению Конвенции, направленные ему государствами-членами или разработанные им самим.

§ 2 Генеральная ассамблея принимает решение по предложениям, направленным на изменение Конвенции, если только в § 4 - 6 не предусмотрена другая компетентность.

§ 3 Если Генеральной ассамблее представляется предложение по изменению, то большинством, предусмотренным в статье 14, § 6, она может решить, что такое предложение находится в непосредственной взаимосвязи с одним или несколькими положениями Приложений к Конвенции. В этом случае, а также в случаях, указанных в § 4 - 6, вторая фраза, Генеральная ассамблея также компетентна принимать решение об изменении этого положения или этих положений Приложений.

§ 4 При условии соблюдения решений Генеральной ассамблеи, принятых согласно первой фразе § 3, Ревизионная комиссия принимает решение по предложениям, направленным на изменение:

а) статей 9 и 27, § 2 - 10;

б) Единых правовых предписаний ЦИВ, за исключением статей: первой, 2, 5, 6, 16, 26 - 39, 41 - 53 и 56 - 60;

в) Единых правовых предписаний ЦИМ, за исключением статей: первой, 5, 6, § 1 и 2, статей 8, 12, 13, § 2, статей 14, 15, § 2 и 3, статьи 19, § 6 и 7, а также статей 23 - 27, 30 - 33, 36 - 41 и 44 - 48;

г) Единых правовых предписаний ЦУВ, за исключением статей: первой, 4, 5 и 7 - 12;

д) Единых правовых предписаний ЦУИ, за исключением статей: первой, 2, 4, 8 - 15, 17 - 19, 21, 23 - 25;

е) Единых правовых предписаний АПТУ, за исключением статей: первой, 3, 9 - 11, а также Дополнений к этим Единым правовым предписаниям;

ж) Единых правовых предписаний АТМФ, за исключением статей: первой, 3 и 9.

Если предложения по изменению представлены Ревизионной комиссии в соответствии с пунктами "а" - "ж", то одна треть представленных на Комиссии государств может потребовать, чтобы эти предложения были представлены на решение Генеральной ассамблеи.

§ 5 Комиссия экспертов РИД принимает решение по предложениям, направленным на изменение Регламента о международных

железнодорожных перевозках опасных грузов (РИД). Если такие предложения представлены Комиссии экспертов РИД, то одна треть представленных на Комиссии государств может потребовать, чтобы эти предложения были представлены на решение Генеральной ассамблеи.

§ 6 Комиссия технических экспертов принимает решение по предложениям, направленным на изменение Приложений к Единым правовым предписаниям АПТУ. Если такие предложения представлены Комиссии технических экспертов, то одна треть представленных на Комиссии государств может потребовать, чтобы эти предложения были представлены на решение Генеральной ассамблеи.

Статья 34

Решения Генеральной ассамблеи

§ 1 Изменения Конвенции, принятые Генеральной ассамблеей, доводятся Генеральным секретарем до сведения государств-членов.

§ 2 Изменения самой Конвенции, принятые Генеральной ассамблеей, вступают в силу через двенадцать месяцев после их одобрения двумя третями государств-членов для всех государств-членов, за исключением тех, кто до их вступления в силу сделали заявление, согласно которому они не одобряют данные изменения.

§ 3 Изменения Приложений к Конвенции, принятые Генеральной ассамблеей, вступают в силу через двенадцать месяцев после их одобрения половиной государств-членов, не сделавших заявления в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза, для всех государств-членов, за исключением тех, кто до их вступления в силу сделали заявление, согласно которому они не одобряют данные изменения, и тех, которые сделали заявление в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза.

§ 4 Государства-члены направляют Генеральному секретарю свои нотификации относительно одобрения изменений Конвенции, принятых Генеральной ассамблеей, а также свои заявления, согласно которым они не одобряют эти изменения. Генеральный секретарь информирует об этом остальные государства-члены.

§ 5 Срок, указанный в § 2 и 3, начинается истекать со дня сообщения Генеральным секретарем о том, что условия вступления в силу были соблюдены.

§ 6 В момент утверждения изменения Генеральная ассамблея может определить, что это изменение имеет такое значение, что любое государство-член, сделавшее заявление, указанное в § 2 или в § 3, и не одобрившее изменение в 18-месячный срок с момента его вступления в силу, лишается по истечении этого срока права быть государством-членом Организации.

§ 7 Если решения Генеральной ассамблеи касаются Приложений к Конвенции, то полное применение соответствующего Приложения приостанавливается с момента вступления в силу решений в отношении обмена с государствами-членами или между ними, которые в соответствии с § 3 выступили против решений в установленные сроки. Генеральный секретарь сообщает государствам-членам об этом приостановлении; оно прекращается по истечении одного месяца с момента сообщения Генеральным секретарем государствам-членам о снятии противоположного решения.

Статья 35

Решения Комиссий

§ 1 Об изменениях Конвенции, принятых Комиссиями, государства-члены уведомляются Генеральным секретарем.

§ 2 Для всех государств-членов изменения Конвенции, принятые Ревизионной комиссией, вступают в силу в первый день двенадцатого месяца, считая с месяца уведомления Генеральным секретарем государств-членов об этих изменениях. Государства-члены могут представлять возражения в течение четырех месяцев со дня уведомления. В случае возражения одной четверти государств-членов изменение не вступает в силу. Если государство-член в течение четырех месяцев высказалось против решения Ревизионной комиссии и уведомляет о денонсации Конвенции, то денонсация начинает действовать с момента, предусмотренного для вступления в силу этого решения.

§ 3 Для всех государств-членов изменения Приложений к Конвенции, принятые Ревизионной комиссией, вступают в силу в первый день двенадцатого месяца, считая с месяца уведомления Генеральным секретарем государств-членов об этих изменениях. Для всех государств-членов изменения, принятые Комиссией экспертов РИД или Комиссией технических экспертов, вступают в силу в первый день шестого месяца, считая с месяца уведомления Генеральным секретарем государств-членов об этих изменениях.

§ 4 Государства-члены могут представлять возражения в четырехмесячный срок с момента нотификации, указанной в § 3. В случае возражения одной четверти государств-членов изменение не вступает в силу. В государствах-членах, представивших возражения против решения в установленные сроки, применение полностью соответствующего Приложения приостанавливается для сообщения с государствами-членами или между ними с момента вступления в силу решений. Однако в случае возражения против утверждения какого-либо технического стандарта или выступления против принятия какого-либо единого технического предписания действие приостанавливается в отношении лишь этого технического стандарта или этого единого технического предписания в обмене с государствами-членами или между ними с момента их вступления в силу; это же относится и к частичному возражению.

§ 5 Генеральный секретарь сообщает государствам-членам о приостановлениях, указанных в § 4; они прекращаются по истечении одного месяца с момента сообщения Генеральным секретарем государствам-членам о снятии такого возражения.

§ 6 Для определения количества возражений, предусмотренных в § 2 и 4, во внимание не принимаются государства-члены, которые:

- а) не имеют права голоса (статья 14, § 5, статья 26, § 7, или статья 40, § 4);
- б) не являются членами соответствующей комиссии (статья 16, § 1, вторая фраза);
- г) сделали заявление в соответствии со статьей 9, § 1, Единых правовых предписаний АПТУ.

Раздел VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 36

Депозитарий

§ 1 Генеральный секретарь является депозитарием настоящей Конвенции. Его функции в качестве депозитария указаны в части VII Венской конвенции о праве международных договоров от 23 мая 1969 года.

§ 2 При появлении расхождений между государством-членом и депозитарием относительно выполнения функций этого последнего депозитарий или заинтересованное государство-член должны обратиться внимание на этот вопрос других государств-членов или в случае необходимости представить его на решение Административного комитета.

Статья 37

Присоединение к Конвенции

§ 1 Присоединение к Конвенции открыто для каждого государства, на территории которого эксплуатируется железнодорожная инфраструктура.

§ 2 Государство, желающее присоединиться к Конвенции, направляет заявление депозитарию. Депозитарий сообщает о нем

государствам-членам.

§ 3 Заявление принимается по праву, если только пять государств-членов не заявили возражения депозитарию по истечении трех месяцев с момента сообщения, указанного в § 2. Депозитарий сообщает об этом государству-заявителю, а также государствам-членам. Присоединение вступает в силу в первый день третьего месяца, следующего за этим уведомлением.

§ 4 В случае представления возражения не менее чем пяти государств-членов в срок, указанный в § 3, заявление о присоединении направляется Генеральной ассамблее для принятия решения.

§ 5 При условии соблюдения статьи 42 любое присоединение к Конвенции может относиться лишь к Конвенции в ее редакции, действующей на момент вступления в силу присоединения.

Статья 38

Присоединение региональных организаций экономической интеграции

§ 1 Присоединение к Конвенции открыто для региональных организаций экономической интеграции, имеющих законодательную компетенцию, обязательную для их членов в областях, охватываемых данной Конвенцией, и членами которых являются одно или несколько государств-членов. Условия такого присоединения устанавливаются в соглашении, заключаемом между Организацией и региональной организацией.

§ 2 Региональная организация может пользоваться правами, которые принадлежат ее членам, в соответствии с Конвенцией в той мере, в которой они охватывают области, относящиеся к ее компетенции. Это также относится к обязательствам, возлагаемым на государства-члены в соответствии с Конвенцией, за исключением финансовых обязательств, указанных в статье 26.

§ 3 Для осуществления права голосования и права представления возражений, предусмотренных в статье 35, § 2 и 4, региональная организация располагает количеством голосов, равным количеству ее членов, которые также являются государствами-членами Организации. Эти последние могут осуществлять свои права, в частности право голосования, лишь в той мере, в которой это допущено в § 2. Региональная организация не располагает правом голосования относительно раздела IV.

§ 4 Для прекращения членства по аналогии применяется статья 41.

Статья 39

Ассоциированные члены

§ 1 Любое государство, на территории которого эксплуатируется железнодорожная инфраструктура, может стать ассоциированным членом Организации. По аналогии применяется статья 37, § 2 - 5.

§ 2 Ассоциированный член может участвовать в работе органов, указанных в статье 13, § 1, пункты "а" и "в" - "е", лишь с совещательным голосом. Ассоциированный член не может назначаться в качестве члена Административного комитета. Он участвует в расходах Организации в размере 0,25% взносов (статья 26, § 3).

§ 3 Для прекращения членства по аналогии применяется статья 41.

Статья 40

Приостановление членства

§ 1 Государство-член может обратиться с просьбой, не денонсируя Конвенцию, о приостановлении своего членства в Организации, если по не относящимся к этому государству-члену причинам на его территории больше не осуществляется никакой международный железнодорожный обмен.

§ 2 Административный комитет принимает решение относительно просьбы о приостановлении действия членства. Просьба должна быть представлена не позднее трех месяцев до начала сессии Комитета.

§ 3 Приостановление действия членства вступает в силу в первый день месяца, следующего за сообщением Генерального секретаря государствам-членам о решении Административного комитета. Приостановление членства заканчивается с момента сообщения государством-членом о возобновлении на его территории международного железнодорожного обмена. Генеральный секретарь незамедлительно сообщает об этом остальным государствам-членам.

§ 4 Приостановление действия членства влечет за собой:

- а) освобождение государства-члена от его обязательства оплачивать взносы для финансирования расходов Организации;
- б) временное лишение права голосования в органах Организации;
- в) временное лишение права представления возражений в соответствии со статьей 34, § 2 и 3, и статьей 35, § 2 и 4.

Статья 41

Денонсация Конвенции

§ 1 Денонсация Конвенции может осуществляться в любой момент.

§ 2 Если государство-член желает денонсировать Конвенцию, то оно сообщает об этом депозитарию. Денонсация Конвенции вступает в силу 31 декабря следующего года.

Статья 42

Заявления и оговорки к Конвенции

§ 1 Каждое государство-член может заявить в любой момент, что оно не будет применять полностью некоторые Приложения к Конвенции. Кроме того, оговорки и заявления о неприменении некоторых положений самой Конвенции или ее Приложений допускаются лишь в том случае, если такие оговорки и заявления явным образом предусмотрены самими положениями.

§ 2 Оговорки и заявления направляются депозитарию. Они начинают действовать с момента вступления в силу Конвенции для соответствующего государства. Любое заявление, представленное после этого вступления в силу, начинает действовать с 31 декабря года, следующего за годом представления этого заявления. Депозитарий информирует об этом государства-члены.

Статья 43

Роспуск Организации

§ 1 Генеральная ассамблея может принять решение о роспуске Организации и о возможной передаче ее функций другой межправительственной организации, устанавливая в случае необходимости с этой организацией условия такой передачи.

§ 2 В случае роспуска Организации ее имущество и денежные средства распределяются среди государств-членов, являвшихся беспеременно членами Организации в течение пяти последних календарных лет, предшествующих году принятия решения в соответствии с § 1. Это распределение осуществляется пропорционально среднему процентному коэффициенту их взносов в расходы Организации в течение этих пяти предыдущих лет.

Статья 44

Временное положение

В случаях, предусмотренных в статье 34, § 7, в статье 35, § 4, в статье 41, § 1, и в статье 42, право, действующее на момент заключения договоров, подпадающих под действие Единых правовых предписаний ЦИВ, Единых правовых предписаний ЦИМ, Единых правовых предписаний ЦУВ или Единых правовых предписаний ЦУИ, остается применимым к существующим договорам.

Статья 45

Тексты Конвенции

§ 1 Конвенция составлена на французском, немецком и английском языках. В случае расхождений только текст на французском языке является аутентичным текстом.

§ 2 По предложению заинтересованного государства-члена Организация публикует официальные переводы Конвенции на других языках в том случае, если один из этих языков является официальным языком по крайней мере в двух государствах-членах. Эти переводы осуществляются при сотрудничестве с компетентными службами заинтересованных государств-членов.

ПРОТОКОЛ

О ПРИВИЛЕГИЯХ И ИММУНИТЕТАХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ (ОТИФ)

Статья первая

Иммунитет от любой формы судебного вмешательства, судебных решений и наложения ареста

§ 1 В рамках своей официальной деятельности Организация пользуется иммунитетом от любой формы судебного вмешательства и судебных решений, за исключением тех случаев, когда:

- а) Организация определенно отказывается от такого иммунитета в каком-либо отдельном случае;
- б) третьим лицом предъявляется гражданский иск;
- в) предъявляется встречный иск, непосредственно связанный с процедурой, начатой по существу Организацией;
- г) в соответствии с судебным решением на зарплату, надбавки и другие вознаграждения, выплачиваемые Организацией члену ее персонала, накладывается арест.

§ 2 Активы и остальное имущество Организации, где бы они ни находились, пользуются иммунитетом от любой формы реквизиции, конфискации, секвестра и любой другой формы наложения ареста или принуждения, за исключением тех случаев, когда этого временно требует предупреждение несчастных случаев, связанных с использованием автомобилей, принадлежащих Организации или эксплуатируемых за ее счет, и проведение следствий, связанных с этими несчастными случаями.

Статья 2

Защита от экспроприации

Если в общественно полезных целях необходимо произвести экспроприацию, то должны быть приняты все меры для того, чтобы эта экспроприация не явилась препятствием выполнению деятельности Организации. При этом необходимо предварительно, быстро и соответствующим образом выплатить возмещение.

Статья 3

Освобождение от налогов

§ 1 Каждое государство-член освобождает от прямых налогов Организацию, ее имущество и доходы при исполнении ее официальной деятельности. Если Организация на значительную сумму производит закупки или использует услуги, совершенно необходимые для исполнения своей официальной деятельности, и стоимость этих закупок или услуг включает тарифы и сборы, то государства-члены принимают необходимые меры каждый раз, когда это возможно, для освобождения от оплаты тарифов и сборов подобного рода или для возмещения их суммы.

§ 2 Никакого освобождения не предоставляется в отношении налогов и тарифов, которые представляют собой лишь простое возмещение предоставленных услуг.

§ 3 Имущество, приобретенное в соответствии с § 1, может быть продано, отдано, использовано только на условиях, установленных государством членом, предоставившим освобождение от налогов.

Статья 4

Освобождение от сборов и тарифов

§ 1 Продукция, импортируемая или экспортируемая Организацией и совершенно необходимая для выполнения ее официальной деятельности, освобождается от всех сборов и тарифов, взимаемых при импорте или экспорте.

§ 2 В рамках данной статьи никакого освобождения не предоставляется, если закупки и ввоз имущества или предоставление услуг были сделаны для личных потребностей членов персонала Организации.

§ 3 К имуществу, ввозимому согласно § 1, по аналогии применяется статья 3, § 3.

Статья 5

Официальная деятельность

Официальной деятельностью Организации, указанной в настоящем Протоколе, является деятельность, отвечающая целям, определенным в статье 2 Конвенции.

Статья 6

Денежные операции

Организация может получать и иметь в своем распоряжении любые фонды, валюту, наличные деньги или ценные бумаги на недвижимое имущество. Она может ими располагать для любого использования, предусмотренного Конвенцией, и иметь счета в любой валюте в той мере, в которой это необходимо для выполнения принятых на нее обязательств.

Статья 7

Средства связи

Для связи и пересылки всех своих документов Организации предоставляются условия, не являющиеся менее благоприятными, чем те, которые предоставляются каждым государством-членом другим подобным международным организациям.

Статья 8

Привилегии и иммунитеты представителей государств

Представители государств-членов при исполнении их функций и на время их служебных командировок пользуются следующими привилегиями и иммунитетами на территории каждого государства-члена:

а) судебно-процессуальный иммунитет, даже по истечении их командировки, в отношении совершенного и всего сказанного и написанного ими при исполнении их функций; тем не менее этот иммунитет перестает действовать в случае нанесения ущерба автомобильным или другим транспортным средством, принадлежащим представителю государства или управляемым им, или в случае нарушения правил движения, относящихся к этому виду транспорта;

б) иммунитет от ареста и предварительного заключения, за исключением случая очевидного преступления;

в) иммунитет от наложения ареста на их личный багаж, за исключением случая очевидного преступления;

г) неприкосновенность всех их официальных удостоверений и документов;

д) освобождение их самих и их жен от любых мер, ограничивающих въезд, и от всех формальностей регистрации иностранцев;

е) те же самые льготы относительно денежных или обменных операций, что и льготы, предоставляемые представителям иностранных государств, находящимся во временной официальной командировке.

Статья 9

Привилегии и иммунитеты членов персонала Организации

Члены персонала Организации при исполнении их функций и на время их служебных командировок пользуются следующими привилегиями и иммунитетами на территории каждого государства-члена:

а) судебно-процессуальный иммунитет в отношении совершенного и всего сказанного и написанного ими при исполнении их функций и в пределах их обязанностей; тем не менее этот иммунитет перестает действовать в случае нанесения ущерба автомобильным или другим транспортным средством, принадлежащим члену персонала Организации или управляемым им, или в случае нарушения правил движения, относящихся к этому виду транспорта; члены персонала продолжают пользоваться этим иммунитетом даже после окончания службы в Организации;

б) неприкосновенность всех их официальных удостоверений и документов;

в) те же исключения из положений, ограничивающих иммиграцию и регулирующих регистрацию иностранцев, что и исключения, предоставляемые членам персонала международных организаций; члены их семей, проживающие с ними, пользуются теми же условиями;

г) освобождение от национального подоходного налога, при условии введения в пользу Организации внутреннего налогообложения на зарплату, надбавки и пособия, выплачиваемые Организацией; тем не менее государства-члены имеют возможность учитывать эти зарплату, надбавки и пособия для расчета суммы налога, взимаемого с доходов, получаемых из других источников; государства-члены не обязаны применять это фискальное освобождение к пособиям, пенсиям и регулярным пожизненным выплатам, перечисляемым Организацией бывшим членам своего персонала или лицам, имеющим на это право;

д) что касается условий денежных обменных операций, то те же привилегии, которые обычно предоставляются членам персонала международных организаций;

е) во время международного кризиса пользуются, вместе с их членами семей, находящимися на их иждивении, такими же льготами по репатриации, какими пользуются члены персонала международных организаций.

Статья 10

Привилегии и иммунитеты экспертов

Эксперты, привлекаемые Организацией, при исполнении функций в Организации или во время командировок, осуществляемых для нее, включая переезды при исполнении этих функций или во время этих командировок, пользуются следующими привилегиями и иммунитетами в той мере, в которой это им необходимо для исполнения их функций:

- а) судебно-процессуальный иммунитет в отношении совершенного и всего сказанного и написанного ими при исполнении их функций; тем не менее этот иммунитет перестает действовать в случае нанесения ущерба автомобильным или другим транспортным средством, принадлежащим эксперту или управляемым им, или в случае нарушения правил движения, относящихся к этому виду транспорта; эксперты продолжают пользоваться этим иммунитетом даже по прекращению выполнения функций в Организации;
- б) неприкосновенность всех их официальных удостоверений и документов;
- в) льготы при обмене, необходимые для перевода их зарплаты;
- г) те же самые льготы относительно их личного багажа, что и льготы, предоставляемые представителям иностранных государств, находящимся во временной официальной командировке.

Статья 11

Цель предоставляемых привилегий и иммунитетов

§ 1 Привилегии и иммунитеты, предусмотренные настоящим Протоколом, устанавливаются с единственной целью обеспечить в любых условиях свободное функционирование Организации и полную независимость лиц, которым они предоставляются. Компетентные власти прекращают действие любого иммунитета во всех случаях, когда его сохранение может препятствовать правосудию и когда он может быть прекращен без нанесения ущерба достижению цели, для которой он был предоставлен.

§ 2 В соответствии с толкованием § 1 компетентными властями являются:

- а) государства-члены в отношении их представителей;
- б) Административный комитет в отношении Генерального секретаря;
- в) Генеральный секретарь в отношении остальных служащих Организации и экспертов, которых привлекает Организация.

Статья 12

Предупреждение злоупотреблений

§ 1 Никакое из положений настоящего Протокола не может поставить под сомнение право, которым располагает государство-член в отношении принятия любых мер предосторожности в интересах обеспечения своей общественной безопасности.

§ 2 Организация постоянно сотрудничает со всеми компетентными властями государств-членов в целях обеспечения нормального управления вопросами правосудия, соблюдения законов и предписаний соответствующих государств-членов, а также для воспрепятствования любому злоупотреблению, к которому могут привести привилегии и иммунитеты, предусмотренные в настоящем Протоколе.

Статья 13

Обращение с собственными гражданами

Никакое государство-член не обязано предоставлять привилегии и иммунитеты, указанные в:

- а) статье 8, за исключением пункта "г";
 - б) статье 9, за исключением пунктов "а", "б" и "г";
 - в) статье 10, за исключением пунктов "а" и "б",
- своим собственным гражданам или лицам, постоянно проживающим в этом государстве.

Статья 14

Дополнительные соглашения

Организация может заключать с одним или несколькими государствами-членами дополнительные соглашения для применения настоящего Протокола относительно этого государства-члена или этих государств-членов, а также другие соглашения в целях обеспечения нормального функционирования Организации.

Приложение А
к Конвенции

ЕДИНЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

К ДОГОВОРУ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ

ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ (ЦИВ)

РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья первая

Область применения

§ 1 Настоящие Единые правовые предписания применяются к любому договору железнодорожной перевозки пассажиров за плату или бесплатно, если место отправки и назначения расположены в двух различных государствах-членах. Применение не зависит от места жительства или места работы и национальности заключающих договор стран.

§ 2 Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства-члена, то применяются

настоящие Единые правовые предписания.

§ 3 Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, то настоящие Единые правовые предписания применяются, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в статье 24, § 1, Конвенции.

§ 4 В части ответственности перевозчика в случаях гибели и ранений пассажиров настоящие Единые правовые предписания применяются также в отношении лиц, которые сопровождают перевозимую партию груза согласно Единым правовым предписаниям ЦИМ.

§ 5 Настоящие правовые предписания не распространяются на перевозки между станциями соседних государств, если инфраструктура этих станций управляется одним или несколькими управляющими инфраструктурой, относящимися к одному и тому же из этих государств.

§ 6 Каждое государство, подписавшее Конвенцию о прямой международной железнодорожной перевозке пассажиров, сравнимую с настоящими Едиными правовыми предписаниями, может при направлении заявления о присоединении к Конвенции заявить, что оно будет применять эти Единые правовые предписания только к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры, расположенной на ее территории. Эта часть железнодорожной инфраструктуры должна быть точно определена и быть связана с железнодорожной инфраструктурой государства-члена. Если государство делает вышеуказанное заявление, то Единые правовые предписания применяются лишь при условии:

а) что место отправки и назначения, а также маршрут, предусмотренные в договоре перевозки, включены в установленную инфраструктуру или

б) что установленная инфраструктура связывает инфраструктуру двух государств-членов и была предусмотрена в договоре перевозки в качестве маршрута для транзитной перевозки.

§ 7 Государство, которое в соответствии с § 6 сделало вышеуказанное заявление, может в любое время отказаться от него, сообщив об этом депозитарию. Этот отказ вступает в действие через месяц после уведомления об этом государств-членов депозитарием. Заявление перестает действовать, если Конвенция, указанная в § 6, первая фраза, прекращает быть в силе для этого государства.

Статья 2

Заявление относительно ответственности в случае гибели и ранения пассажиров

§ 1 Каждое государство может в любой момент заявить о неприменении к пассажирам, ставшим жертвами несчастного случая на его территории, всей совокупности положений об ответственности перевозчика в случае гибели и ранений пассажиров, если они являются гражданами этого государства или местом их обычного проживания является это государство.

§ 2 Государство, которое сделало заявление в соответствии с § 1, может в любое время отказаться от него, сообщив об этом депозитарию. Этот отказ вступает в действие через месяц после уведомления об этом государств-членов депозитарием.

Статья 3

Определения

Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний термин:

а) "перевозчик" обозначает договорного перевозчика, с которым пассажир заключил договор перевозки в соответствии с этими Едиными правовыми предписаниями, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основе данного договора;

б) "фактический перевозчик" обозначает перевозчика, который не заключал договора перевозки с пассажиром, но которому перевозчик, указанный в пункте "а", доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку;

в) "Общие условия перевозки" обозначают условия перевозчика в форме общих условий или законно действующих тарифов в каждом государстве-члене, которые в связи с заключением договора перевозки стали его неотъемлемой частью;

г) "автомашины" обозначает автомобиль или прицеп, транспортируемые при перевозке пассажиров.

Статья 4

Отступления

§ 1 Государства-члены могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от настоящих Единых правовых предписаний для перевозок, осуществляемых исключительно между двумя станциями, расположенными по одну и другую стороны границы, если между ними нет другой станции.

§ 2 В отношении перевозок, осуществляемых между двумя государствами-членами и проходящих транзитом через государство, не являющееся членом, участвующие государства могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от настоящих Единых правовых предписаний.

§ 3 При условии соблюдения других положений международного публичного права два или несколько государств-членов могут устанавливать между собой условия, согласно которым при обмене между государствами перевозчикам вменяется в обязанность перевозить пассажиров, багаж, животных и автомашины.

§ 4 О соглашениях, указанных в § 1 - 3, а также об их вступлении в силу сообщается Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам. Генеральный секретарь Организации информирует об этом государства-члены и заинтересованные предприятия.

Статья 5

Право императивного характера

За исключением противоположного положения в настоящих Единых правовых предписаниях, любое условие договора, непосредственно или косвенно отступающее от этих Единых правовых предписаний, недействительно и лишено законной силы. Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Несмотря на это, перевозчик может расширить свою ответственность и свои обязательства, предусмотренные настоящими Едиными правовыми предписаниями.

РАЗДЕЛ II. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 6

Договор перевозки

§ 1 В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется перевозить пассажира, а также в случае необходимости багаж и автомашины до места назначения и выдавать багаж и автомашины в месте назначения.

§ 2 Договор перевозки должен быть подтвержден одним или несколькими проездными документами, вручаемыми пассажиру. Тем не менее, не нарушая статью 9, отсутствие, неправильность или утеря проездного документа не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием настоящих Единых правовых предписаний.

§ 3 Проездной документ, до доказательства противоположного, имеет силу и свидетельствует о заключении и содержании договора перевозки.

Статья 7

Проездной документ

§ 1 Общие условия перевозки определяют форму и содержание проездных документов, а также язык и шрифт, которыми нужно пользоваться при их печатании и заполнении.

§ 2 В проездном документе, по крайней мере, должны быть указаны:

- а) перевозчик или перевозчики;
- б) пометка о том, что перевозка, несмотря на любое противоположное положение, производится в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями; это можно указать, проставив сокращение CIV (ЦИВ);
- в) любая другая пометка, необходимая для доказательства заключения и содержания договора перевозки, позволяющая пассажиру пользоваться правами, вытекающими из этого договора.

§ 3 При получении проездного документа пассажир должен проверить, составлен ли он в соответствии с его указаниями.

§ 4 Проездной документ может быть передан другому лицу только в том случае, если он не является именованным и если поездка еще не начата.

§ 5 Проездной документ может составляться в форме электронной регистрации данных, которые могут преобразовываться в читаемые письменные знаки. Способы, используемые для регистрации и обработки данных, должны быть эквивалентны с функциональной точки зрения, в частности в отношении доказательной силы проездного документа, представленного этими данными.

Статья 8

Оплата и возмещение стоимости перевозки

§ 1 За исключением противоположного соглашения между пассажиром и перевозчиком, стоимость перевозки оплачивается заранее.

§ 2 Общие условия перевозки определяют, на каких условиях осуществляется возмещение стоимости перевозки.

Статья 9

Право на проезд. Отказ в перевозке

§ 1 Пассажир должен с момента начала поездки иметь действительный проездной документ и предъявлять его при проверке проездных документов. Общие условия перевозки могут предусматривать следующее:

- а) пассажир, который не может предъявить действительного проездного документа, должен уплатить, кроме стоимости проезда, штраф;
- б) пассажиру, который отказывается от немедленной уплаты стоимости проезда или штрафа, может быть отказано в продолжении поездки;
- в) если возмещается штраф и на каких условиях.

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

- а) представляют опасность для безопасности и нормального функционирования эксплуатации или для безопасности пассажиров;
 - б) недопустимо беспокоят других пассажиров,
- и что такие лица не имеют права ни на возмещение платы за проезд, ни платы за провоз багажа.

Статья 10

Выполнение административных формальностей

Пассажир должен соблюдать формальности, требуемые таможенными или другими административными властями.

Статья 11

Отмена и опоздание поезда. Неудавшаяся пересадка

Перевозчик в случае необходимости обязан удостоверить на билете, что поезд был отменен или пересадка не состоялась.

РАЗДЕЛ III. ПРОВОЗ РУЧНОЙ КЛАДИ, ЖИВОТНЫХ, БАГАЖА И АВТОМАШИН

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 12

Предметы и животные, допускаемые к перевозке

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

§ 2 В соответствии с Общими условиями перевозки пассажир имеет право экспедировать в качестве багажа предметы и животных.

§ 3 Перевозчик может допустить перевозку автомашин при перевозке пассажира в соответствии с особыми условиями, содержащимися

в Общих условиях перевозки.

§ 4 Перевозка опасных грузов в качестве ручной клади, багажа, а также в или на автомашинах, которые в соответствии с этим разделом перевозятся по железной дороге, должна соответствовать Регламенту о международной перевозке опасных грузов (РИД).

Статья 13

Проверка

§ 1 В случае серьезного предположения о несоблюдении условий перевозки перевозчик имеет право проверить, соответствуют ли предметы (ручная кладь, багаж, автомашины, включая их загрузку) и животные условиям перевозки, если это не запрещается законами и предписаниями государства, в котором должна состояться проверка. Пассажир должен быть приглашен присутствовать при проверке. Если он не является или нет возможности связаться с ним, то перевозчик должен пригласить двух независимых свидетелей.

§ 2 Если отмечается, что условия перевозки не были соблюдены, то перевозчик может потребовать от пассажира оплатить расходы, связанные с проверкой.

Статья 14

Выполнение административных формальностей

Пассажир обязан соблюдать формальности, требуемые таможенной или другими административными властями во время проезда при перевозке с собой предметов (ручная кладь, багаж, автомашины, включая их загрузку) и животных. Он должен присутствовать при досмотре этих предметов, если законы и предписания каждого государства не предусматривают исключений.

Глава II

РУЧНАЯ КЛАДЬ И ЖИВОТНЫЕ

Статья 15

Присмотр

Пассажиру надлежит присматривать за ручной кладью и животными, находящимися с ним.

Глава III

БАГАЖ

Статья 16

Перевозка багажа

§ 1 Договорные обязательства, относящиеся к перевозке багажа, должны быть отмечены в багажной квитанции, вручаемой пассажиру.

§ 2 Не отступая от положений статьи 22, отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность соглашений, касающихся перевозки багажа, которые остаются под действием настоящих Единых правовых предписаний.

§ 3 Багажная квитанция, до доказательства противоположного, подтверждает регистрацию багажа и условия его перевозки.

§ 4 До доказательства противоположного предполагается, что во время приема багажа перевозчиком багаж был в явно хорошем состоянии, и что количество и масса ручной клади соответствовали указаниям, внесенным в багажную квитанцию.

Статья 17

Багажная квитанция

§ 1 Общие условия перевозки определяют форму и содержание багажной квитанции, а также язык и шрифт, которыми нужно пользоваться при ее печатании и заполнении. По аналогии применяется статья 7, § 5.

§ 2 В багажной квитанции, по крайней мере, должны быть указаны:

- а) перевозчик или перевозчики;
- б) пометка о том, что перевозка, несмотря на любое противоположное положение, производится в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями; это можно указать, проставив сокращение CIV (ЦИВ);
- в) любая другая пометка, необходимая для доказательства договорных обязательств, относящихся к перевозке багажа, и позволяющая пассажиру пользоваться правами, вытекающими из договора перевозки.

§ 3 При получении багажной квитанции пассажир должен проверить, составлена ли она в соответствии с его указаниями.

Статья 18

Оформление и перевозка

§ 1 Если Общие условия перевозки не предусматривают исключений, то багаж оформляется только по предъявлению проездного документа, действующего, по крайней мере, до станции назначения багажа. Кроме того, оформление багажа производится согласно предписаниям, действующим в месте отправки.

§ 2 Если Общие условия перевозки предусматривают прием багажа без предъявления проездного документа, то положения настоящих Единых правовых предписаний о правах и обязанностях пассажира относительно его багажа действуют по аналогии в отношении отправителя багажа.

§ 3 Перевозчик может перевозить багаж отдельно от пассажира другим поездом или другим транспортным средством и иным путем.

Статья 19

Оплата стоимости перевозки багажа

Если между пассажиром и перевозчиком нет другого соглашения, то стоимость перевозки багажа должна оплачиваться при оформлении.

Статья 20

Маркировка багажа

§ 1 На хорошо видимой части каждого багажного места пассажир должен отчетливой, нестираемой надписью, которую невозможно спутать, указать:

- а) свою фамилию и адрес,
- б) место назначения.

Статья 21

Право распоряжаться багажом

§ 1 Если обстоятельства это позволяют, и таможенные предписания или другие административные власти этому не препятствуют, то пассажир может потребовать возвратить багаж в место отправления, предъявив таможенную квитанцию или, когда это предусмотрено Общими условиями перевозки - проездной документ.

§ 2 Общие условия перевозки могут предусматривать другие положения, касающиеся права распоряжаться багажом, в частности относительно изменения места назначения и возможных финансовых последствий для пассажира.

Статья 22

Выдача

§ 1 Багаж выдается при предъявлении багажной квитанции и, в случае необходимости, при оплате расходов, связанных с перевозкой багажа. Перевозчик имеет право, но не обязан, проверять, правомочен ли владелец багажной квитанции получить багаж.

§ 2 К выдаче багажа владельцу багажной квитанции приравнивается:

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

б) передача животных третьему лицу, если эта передача производится согласно предписаниям, действующим в месте назначения.

§ 3 Владелец багажной квитанции может потребовать выдать ему багаж в месте назначения сразу же, как только истекло установленное время, а также, в случае необходимости, время для выполнения формальностей, требуемых таможенными или другими административными властями.

§ 4 Если багажная квитанция не предъявляется, то перевозчик должен выдать багаж только тому лицу, которое докажет свою правомочность; при недостаточности такого доказательства перевозчик может потребовать предоставления гарантий.

§ 5 Багаж выдается в месте назначения, на которое он оформлен.

§ 6 Владелец багажной квитанции, которому не выдается багаж, может потребовать, чтобы ему отметили на багажной квитанции день и время, когда он затребовал выдачу согласно § 3.

§ 7 Правомочное лицо может отказаться от получения багажа, если перевозчик не выполняет его требования проверить багаж в целях констатации утверждаемого им повреждения.

§ 8 Кроме того, выдача багажа осуществляется в соответствии с предписаниями, действующими в месте назначения.

Глава IV

АВТОМАШИНЫ

Статья 23

Условия перевозки

Особые условия для перевозки автомашин, содержащиеся в Общих условиях перевозки, определяют, в частности, условия допуска к перевозке, оформления, загрузки и перевозки, разгрузки и выдачи, а также обязательства пассажира.

Статья 24

Транспортная накладная

§ 1 Договорные обязательства по перевозке автомашин должны быть указаны в транспортной накладной, вручаемой пассажиру. Транспортная накладная может быть включена в проездной документ пассажира.

§ 2 Особые условия перевозки автомашин, содержащиеся в Общих условиях перевозки, определяют форму и содержание транспортной накладной, а также язык и шрифт, которыми нужно пользоваться при ее печатании и заполнении.

§ 3 В транспортной накладной, по крайней мере, должны быть указаны:

- а) перевозчик или перевозчики;
- б) пометка о том, что перевозка, несмотря на любое противоположное положение, производится в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями; это можно указать, проставив сокращение CIV (ЦИВ);
- в) любая другая пометка, необходимая для доказательства договорных обязательств, относящихся к перевозке автомашин, и позволяющая пассажиру пользоваться правами, вытекающими из договора перевозки.

§ 4 При получении транспортной накладной пассажир должен проверить, составлена ли она в соответствии с его указаниями.

Статья 25

Применяемое право

При условии соблюдения положений настоящей главы к автомашинам применяются положения главы III, относящиеся к перевозке багажа.

РАЗДЕЛ IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Глава I

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СЛУЧАЕ ГИБЕЛИ И РАНЕНИЙ ПАССАЖИРОВ

Статья 26

Обоснование ответственности

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

§ 2 Перевозчик освобождается от этой ответственности, если:

- а) несчастный случай обусловлен причинами, выходящими за рамки железнодорожной эксплуатации, и перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог его избежать или предотвратить его последствия;
- б) несчастный случай произошел по вине пассажира;
- в) причиной несчастного случая является поведение третьего лица, и перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог его избежать или предотвратить его последствия; другое предприятие, использующее ту же железнодорожную инфраструктуру, не рассматривается в качестве третьего лица; право на регрессное требование сохраняется.

§ 3 Если несчастный случай произошел по причине поведения третьего лица и если, несмотря на это, перевозчик не полностью освобождается от своей ответственности согласно § 2, пункт "в", то он отвечает за все в рамках настоящих Единых правовых предписаний, не нанося ущерба его возможному иску против третьего лица.

§ 4 Настоящие Единые правовые предписания не затрагивают ответственность, которая может возлагаться на перевозчика в отношении случаев, не предусмотренных в § 1.

§ 5 Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки последующими перевозчиками, то в случае гибели и ранений пассажиров ответственность несет перевозчик, на который в соответствии с договором перевозки возлагалась ответственность за предоставление услуги перевозки, во время которой произошел несчастный случай. Если такая услуга не была оказана перевозчиком, а была оказана фактическим перевозчиком, то оба перевозчика солидарно ответственны в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями.

Статья 27

Возмещение убытков в случае гибели

§ 1 В случае гибели пассажира возмещение убытков включает:

- а) необходимые расходы, возникшие в результате смерти пассажира, в частности по перевозке тела и похоронам;
 - б) не при мгновенном наступлении смерти - возмещение убытков, предусмотренное в статье 28.
- § 2 Если в случае гибели пассажира лица, которых он по закону обязан был или в будущем был бы обязан обеспечивать материально, потеряли кормильца, то за эту потерю также должно быть выплачено возмещение. Требование лиц по возмещению убытков, которых пассажир обеспечивал материально без обязательства, имеющего силу закона, регулируется национальным законодательством.

Статья 28

Возмещение убытков в случае ранений

В случае ранений или прочего нанесения ущерба физическому или психическому состоянию пассажира возмещение ущерба включает:

- а) необходимые расходы, в частности расходы на лечение и перевозку;
- б) имущественный ущерб, который пассажир несет из-за полной или частичной нетрудоспособности или из-за увеличения его потребностей.

Статья 29

Возмещение расходов, связанных с прочим ущербом

Национальное законодательство определяет, должен ли перевозчик и в какой мере возмещать убытки за прочие телесные повреждения, чем те, которые предусмотрены в статьях 27 и 28.

Статья 30

Форма и сумма возмещения убытков в случае гибели и ранений

§ 1 Возмещение убытков, предусмотренное в статье 27, § 2, и в статье 28, пункт "б", должно предоставляться в форме суммы капитала. Однако, если национальное законодательство допускает предоставление ежегодного дохода, то убытки возмещаются в этой форме, если травмированный пассажир или правомочные лица требуют этого согласно статье 27, § 2.

§ 2 Сумма возмещаемых согласно § 1 убытков определяется национальным законодательством. Однако при применении настоящих Единых правовых предписаний в отношении каждого пассажира действует максимальный предел в размере 175000 расчетных единиц для суммы капитала или ежегодного дохода, соответствующего этой сумме, если национальное законодательство предусматривает максимальный предел более низкой суммы.

Статья 31

Другие транспортные средства

§ 1 Учитывая § 2, положения об ответственности в случае гибели и ранений пассажиров не применяются к убыткам, причиненным во время перевозки, которая в соответствии с договором перевозки не являлась железнодорожной перевозкой.

§ 2 Однако, если железнодорожные вагоны перевозятся на паромном судне, то применяются положения об ответственности в случае гибели и ранений пассажиров в отношении перечисленных в статье 26, § 1, и в статье 33, § 1, убытков, причиненных в результате несчастного случая, связанного с железнодорожной эксплуатацией и происшедшего при нахождении пассажира в перевозимом на паромном судне вагоне, при посадке или высадке из этого вагона.

§ 3 Если вследствие чрезвычайных обстоятельств временно прерывается железнодорожная эксплуатация, а пассажиры перевозятся другим средством перевозки, то перевозчик несет ответственность согласно настоящим Единым правовым предписаниям.

Глава II

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СЛУЧАЕ НЕСОБЛЮДЕНИЯ РАСПИСАНИЯ ДВИЖЕНИЯ

Статья 32

Ответственность в случае отмены и опоздания поезда или неудавшейся пересадки

§ 1 Перевозчик несет ответственность перед пассажиром за ущерб, связанный с тем, что по причине отмены и опоздания поезда или неудавшейся пересадки проезд не может быть продолжен в тот же день или что его продолжение в тот же день требуется не в разумных пределах по причине сложившихся обстоятельств. Возмещение убытков включает расходы в разумных пределах по предоставлению жилья, а также расходы в разумных пределах по уведомлению лиц, ожидающих пассажира.

§ 2 Перевозчик освобождается от этой ответственности, если отмена и опоздание поезда или неудавшаяся пересадка произошли по следующим причинам:

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

б) вина пассажира или

в) поведение третьего лица, которого перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить его последствия; другое предприятие, использующее ту же железнодорожную инфраструктуру, не рассматривается в качестве третьего лица; право на регрессное требование сохраняется.

§ 3 Национальное законодательство определяет, должен ли перевозчик и в какой мере возмещать прочие убытки, чем те, которые предусмотрены в § 1. Это положение не противоречит статье 44.

Глава III

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА РУЧНУЮ КЛАДЬ, ЖИВОТНЫХ, БАГАЖ И АВТОМАШИНЫ

Часть 1. РУЧНАЯ КЛАДЬ И ЖИВОТНЫЕ

Статья 33

Ответственность

§ 1 В случае гибели и ранения пассажиров перевозчик, кроме того, несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением вещей, которые пассажир имел либо на себе, либо с собой в виде ручной клади; это также относится к животным, которых пассажир взял с собой. По аналогии применяется статья 26.

§ 2 Во всех остальных случаях перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением вещей, ручной клади или животных, присмотр за которыми возлагается на пассажира в соответствии со статьей 15, лишь в том случае, если этот ущерб произошел по вине перевозчика. В данном случае остальные статьи раздела IV, за исключением статьи 51, и раздел VI не применяются.

Статья 34

Ограничение возмещения убытков при утере или повреждении вещей

Если перевозчик несет ответственность согласно положениям статьи 33, § 1, то он обязан возместить ущерб каждому пассажиру из расчета до 1400 расчетных единиц.

Статья 35

Освобождение от ответственности

Перевозчик не несет ответственности перед пассажиром за ущерб, связанный с несоблюдением пассажиром предписаний таможи или других административных властей.

Часть 2. БАГАЖ

Статья 36

Обоснование ответственности

§ 1 Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением багажа, с момента приема перевозчиком и до момента выдачи, а также за просрочку в доставке.

§ 2 Перевозчик освобождается от этой ответственности в той мере, в которой утеря, повреждение или просроченная выдача произошли по вине пассажира, в связи с его распоряжением, не относящимся к ошибке перевозчика, а также в связи с особыми недостатками багажа или обстоятельствами, которых железная дорога не смогла избежать и последствия которых не могла предотвратить.

§ 3 Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утеря или повреждение возникают из особого риска, связанного с одним или несколькими из следующих обстоятельств:

а) отсутствие или недостаточность упаковки;

б) особый характер багажа;

в) перевозка в качестве багажа предметов, которые не допускаются к перевозке.

Статья 37

Бремя доказывания

§ 1 Доказательство того, что утеря, повреждение или просроченная выдача обусловлены одним из упомянутых в статье 36, § 2, фактов, возлагается на перевозчика.

§ 2 Если перевозчик устанавливает, что утеря или повреждение могли возникнуть, учитывая фактические обстоятельства по причине одного или нескольких упомянутых в статье 36, § 3, особых рисков, то предполагается, что ущерб произошел от этого. Однако правомочное лицо сохраняет право доказать, что ущерб не был причинен полностью или частично в результате одного из этих рисков.

Статья 38

Последующие перевозчики

Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то каждый перевозчик, принявший багаж вместе с багажной квитанцией или принявший автомашину с транспортной накладной, участвует в отношении перевозки багажа или автомашины в договоре перевозки в соответствии с указаниями багажной квитанции или транспортной накладной и выполняет вытекающие из этого обязательства. В данном случае каждый перевозчик отвечает за перевозку на всем пути до выдачи.

Статья 39

Фактический перевозчик

§ 1 Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, будь то или нет в рамках исполнения возможности, признаваемой за ним в договоре перевозки, то перевозчик продолжает нести ответственность за осуществление полностью всей перевозки.

§ 2 Все положения настоящих Единых правовых предписаний, относящиеся к ответственности перевозчика, действуют также и в отношении ответственности фактического перевозчика, касающейся выполняемой им перевозки. Если к работникам или любым другим лицам, услугами которых пользовался фактический перевозчик для выполнения перевозки, предъявляется иск, то применяются статьи 48 и 52.

§ 3 Любое особое соглашение, согласно которому на перевозчика возлагаются обязательства, но которые не подпадают под действие настоящих Единых правовых предписаний, или согласно которому он отказывается от прав, которые ему предоставляют эти Единые правовые предписания, не имеет силы в отношении фактического перевозчика, который определенно не принял это соглашение и не сделал это в письменной форме. Независимо от того, принял или нет фактический перевозчик это соглашение, перевозчик остается связан обязательствами или отступлениями, вытекающими из вышеуказанного особого соглашения.

§ 4 Если только перевозчик и фактический перевозчик ответственны, их ответственность солидарна.

§ 5 Общая сумма возмещения, причитающаяся с перевозчика, фактического перевозчика, а также их работников или любых других лиц, услугами которых они пользовались для выполнения перевозки, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящими Едиными правовыми предписаниями.

§ 6 Настоящая статья не ущемляет права на иск, который может возникнуть между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 40

Предположение об утере

§ 1 Правомочное лицо может считать без дальнейшего доказательства багажное место как утерянное, если в течение 14 дней со дня затребования его выдачи согласно статье 22, § 3, багажное место не было выдано ему или не было предоставлено в его распоряжение.

§ 2 Если считавшееся утерянным багажное место было найдено в течение одного года с момента затребования его выдачи, то перевозчик должен уведомить правомочное лицо, если известен его адрес или его можно узнать.

§ 3 В течение 30 дней со дня получения уведомления, указанного в § 2, правомочное лицо может потребовать, чтобы багажное место ему было выдано. В этом случае оно должно оплатить расходы за перевозку багажного места с места отправления до места выдачи и возратить полученное возмещение за вычетом расходов, которые могли бы быть включены в это возмещение. Однако оно сохраняет свои права на возмещение за просрочку в доставке согласно статье 43.

§ 4 Если найденное багажное место не было затребовано в течение предусмотренного в § 3 срока или оно найдено по истечении года после затребования выдачи, то перевозчик распоряжается им согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения багажного места.

Статья 41

Возмещение в случае утери

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

а) если размер ущерба доказан - возмещение в этом размере, которое, однако, не должно превышать 80 расчетных единиц за каждый недостающий килограмм веса брутто или 1200 расчетных единиц за каждое багажное место;

б) если размер ущерба не доказан - заранее определенное возмещение в размере 20 расчетных единиц за каждый недостающий килограмм веса брутто или 300 расчетных единиц за каждое багажное место.

Способ возмещения за каждый недостающий килограмм или багажное место определяется Общими условиями перевозки.

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

Статья 42

Возмещение в случае повреждения

§ 1 В случае повреждения перевозчик должен выплатить возмещение, за исключением всех других убытков, соответствующее снижению стоимости багажа.

§ 2 Возмещение не должно превышать:

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

б) если уменьшается ценность только части багажа в результате повреждения - суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае утери части, ценность которой уменьшена.

Статья 43

Возмещение в случае просрочки в доставке

§ 1 В случае просрочки в доставке багажа перевозчик должен выплатить за каждые начатые сутки с момента затребования выдачи, однако максимально за 14 дней:

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

б) если правомочное лицо не докажет, что из-за этого возник ущерб - заранее определенное возмещение в размере 0,14 расчетной единицы за килограмм веса брутто или 2,80 расчетной единицы за каждое место выданного с просрочкой багажа.

Способ возмещения за каждый килограмм или каждое багажное место определяется Общими условиями перевозки.

§ 2 В случае полной утери багажа возмещение согласно § 1 не может объединяться с возмещением, предусмотренным в статье 41.

§ 3 В случае частичной утери багажа возмещение выплачивается согласно § 1 за неутраченную часть.

§ 4 В случае повреждения багажа, которое не является следствием просрочки в доставке, возмещение, предусмотренное в § 1, при необходимости, объединяется с возмещением, о котором говорится в статье 42.

§ 5 Совокупность возмещения, предусмотренного § 1, включающая возмещения, предусмотренные в статьях 41 и 42, ни в коем случае не должна превышать возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утери багажа.

Часть 3. АВТОМАШИНЫ

Статья 44

Возмещение в случае опоздания

§ 1 Если автомашина загружается или выдается с опозданием по вине перевозчика, то перевозчик обязан выплатить компенсацию, сумма которой не должна превышать стоимости перевозки автомашины, если правомочное лицо докажет, что в результате такого опоздания был причинен ущерб.

§ 2 Если в случае опоздания загрузки, происшедшего по вине перевозчика, правомочное лицо отказывается от выполнения договора перевозки, то ему возмещается стоимость перевозки. Если правомочное лицо докажет, что из-за этого опоздания был причинен ущерб, то оно, кроме того, может потребовать возмещения, сумма которого не должна превышать стоимости перевозки.

Статья 45

Возмещение в случае утери

При полной или частичной утере автомашины возмещение, выплачиваемое правомочному лицу за доказанный ущерб, рассчитывается на основе потребительской стоимости автомашины. Оно не может превышать 8000 расчетных единиц. Прицеп с грузом или без груза считается автомашиной.

Статья 46

Ответственность в отношении других предметов

§ 1 В отношении предметов, оставленных в автомашине или находящихся в багажниках (например, автомобильный багажник или багажник для лыж), прочно прикрепленных к автомашине, перевозчик несет ответственность только за ущерб, причиненный по его вине. Общая сумма компенсации не может превышать 1400 расчетных единиц.

§ 2 В отношении предметов, прикрепленных к внешней стороне автомашины, включая багажники, указанные в § 1, перевозчик несет ответственность только в том случае, если доказано, что возникший ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо намерением причинить такой ущерб, либо риском и пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

Статья 47

Применяемое право

При условии соблюдения положений настоящей части, к автомашинам применяются положения части 2, касающиеся ответственности за багаж.

Глава IV

СОВМЕСТНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 48

Утрата права на ограничение ответственности

Пределы ответственности, предусмотренные в настоящих Единых правовых предписаниях, а также положения национального законодательства, которые ограничивают компенсацию ущерба определенной суммой, не применяются, если будет доказано, что возникший ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо с намерением причинить такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

Статья 49

Перевод и начисление процентов

§ 1 Если расчет возмещения требует перевода сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот перевод осуществляется по курсу, действующему в момент и в месте платежа возмещения.

§ 2 Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в размере пяти процентов годовых, начиная со дня предъявления претензии согласно статье 55 или, если претензия не была подана, со дня подачи иска.

§ 3 Однако в отношении возмещений, причитающихся согласно статьям 27 и 28, проценты начисляются лишь со дня возникновения

обстоятельств, послуживших для определения их суммы, если этот день следует за днем подачи рекламации или иска.

§ 4 В отношении багажа проценты начисляются лишь в том случае, если возмещение за каждую багажную квитанцию превышает 16 расчетных единиц.

§ 5 Если правомочное лицо в течение указанного ему необходимого срока не предъявит перевозчику подтверждающие документы, необходимые для окончательного решения вопроса о претензии в отношении багажа, то начисление процентов приостанавливается с момента истечения этого срока и до фактической передачи этих документов.

Статья 50

Ответственность в случае ядерного происшествия

Перевозчик освобождается от ответственности, вменяемой ему согласно Единым правовым предписаниям, если ущерб обусловлен ядерным происшествием, и если согласно законам и предписаниям государства об ответственности в области ядерной энергии ответственность за данный ущерб несет владелец ядерной установки или лицо, имеющее с ним равные права.

Статья 51

Лица, за которых отвечает перевозчик

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

Статья 52

Прочие претензии

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется применение Единых правовых предписаний, любая претензия об ответственности и на любом обосновании может быть предъявлена перевозчику лишь на условиях и в пределах этих Единых правовых предписаний.

§ 2 То же самое касается любых претензий в отношении работников и других лиц, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 51.

РАЗДЕЛ V. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПАССАЖИРА

Статья 53

Особые принципы ответственности

Пассажир несет ответственность по отношению к перевозчику за любой ущерб:

а) причиненный по причине несоблюдения своих обязательств в соответствии с:

1. статьями 10, 14 и 20,

2. особыми положениями по перевозке автомашин, содержащимися в Общих условиях перевозки, или

3. Регламентом о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД), или

б) причиненный предметами или животными, которых он перевозит с собой, если только он не докажет, что ущерб был нанесен по причине обстоятельств, которых он не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить, несмотря на все принятые им меры предосторожности, требуемые от пассажира, осознающего свою ответственность. Это положение не изменяет ответственность, которая может возлагаться на перевозчика в соответствии со статьями 26 и 33, § 1.

РАЗДЕЛ VI. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРАВА

Статья 54

Констатация частичной утери или повреждения

§ 1 Если перевозчик обнаруживает или предполагает или правомочное лицо утверждает, что произошла частичная утеря или повреждение предмета, перевозимого под присмотром перевозчика (багаж, автомашина), то перевозчик в зависимости от вида ущерба должен, если возможно в присутствии правомочного лица, зафиксировать в акте состояние предмета и, по мере возможности, размеры и причину ущерба, а также момент его возникновения.

§ 2 Правомочному лицу должна быть бесплатно выдана копия этого акта.

§ 3 Если правомочное лицо не признает констатаций в акте, то оно может потребовать, чтобы состояние предмета или автомашины, а также причина и размер ущерба были зафиксированы экспертом, назначенным заинтересованными сторонами или судом. Эта процедура подпадает под действие законов и предписаний государства, в котором имела место констатация.

Статья 55

Рекламации

§ 1 Рекламации относительно ответственности перевозчика в случае гибели и ранений пассажиров должны направляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке. Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то рекламации могут быть также направлены первому или последнему перевозчику, а также перевозчику, имеющему свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившие договор перевозки, в государстве постоянного места жительства пассажира или его обычного местонахождения.

§ 2 Остальные рекламации по договору перевозки должны подаваться в письменном виде перевозчику, указанному в статье 56, § 2 и 3.

§ 3 Документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к рекламации, должны представляться в оригинале или в копии и в форме, заверенной надлежащим образом, если того требует перевозчик. При окончательном урегулировании рекламации перевозчик может потребовать возврата проездного документа, багажной квитанции и транспортной накладной.

Статья 56

Перевозчики, которым может
предъявляться иск в судебном порядке

§ 1 Иск в судебном порядке в отношении ответственности перевозчика в случае гибели или ранений пассажиров может предъявляться только перевозчику, несущему ответственность согласно статье 26, § 5.

§ 2 При условии соблюдения § 4 остальные иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться только первому или последнему перевозчику или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой были отмечены факты, ставшие причиной претензии.

§ 3 Если в случае осуществления перевозки несколькими последующими перевозчиками перевозчик, который должен выдать багаж или автомашину, вписан с его согласия в багажную квитанцию или транспортную накладную, то ему может быть предъявлен иск в соответствии с § 2, даже если он не получил багаж или автомашину.

§ 4 Иск на возвращение ошибочно полученной суммы, выплаченной на основании договора перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, взыскавшему сумму, или перевозчику, в пользу которого сумма была взыскана.

§ 5 В качестве встречного иска или возражения иск может быть предъявлен в судебном порядке также другому перевозчику, о котором не говорится в § 2 и 4, если первоначальный иск основывается на том же самом договоре перевозки.

§ 6 В той мере, в которой настоящие Единые правовые предписания применяются к фактическому перевозчику, ему также может предъявляться иск.

§ 7 Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то он теряет свое право выбора, если иск предъявлен одному из них; это также относится к тому случаю, когда у истца есть выбор между одним или несколькими перевозчиками и фактическим перевозчиком.

Статья 57

Суд

§ 1 Иски в судебном порядке, основанные на настоящих Единых правовых предписаниях, могут предъявляться судам государств-членов, назначенным с общего согласия сторон, или суду государства-члена, на территории которого ответчик имеет свое постоянное место жительства или свое обычное местонахождение, свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившие договор перевозки. Другим судам иски предъявляться не могут.

§ 2 Если иск, основанный на настоящих Единых правовых предписаниях, находится в производстве компетентного суда в соответствии с § 1, или если по этому иску этим судом было вынесено решение, то никакой новый иск по тому же вопросу между теми же сторонами не может предъявляться, если только решение суда, которому был представлен первоначальный иск, не может быть приведено в исполнение в государстве, в котором предъявлен новый иск.

Статья 58

Утрата силы иска в случае гибели и ранений пассажиров

§ 1 Любой иск правомочного лица в отношении ответственности перевозчика в случае гибели или ранений пассажиров утрачивает силу, если это лицо не сообщит о соответствующем несчастном случае, происшедшем с пассажиром, в течение 12 месяцев после получения информации об этом одному из перевозчиков, которому согласно статье 55, § 1, можно предъявлять рекламацию. Если правомочное лицо сообщает в устной форме о несчастном случае перевозчику, то он должен ему выдать свидетельство об этом устном уведомлении.

§ 2 Однако иск не теряет силы, если:

- а) правомочное лицо в течение предусмотренного в § 1 срока предъявило рекламацию к одному из перевозчиков, указанных в статье 55, § 1;
- б) в срок, предусмотренный в § 1, перевозчик, несущий ответственность, получил уведомление о происшествии с пассажиром;
- в) вследствие обстоятельств, которые нельзя вменить в вину правомочному лицу, о происшествии не было сообщено или было сообщено с опозданием;
- г) правомочное лицо докажет, что происшествие произошло по вине перевозчика.

Статья 59

Утрата силы иска по перевозке багажа

§ 1 С момента принятия багажа правомочным лицом все иски к перевозчику по договору перевозки в случае частичной утери, повреждения или просрочки в доставке теряют силу.

§ 2 Однако иск не теряет силы:

а) в случае частичной утери или повреждения, если:

1. утеря или повреждение были констатированы правомочным лицом согласно статье 54 до приема им багажа;
2. констатация, которая должна была последовать согласно статье 54, не была сделана только по вине перевозчика;

б) в случае неявного ущерба, который был обнаружен правомочным лицом лишь после приема багажа, если правомочное лицо:

1. требует констатации согласно статье 54 сразу же после обнаружения ущерба и не позднее 3 дней с момента приема багажа и,
2. кроме того, докажет, что ущерб возник в период между приемом к перевозке и выдачей;

в) в случае просрочки в доставке, если правомочное лицо в течение 21 дня предъявило свои права одному из перевозчиков, указанному в статье 56, § 3;

г) правомочное лицо докажет, что причиной ущерба была вина перевозчика.

Статья 60

Срок давности

§ 1 Срок давности на возмещение ущерба в отношении ответственности перевозчика в случае гибели и ранений пассажиров истекает:

- а) для иска пассажира - по истечении трех лет, начиная с первого дня после происшествия;
- б) для иска других правомочных лиц - по истечении трех лет, начиная с первого дня после смерти пассажира, но не позднее пяти лет с первого дня после происшествия.

§ 2 Срок давности других исков по договору перевозки истекает после одного года. Однако срок давности составляет два года в случае иска по поводу ущерба, возникшего вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

§ 3 Срок давности согласно § 2 начинается:

- а) в отношении возмещения полной утери - с четырнадцатого дня по истечении срока, предусмотренного в статье 22, § 3;

- б) в отношении частичной утери, повреждения или просрочки в доставке - со дня выдачи;
в) во всех остальных случаях, касающихся перевозки пассажиров, - со дня истечения срока годности проездного документа.
День, указанный как начало истечения срока давности, никогда не включается в срок.

§ 4 В случае предъявления в письменном виде рекламации с необходимыми оправдательными документами согласно статье 55 истечение срока давности приостанавливается до дня, когда перевозчик отклоняет рекламацию с письменным заверением и возвращает прилагаемые к ней документы. Если рекламация допускается частично, то истечение срока давности в отношении спорной части рекламации начинается вновь. Лицо, которое ссылается на факт подачи рекламации или на факт письменного ответа и возврата документов, несет бремя доказывания в отношении этого факта, на который оно ссылалось. Последующие рекламации, касающиеся той же самой претензии, не приостанавливают истечения срока давности.

§ 5 Потерявшие силу за давностью иски не могут также предъявляться в качестве повторного иска или возражения.

§ 6 Кроме того, для приостановления и прерывания истечения срока давности действует национальное законодательство.

РАЗДЕЛ VII. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Статья 61

Расчеты между перевозчиками

§ 1 Каждый перевозчик должен выплатить участвующим перевозчикам причитающуюся им долю стоимости перевозки, которую он взымал или должен был взыскать. Способы оплаты установлены в соглашении между перевозчиками.

§ 2 Статья 6, § 3, статья 16, § 3, и статья 25 применяются также к отношениям между последующими перевозчиками.

Статья 62

Право на регрессное требование

§ 1 Первозчик, который согласно настоящим Единым правовым предписаниям выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчикам, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

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

б) если ущерб был нанесен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за ущерб, причиненный им; если невозможно сделать различие, то возмещение между перевозчиками распределяется согласно пункту "в" ниже;

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

§ 2 В случае невозможности оплаты одним из этих перевозчиков причитающаяся ему доля, но не выплаченная им, распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части стоимости перевозки, которая причитается каждому из них.

Статья 63

Процедура предъявления регрессного требования

§ 1 Обоснованность оплаты, произведенной перевозчиком, предъявляющим регрессное требование, предусмотренное в статье 62, не может оспариваться перевозчиком, против которого было предъявлено регрессное требование, если возмещение было установлено в судебном порядке, и этот последний перевозчик был надлежащим образом вызван в суд для участия в судебном разбирательстве. Судья, которому представлен основной иск, устанавливает сроки, необходимые для уведомления о вызове в суд и для участия в судебном разбирательстве.

§ 2 Первозчик, предъявляющий свое регрессное требование, должен представлять его в одном и том же суде против всех перевозчиков, с которыми он не добился мирового соглашения, под угрозой лишиться своего иска против тех перевозчиков, которые не были бы привлечены к суду.

§ 3 Судья в одном и том же судебном постановлении должен принять решение обо всех регрессных требованиях, которые ему представлены.

§ 4 Первозчик, желающий воспользоваться своим правом представления регрессного требования, может представить его в суды государства, на территории которого один из перевозчиков, участвовавших в перевозке, имеет свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившие договор перевозки.

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

§ 6 Порядок предъявления регрессного требования на возмещение не должен включаться в порядок возмещения, которое потребовало правомочное по договору перевозки лицо.

Статья 64

Соглашения относительно регрессных требований

Первозчики свободны договариваться между собой относительно положений, отступающих от статей 61 и 62.

Приложение В
к Конвенции

ЕДИНЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

К ДОГОВОРУ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ (ЦИМ)

Раздел I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья первая

Область применения

§ 1 Настоящие Единые правовые предписания применяются к любому договору железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах. Применение не зависит от места жительства или места работы и национальности заключающих договор стран.

§ 2 Настоящие Единые правовые предписания применяются также к договорам железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, одно из которых является, по крайней мере, государством-членом, и если договаривающиеся стороны согласились о том, что договор подпадает под действие этих Единых правовых предписаний.

§ 3 Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства-члена, то применяются настоящие Единые правовые предписания.

§ 4 Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, то настоящие Единые правовые предписания применяются, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в статье 24, § 1, Конвенции.

§ 5 Настоящие правовые предписания не распространяются на перевозки между станциями соседних государств, если инфраструктура этих станций управляется одним или несколькими управляющими инфраструктуры, относящимися к одному и тому же из этих государств.

§ 6 Каждое государство, подписавшее Конвенцию о прямой международной железнодорожной перевозке грузов, сравнимую с настоящими Едиными правовыми предписаниями, может при направлении заявления о присоединении к Конвенции заявить, что оно будет применять эти Единые правовые предписания только к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры, расположенной на ее территории. Эта часть железнодорожной инфраструктуры должна быть точно определена и быть связана с железнодорожной инфраструктурой государства-члена. Если государство делает вышеуказанное заявление, то эти Единые правовые предписания применяются лишь при условии:

а) что место приема груза или место его выдачи, а также маршрут, предусмотренные в договоре перевозки, включены в установленную инфраструктуру или,

б) что установленная инфраструктура связывает инфраструктуру двух государств-членов и была предусмотрена в договоре перевозки в качестве маршрута для транзитной перевозки.

§ 7 Государство, которое в соответствии с § 6 сделало заявление, может в любое время отказаться от него, сообщив об этом депозитарию. Этот отказ вступает в действие через месяц после уведомления об этом государств-членов депозитарием. Заявление перестает действовать, если Конвенция, указанная в § 6, первая фраза, прекращает быть в силе для этого государства.

Статья 2

Предписания публичного права

§ 1 Перевозки, к которым применяются Единые правовые предписания, остаются под действием предписаний публичного права, в частности предписаний, относящихся к перевозкам опасных грузов, а также предписаний таможенного права и предписаний о защите животных.

Статья 3

Определения

Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний термин:

а) "перевозчик" означает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки в соответствии с этими Едиными правовыми предписаниями, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основе данного договора;

б) "фактический перевозчик" означает перевозчика, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому перевозчик, указанный в пункте "а", доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку;

в) "Общие условия перевозки" означает условия перевозчика в форме общих условий или законно действующих тарифов в каждом государстве-члене, которые в связи с заключением договора перевозки стали его неотъемлемой частью;

г) "интермодальная транспортная единица" обозначает контейнеры, передвижные ящики, полуприцепы или другие подобные загружающиеся единицы, используемые для смешанной перевозки.

Статья 4

Отступления

§ 1 Государства-члены могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от настоящих Единых правовых предписаний для перевозок, осуществляемых исключительно между двумя станциями, расположенными по одну и другую стороны границы, если между ними нет другой станции.

§ 2 В отношении перевозок, осуществляемых между двумя государствами-членами и проходящих транзитом через государство, не являющееся членом, участвующие государства могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от настоящих Единых правовых предписаний.

§ 3 О соглашениях, указанных в § 1 и 2, а также об их вступлении в силу сообщается Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам. Генеральный секретарь Организации информирует об этом государства-члены и заинтересованные предприятия.

Статья 5

Право императивного характера

За исключением противоположного положения в настоящих Единых правовых предписаниях, любое условие договора, непосредственно или косвенно отступающее от этих Единых правовых предписаний, недействительно и лишено законной силы. Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Несмотря на это, перевозчик может расширить свою

ответственность и свои обязательства, предусмотренные настоящими Едиными правовыми предписаниями.

Раздел II. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 6

Договор перевозки

§ 1 В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется перевозить груз за плату до места назначения и выдавать его получателю.

§ 2 Договор перевозки должен быть подтвержден накладной, составленной согласно единому образцу. Тем не менее отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием Единых правовых предписаний.

§ 3 Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком, Подпись может быть заменена оттиском календарного штампа, заполненной машиной отметкой об учете или отметкой, нанесенной любым другим соответствующим способом.

§ 4 Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить на дубликате накладной приемку груза и вручить дубликат отправителю.

§ 5 Накладная не имеет силы коносамента.

§ 6 Накладная составляется для каждой отправки. За исключением противоположного соглашения между отправителем и перевозчиком, предметом одной накладной может быть только груз, размещенный в одном вагоне.

§ 7 В случае перевозки по таможенной территории Европейского сообщества или по территории, на которой применяется процедура совместного транзита, на каждую отправку должна составляться накладная, отвечающая требованиям статьи 7.

§ 8 Международные ассоциации перевозчиков устанавливают единые образцы накладной с согласия международных ассоциаций клиентуры и компетентных организаций в области таможи в государствах-членах, а также с согласия любой межправительственной организации региональной экономической интеграции, имеющей компетенцию для своего собственного таможенного законодательства.

§ 9 Накладная, включая дубликат, может составляться в форме электронной регистрации данных, которые могут преобразовываться в читаемые письменные знаки. Способы, используемые для регистрации и обработки данных, должны быть эквивалентны с функциональной точки зрения, в частности, в отношении доказательной силы накладной, представленной этими данными.

Статья 7

Содержание накладной

§ 1 В накладной должны содержаться следующие сведения:

- а) место и дата ее составления;
- б) фамилия и адрес отправителя;
- в) фамилия и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки;
- г) фамилия и адрес лица, которому был фактически вручен груз, если этим лицом не является перевозчик, указанный в пункте "в";
- д) место и дата приема к перевозке груза;
- е) место выдачи;
- ж) фамилия и адрес получателя;
- з) наименование характера груза и способа упаковки, а для опасных грузов - наименование, предусмотренное в Регламенте о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД);
- и) количество грузовых мест и особые обозначения и номера, необходимые для опознавания мелких отправок;
- к) номер вагона в случае повагонных отправок;
- л) номер железнодорожного средства передвижения, движущегося на своих собственных колесах, если оно было передано для перевозки в качестве груза;
- м) кроме того, в случае интермодальных транспортных единиц - категория, номер или другие характеристики, необходимые для их опознавания;
- н) масса брутто груза или количество груза, выраженное в другой форме;
- о) подробный перечень предписываемых таможенными и прочими административными властями документов, которые приложены к накладной или держатся для перевозчика должным образом назначенной властью или организацией, указанной в договоре;
- п) расходы, связанные с перевозкой (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные сборы и прочие расходы, имеющие место с момента заключения договора и до момента выдачи груза) в той мере, в которой они должны быть оплачены получателем, или любое другое указание о том, что оплата расходов причитается с получателя;
- р) указание о том, что несмотря на любое противоположное положение перевозка подпадает под действие настоящих Единых правовых предписаний.

§ 2 В случае надобности в накладной, кроме этого, должны содержаться следующие сведения:

- а) в случае перевозки последующими перевозчиками, указание перевозчика, который должен выдать груз, если он дал свое согласие на запись в накладной;
- б) расходы, которые берет на себя отправитель;
- в) сумма наложенного платежа, взимаемая при выдаче груза;
- г) объявленная ценность груза и сумма, представляющая заинтересованность в доставке;
- д) установленный путем договоренности срок, в который должна быть осуществлена перевозка;
- е) установленный маршрут;
- ж) перечень документов, не указанных в § 1, пункт "о", переданных перевозчику;
- з) указания отправителя, касающиеся количества и обозначения печатей, которыми он опечатал вагон.

§ 3 Договаривающиеся по перевозке стороны могут вносить в накладную любое другое указание, которое они сочтут необходимым.

Статья 8

Ответственность за сведения, внесенные в накладную

§ 1 Отправитель отвечает за все расходы и убытки, причиненные перевозчику и касающиеся:

- а) его неверных, неточных и неполных данных в накладной или указанных в не предусмотренном для них месте;
- б) пропуска им записей, предписываемых РИД.

§ 2 Если по просьбе отправителя перевозчик записывает в накладной указания, то до доказательства противоположного он считается как действующий от имени отправителя.

§ 3 Если накладная не содержит указания, предусмотренного в статье 7, § 1, пункт "р", то перевозчик несет ответственность за все расходы и убытки, понесенные правомочным лицом по причине этого упущения.

Статья 9

Опасные грузы

Если отправитель пропустил записи, предписываемые РИД, то перевозчик может в любой момент в зависимости от обстоятельств выгрузить или уничтожить груз или обезвредить его без оплаты возмещения, за исключением того случая, когда он знал об опасном характере груза при его приеме для перевозки.

Статья 10

Оплата расходов

§ 1 За исключением противоположного соглашения между отправителем и перевозчиком расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и другие расходы, возникающие за период от приема груза к перевозке до его выдачи) оплачиваются отправителем.

§ 2 Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов возлагается на получателя и получатель не забрал накладную, и не воспользовался своими правами согласно статье 17, § 3, и не изменил договор перевозки согласно статье 18, то отправитель остается обязанным оплатить расходы.

Статья 11

Проверка

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

§ 2 Если отправка не отвечает предписаниям накладной, или положения о перевозке груза, допускаемого на определенных условиях, не были соблюдены, то результаты проверки вносятся в листок накладной, сопровождающий груз, а если у перевозчика еще имеется и дубликат накладной, то и в него. В этом случае груз облагается платежами, вызванными проверкой, если только они не были оплачены незамедлительно.

§ 3 Если отправитель производит загрузку, он имеет право потребовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также точность указаний накладной, касающихся количества мест, их обозначений и номеров, а также массы брутто или количества, 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 12

Доказательная сила накладной

§ 1 Накладная, до доказательства противоположного, имеет силу и свидетельствует о заключении и условиях договора перевозки и приеме груза перевозчиком.

§ 2 Если перевозчик произвел погрузку, то накладная имеет силу и свидетельствует, до доказательства противоположного, о состоянии груза и его упаковки, указанных в накладной, или, за неимением таких данных, о явно хорошем состоянии в момент приема груза перевозчиком и о точности указаний в накладной количества мест, их отметок и номеров, а также массы брутто или количества, указанного иным образом.

§ 3 Если перевозчик произвел погрузку, то накладная имеет силу и свидетельствует, до доказательства противоположного, о состоянии груза и его упаковки, указанных в накладной, или за неимением таких данных, о явно хорошем состоянии в момент приема груза перевозчиком и о точности указаний, упомянутых в § 2, только в том случае, когда перевозчик их проверил и записал результаты своей проверки в накладную.

§ 4 Однако накладная не имеет силы в случае, когда она содержит мотивированную оговорку. Оговорка может быть мотивирована в частности тем, что перевозчик не располагает соответствующими средствами для проверки того, отвечает ли отправка записям, внесенным в накладную.

Статья 13

Погрузка и разгрузка груза

§ 1 Отправитель и перевозчик договариваются о том, на кого возлагается погрузка и разгрузка груза. За неимением такой договоренности погрузка и разгрузка возлагаются на перевозчика в отношении отдельных мест, в то время как погрузка повагонных отправок возлагается на отправителя, а разгрузка после доставки - на получателя.

§ 2 Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и должен, в частности, возместить перевозчику связанный с этим ущерб. Доказательство неправильной погрузки возлагается на перевозчика.

Статья 14

Упаковка

Отправитель несет ответственность по отношению к перевозчику за все виды ущерба и расходы, связанные с отсутствием или неудовлетворительным состоянием упаковки, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неудовлетворительное состояние упаковки было очевидным и об этом было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок по данному поводу.

Статья 15

Выполнение административных формальностей

§ 1 Для выполнения административных формальностей, требуемых таможенными и другими властями до выдачи груза, отправитель должен приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и дать ему всю требуемую 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 этих документов и информации, за исключением того случая, когда ошибка была совершена по вине перевозчика.

§ 3 Перевозчик несет ответственность за утерю или неправильное использование документов, указанных в накладной и приложенных к ней или переданных ему на хранение, если только утеря или ущерб, связанный с неправильным использованием этих документов, не произошли в связи с обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать или предотвратить их последствия. Однако возможное возмещение не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утери груза.

§ 4 Отправитель отметкой в накладной или получатель распоряжением согласно статье 18, § 3, может потребовать:

а) чтобы он сам или уполномоченное им лицо присутствовало при выполнении формальностей, требуемых таможенными или другими административными властями, для представления всех сведений и требующихся к делу разъяснений;

б) чтобы он сам или уполномоченное им лицо выполнили формальности, требуемые таможенными или другими административными властями, в той мере, в которой законы и правила государства, в котором они выполняются, это позволяют;

в) чтобы он сам или уполномоченное им лицо, если он сам или уполномоченное им лицо присутствует при выполнении формальностей, требуемых таможенными или другими административными властями, или выполняет их, оплатили таможенные сборы и другие расходы в той мере, в которой законы и правила государства, в котором они выполняются, допускают такую оплату.

В этом случае ни отправитель, ни имеющий право отдавать распоряжения получатель, ни уполномоченное ими лицо не могут завладеть грузом.

§ 5 Если отправитель для выполнения формальностей, требуемых таможенными или другими административными властями, указал место, в котором их выполнение невозможно по действующим постановлениям, или если он предписал для этого другой порядок, который является невыполнимым, то перевозчик поступает так, как он считает наиболее выгодным для правомочного лица, и сообщает отправителю о принятых мерах.

§ 6 Если отправитель обязался оплатить таможенные сборы, то перевозчик может выполнить таможенные формальности по своему усмотрению либо в пути следования, либо на месте назначения.

§ 7 Тем не менее перевозчик может поступать согласно § 5, если получатель в течение срока, предусмотренного действующими в месте назначения постановлениями, не забрал накладную.

§ 8 Отправитель должен позаботиться об упаковке груза и укрытии его брезентом согласно предписаниям таможни и других административных властей. Если отправитель не упаковал и не укрыл груз брезентом согласно этим правилам, то это может быть сделано перевозчиком; в данном случае груз облагается соответствующим платежом.

Статья 16

Сроки доставки

§ 1 Срок доставки устанавливается путем договоренности между отправителем и перевозчиком. За неимением договоренности этот срок не может превышать срока, указанного в § 2 - 4 ниже.

§ 2 При условии соблюдения § 3 и 4 максимальными сроками доставки являются:

а) для повагонных отправок:

- срок на отправление 12 часов;

- срок на перевозку груза на каждые начатые 400 км 24 часа;

б) для мелких отправок:

- срок на отправление 24 часа;

- срок на перевозку груза на каждые начатые 200 км 24 часа.

Расстояния соотнесены с установленным путем договоренности маршрутом, а за неимением такового - с самым коротким по возможности маршрутом.

§ 3 Перевозчик может устанавливать дополнительные сроки доставки с определенной длительностью для следующих случаев:

а) для отправок, перевозимых:

- по железнодорожным линиям с различной шириной колеи,

- морским путем или по внутренним судоходным линиям,

- по шоссе дорогам, если нет железнодорожного сообщения;

б) в чрезвычайных условиях, имеющих следствием необычное увеличение перевозок или необычные эксплуатационные затруднения.

Длительность дополнительных сроков должна быть указана в Общих условиях перевозки.

§ 4 Истечение срока доставки начинается после приема груза к перевозке; он продлевается на все время задержки, случившейся не по вине перевозчика. Истечение срока доставки приостанавливается в воскресные и установленные законом праздничные дни.

Статья 17

Выдача

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

§ 2 Если выдача груза производится согласно предписаниям, действующим в месте выдачи, то приравнивается к выдаче груза получателю:

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

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

§ 3 После прибытия груза на станцию назначения получатель может потребовать от перевозчика передачу ему накладной и выдачу груза. В случае установления утери груза или неприбытия груза в течение срока, предусмотренного в § 1 статьи 29, получатель может от своего имени предъявить перевозчику свои права на основании договора перевозки.

§ 4 Правомочное лицо может до тех пор отказываться от принятия груза, даже после получения накладной и уплаты платежей, пока не будет удовлетворено его требование об установлении утверждаемого им ущерба.

§ 5 В остальном, выдача груза осуществляется в соответствии с предписаниями, действующими в месте выдачи.

§ 6 Если груз был выдан без предварительного взимания наложенных платежей, то перевозчик должен возместить отправителю сумму в размере наложенного платежа, не исключая предъявление его иска получателю.

Статья 18

Право распоряжаться грузом

§ 1 Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи дополнительных распоряжений. В частности, он может потребовать от перевозчика:

а) остановить перевозку груза;

б) отсрочить выдачу груза;

в) выдать груз иному лицу, чем получателю, указанному в накладной;

г) выдать груз в другом месте, чем то, которое указано в накладной.

§ 2 Право отправителя на изменение договора перевозки теряет силу, даже если у него находится дубликат накладной, в тех случаях, если получатель:

а) забрал накладную;

б) принял груз;

в) воспользовался своими правами согласно статье 17, § 3;

д) имеет право отдавать распоряжения согласно § 3; с этого момента перевозчик должен выполнять распоряжения и указания получателя.

§ 3 Получатель имеет право изменять договор перевозки с момента составления накладной, за исключением противоположного указания, сделанного отправителем в этой накладной.

§ 4 Право получателя на изменение договора перевозки теряет силу в тех случаях, когда он:

а) забрал накладную;

б) принял груз;

в) воспользовался своими правами согласно статье 17, § 3;

г) в соответствии с § 5 указал третье лицо для выдачи ему груза, и оно воспользовалось своими правами согласно статье 17, § 3.

§ 5 Если получатель распорядился о том, что груз должен быть выдан третьему лицу, то оно не имеет права на изменение договора перевозки.

Статья 19

Осуществление права распоряжения

§ 1 Если отправитель или, в случае применения статьи 18, § 3, получатель желает изменить договор перевозки посредством последующих распоряжений, он должен представить перевозчику дубликат накладной, в который должны быть внесены изменения.

§ 2 Отправитель или, в случае применения статьи 18, § 3, получатель должен возместить перевозчику расходы и ущерб, связанные с выполнением последующих изменений.

§ 3 Выполнение последующих изменений должно быть возможным, осуществляться на законных основаниях и требоваться в разумных пределах тогда, когда распоряжения поступают к тому, кто должен их выполнить, и это выполнение не должно, в частности, ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерба отправителям или получателям других отправок.

§ 4 Последующие изменения не должны ни в коем случае вести к разделению отправки.

§ 5 Если по причине условий, предусмотренных в § 3, перевозчик не может выполнить полученные им распоряжения, он должен незамедлительно сообщить об этом тому, кто дал эти распоряжения.

§ 6 В случае вины перевозчика он несет ответственность за последствия, возникающие из-за невыполнения или неправильного выполнения распоряжения. Однако возможное возмещение не должно превышать возмещение, предусмотренное в случае утери груза.

§ 7 Перевозчик, который исполняет последующие изменения, требуемые отправителем, не потребовав предъявления дубликата накладной, несет ответственность за возникший в результате этого ущерб перед получателем, если дубликат накладной был передан получателю. Однако возможное возмещение ни в коем случае не должно превышать возмещения, предусмотренного в случае утери груза.

Статья 20

Препятствия к перевозке

§ 1 При препятствии к перевозке перевозчик решает, целесообразно ли продолжить перевозку груза, не ожидая инструкций с изменением пути следования, или в интересах отправителя следует запросить его инструкции, предоставив ему всю необходимую информацию, которой он располагает.

§ 2 При невозможности дальнейшей перевозки груза перевозчик запрашивает инструкции у того, кто имеет право распоряжаться грузом. Если перевозчик не может своевременно получить инструкции, он должен принять меры, которые ему представляются самыми целесообразными в интересах того, кто имеет право распоряжаться грузом.

Статья 21

Препятствия к выдаче груза

§ 1 При препятствии к выдаче груза перевозчик должен незамедлительно известить об этом отправителя и потребовать от него инструкций, за исключением того случая, когда отправитель указанием в накладной потребовал, чтобы в случае возникновения препятствия к выдаче груз был ему немедленно отправлен обратно, не ожидая инструкций.

§ 2 Если препятствие к выдаче груза устранено до получения перевозчиком инструкций отправителя, то груз должен быть выдан получателю. Отправителя следует немедленно известить об этом.

§ 3 Если получатель отказывается от принятия груза, то отправитель имеет право дать инструкции даже в том случае, если он не может предъявить дубликат накладной.

§ 4 Если препятствие к выдаче груза возникает после того, как получатель изменил договор перевозки согласно статье 18, § 3 - 5, то перевозчик должен известить этого получателя.

Статья 22

Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

§ 1 Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, связанных с:

а) его требованием инструкций,

б) выполнением полученных инструкций,

в) тем, что требуемые инструкции к нему не поступили или поступили несвоевременно,

г) тем, что он принял решение в соответствии со статьей 20, § 1, не потребовав инструкций,

если только эти расходы не являются следствием его вины. В частности, он может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому сроки доставки.

§ 2 В случаях, указанных в статье 20, § 2, и статье 21, § 1, перевозчик может незамедлительно выгрузить груз за счет правомочного лица. После этой разгрузки перевозка считается законченной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза за счет правомочного лица. Тем не менее он может передать груз третьему лицу и тогда несет ответственность лишь за разумный выбор этого третьего лица. Груз остается под действием оплаты долговых обязательств, вытекающих из договора перевозки, и всех других расходов.

§ 3 Перевозчик может продать груз, не ожидая инструкций полномочного лица, если это необходимо в связи с состоянием или скоропортящимся характером груза, или если расходы по хранению несоизмеримы по отношению к ценности груза. Он может также осуществить продажу и в остальных случаях, когда в разумные сроки он не получил от правомочного лица противоположных инструкций, выполнение которых могло быть справедливо потребовано.

§ 4 Если груз был продан, то выручка, за вычетом платежей, обременяющих груз, должна быть передана в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки меньше суммы этих расходов, то отправитель обязан выплатить разницу.

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

§ 6 Если в случае препятствия к перевозке или выдаче груза отправитель своевременно не дал необходимых инструкций, и если препятствие к перевозке или выдаче не может быть устранено в соответствии с § 2 и 3, то перевозчик может возвратить груз отправителю или, если это оправдано, уничтожить его за счет этого последнего.

Раздел III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Статья 23

Обоснование ответственности

§ 1 Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением груза с момента приема к перевозке до момента выдачи, а также за просрочку в доставке груза, какова бы ни была используемая железнодорожная инфраструктура.

§ 2 Перевозчик освобождается от этой ответственности в той мере, в которой утеря, повреждение или просрочка в доставке произошли по вине правомочного лица в связи с его распоряжением, не относящимся к вине перевозчика, а также в связи с особыми недостатками груза (внутреннее повреждение, убыль и т.д.) или обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать и последствия которых не мог предотвратить.

§ 3 Перевозчик освобождается от этой ответственности в той мере, в которой утеря или повреждение груза возникают из особого риска, связанного с одним или несколькими из следующих обстоятельств:

а) перевозка осуществляется на открытом подвижном составе согласно Общим условиям перевозки или, когда это было определено оговорено и указано в накладной; за исключением случаев повреждения груза по причине атмосферных условий груз, перевозимый в интермодальных транспортных единицах и в закрытых автомашинах, перевозимых в вагонах, не рассматривается как транспортируемый на открытом подвижном составе; если при перевозке груза на открытом подвижном составе отправитель использует брезент, то перевозчик несет такую же ответственность, что и при перевозке на открытом подвижном составе без использования брезента, даже если речь идет о грузе, который согласно Общим условиям перевозки не перевозится на открытом подвижном составе;

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

в) погрузка грузов отправителем или выгрузка получателем;

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

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

е) перевозка живых животных;

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

Статья 24

Ответственность в случае перевозки железнодорожных средств в качестве груза

§ 1 В случае перевозки железнодорожных средств, передвигающихся на своих собственных колесах и представленных к перевозке в качестве груза, перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с утерей или повреждением транспортного средства или его частей, с момента приема и до момента выдачи, а также за ущерб, связанный с превышением срока выдачи, если только он не докажет, что ущерб был нанесен не по его вине.

§ 2 Перевозчик не отвечает за ущерб, связанный с утерей вспомогательного оборудования, которое не написано на обеих сторонах вагона или не указано в сопровождающем его инвентарном перечне.

Статья 25

Бремя доказывания

§ 1 Доказательство того, что утеря, повреждение или просроченная выдача обусловлены одним из упомянутых в статье 23, § 2, фактов, возлагается на перевозчика.

§ 2 Если перевозчик устанавливает, что утеря или повреждение могли возникнуть, учитывая фактические обстоятельства по причине одного или нескольких упомянутых в статье 23, § 3, особых рисков, то предполагается, что ущерб произошел от этого. Однако правомочное лицо сохраняет право доказать, что ущерб не был причинен полностью или частично в результате одного из этих рисков.

§ 3 Предположение согласно § 2 не имеет силы в случаях, предусмотренных статьей 23, § 3, пункт "а", если имеет место утеря в ненормально больших размерах или утеря целых мест груза.

Статья 26

Последующие перевозчики

Если перевозка производилась в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками, то каждый перевозчик, принявший груз вместе с накладной, участвует в договоре перевозки в соответствии с указаниями накладной и выполняет вытекающие из этого обязательства. В данном случае каждый перевозчик отвечает за перевозку на всем пути до выдачи.

Статья 27

Фактический перевозчик

§ 1 Если перевозчик поручил полностью или частично произвести перевозку фактическому перевозчику, будь то или нет в рамках исполнения возможности, признаваемой за ним в договоре перевозки, то перевозчик тем не менее продолжает нести ответственность за осуществление полностью всей перевозки.

§ 2 Все положения настоящих Единых правовых предписаний, относящиеся к ответственности перевозчика, действуют также и в отношении ответственности фактического перевозчика, касающейся выполняемой им перевозки. Если к работникам или любым другим лицам, услугами которых пользовался фактический перевозчик для выполнения перевозки, предъявляется иск, то применяются статьи 36 и 41.

§ 3 Любое особое соглашение, согласно которому на перевозчика возлагаются обязательства, но которые не подпадают под действие настоящих Единых правовых предписаний, или согласно которому он отказывается от прав, которые ему предоставляют эти Единые правовые предписания, не имеет силы в отношении фактического перевозчика, который определенно не принял это соглашение и не сделал это в письменной форме. Независимо от того, принял или нет фактический перевозчик это соглашение, перевозчик остается связан обязательствами или отступлениями, вытекающими из вышеуказанного особого соглашения.

§ 4 Если только перевозчик и фактический перевозчик ответственны, их ответственность солидарна.

§ 5 Общая сумма возмещения, причитающаяся с перевозчика, фактического перевозчика, а также их работников или любых других лиц, услугами которых они пользовались для выполнения перевозки, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящими Едиными правовыми предписаниями.

§ 6 Настоящая статья не ущемляет права на иск, который может возникнуть между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 28

Предположение в случае переотправки

§ 1 Если отправка, перевозимая согласно положениям настоящих Единых правовых предписаний, была переотправлена согласно тем же Правовым предписаниям, и если после этой переотправки устанавливается частичная утеря или повреждение, то предполагается, что частичная утеря или повреждение произошли во время действия последнего договора перевозки, если отправка находилась на хранении у перевозчика и была переотправлена в том неизменном состоянии, в каком она прибыла в место переотправки.

§ 2 Это предположение действует также и в том случае, когда договор перевозки, действовавший до переотправки, не подпал под действие настоящих Единых правовых предписаний, если при прямой перевозке груза от первоначального места отправления до последнего места назначения были бы применены данные Правовые предписания.

§ 3 Кроме того, это предположение действует в том случае, если договор перевозки, действовавший до переотправки, подпал под действие другой Конвенции о прямой международной железнодорожной перевозке, сравнимой с настоящими Едиными правовыми предписаниями, и это соглашение содержит такое же юридическое предположение в пользу отправок, сделанных согласно постановлениям этих Единых правовых предписаний.

Статья 29

Предположение об утере груза

§ 1 Правомочное лицо может считать без дальнейшего доказательства груз утерянным, если в течение 30 дней после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или предоставлен в его распоряжение.

§ 2 Правомочное лицо при получении возмещения за утерянный груз может потребовать в письменном виде, чтобы оно было немедленно извещено, если в течение года со времени выплаты возмещения утерянный груз был обнаружен. Перевозчик выдает документ, подтверждающий это требование.

§ 3 В течение 30 дней со дня получения уведомления, указанного в § 2, правомочное лицо может потребовать, чтобы груз был выдан ему за оплату расходов, вытекающих из договора перевозки, и за оплату полученного им возмещения за вычетом расходов, которые могли бы быть включены в это возмещение. Однако оно сохраняет свои права на возмещение за просрочку в доставке согласно статьям 33 и 35.

§ 4 За неимением либо требования, предусмотренного в § 2, либо инструкций, данных в срок, предусмотренный в § 3, или еще, если груз найден по истечении одного года после оплаты возмещения, перевозчик распоряжается им согласно законам и предписаниям, действующим в месте нахождения груза.

Статья 30

Возмещение в случае утери груза

§ 1 В случае полной или частичной утери груза перевозчик должен оплатить, за исключением всех остальных убытков, возмещение, рассчитанное на основе биржевого курса, а за неимением такового - на основе рыночной цены, а за неимением и того и другого - на основе потребительной стоимости грузов подобного рода и свойства, действовавшей в день и в месте приема груза к перевозке.

§ 2 Возмещение не должно превышать 17 расчетных единиц за каждый недостающий килограмм массы брутто.

§ 3 В случае утери железнодорожного средства, передвигающегося на своих собственных колесах и представленного к перевозке в качестве груза, или интермодальной транспортной единицы, или их частей возмещение ограничено, за исключением всех остальных убытков, потребительной стоимостью железнодорожного средства, или интермодальной транспортной единицы, или их частей, действовавшей в день и в месте утери. Если невозможно установить день или место утери, то возмещение ограничено потребительной стоимостью, действовавшей в день и в месте приема к перевозке железнодорожного средства, или интермодальной транспортной единицы, или их частей.

§ 4 Кроме того, перевозчик должен возместить стоимость перевозки груза, оплаченные таможенные сборы и прочие суммы, израсходованные на перевозку утерянного груза, за исключением акцизных сборов, относящихся к грузам, которые перевозятся с временной отменой таких сборов.

Статья 31

Ответственность при убыли в массе груза

§ 1 В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств, как правило, подвержены убыли в массе при перевозке, перевозчик ответственен, независимо от пройденного грузом расстояния, лишь за ту часть убыли, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

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

§ 2 Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно § 1, если доказано, что убыль по обстоятельствам дела произошла не по тем причинам, которые являлись определяющими для допускаемых норм.

§ 3 Если по одной накладной перевозятся несколько мест груза, то убыль исчисляется для каждого места, если при отправлении его масса

или была отдельно указана в накладной, или может быть установлена другим способом.

§ 4 В случае полной утери груза или нескольких мест при расчете возмещения никакого вычета на убыль не производится.

§ 5 Настоящей статьей не нарушаются положения статей 23 и 25.

Статья 32

Возмещение в случае повреждения

§ 1 В случае повреждения груза перевозчик должен, за исключением всех других убытков, выплатить возмещение, соответствующее снижению стоимости груза. Его сумма рассчитывается на основе применения к ценности груза, определенной в соответствии со статьей 30, процента понижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения.

§ 2 Возмещение не должно превышать:

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

б) если уменьшается ценность только части отправки в результате повреждения - суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае утери части, ценность которой уменьшена.

§ 3 В случае повреждения железнодорожного средства, передвигающегося на своих собственных колесах и представленного к перевозке в качестве груза, или интермодульной транспортной единицы, или их частей возмещение ограничено, за исключением всех остальных убытков, стоимостью их ремонта. Возмещение не должно превышать суммы, причитающейся в случае утери.

§ 4 Перевозчик должен возместить, кроме того, в соотношении, указанном в § 1, расходы, о которых говорится в статье 30, § 4.

Статья 33

Возмещение в случае просрочки в доставке

§ 1 Если ущерб, включая повреждение груза, возник в результате просрочки в доставке, то перевозчик должен оплатить возмещение, сумма которого не может превышать четырехкратного размера стоимости перевозки.

§ 2 В случае полной утери груза возмещение согласно § 1 не может объединяться с возмещением, предусмотренным в статье 30.

§ 3 В случае частичной утери груза возмещение согласно § 1 не может превышать четырехкратного размера стоимости перевозки неутраченной части отправки.

§ 4 В случае повреждения груза, которое не является следствием просрочки в доставке, возмещение, предусмотренное в § 1, при необходимости, объединяется с возмещением, о котором говорится в статье 32.

§ 5 Совокупность возмещения, предусмотренного § 1, включающая возмещения, предусмотренные в статьях 30 и 32, ни в коем случае не должна превышать возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утери груза.

§ 6 Если согласно статье 16, § 1, 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 просрочены сроки доставки согласно статье 16, § 2 - 4, то правомочное лицо может потребовать или возмещение, предусмотренное в вышеуказанной договоренности, или возмещение, предусмотренное в § 1 - 5.

Статья 34

Возмещение в случае объявления ценности

Отправитель и перевозчик могут договариваться о том, что отправитель объявляет в накладной ценность груза, превышающую предел, предусмотренный в статье 30, § 2. В этом случае объявленная сумма заменяет данный предел.

Статья 35

Возмещение при объявлении заинтересованности в доставке

Для случая утери или повреждения груза и для случая просрочки в доставке отправитель и перевозчик могут договариваться о том, что отправитель записывает в накладной сумму цифрами, относящуюся к специальной заинтересованности в доставке. Если объявлена заинтересованность в доставке, то кроме возмещений, предусмотренных в статьях 30, 32 и 33, может быть потребовано возмещение других доказанных убытков до величины объявленной суммы.

Статья 36

Утрата права на ограничение ответственности

Положения об ограничении ответственности, предусмотренные в статье 15, § 3, статье 19, § 6 и 7, и в статьях 30, 32 - 35, не применяются, если будет доказано, что ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

Статья 37

Перевод и начисление процентов

§ 1 Если расчет возмещения требует перевода сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот перевод осуществляется по курсу, действующему в момент и в месте платежа возмещения.

§ 2 Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в размере пяти процентов годовых, начиная со дня предъявления рекламации согласно статье 43 или, если рекламация не была подана, со дня подачи иска.

§ 3 Если правомочное лицо в течение указанного ему необходимого срока не предъявит перевозчику подтверждающие документы, необходимые для окончательного решения вопроса о рекламации, то начисление процентов приостанавливается с момента истечения этого срока и до передачи этих документов.

Статья 38

Ответственность в смешанном железнодорожно-морском сообщении

§ 1 При смешанных железнодорожно-морских перевозках по морским линиям, указанным в статье 24, § 1, Конвенции, каждое государство-член, потребовав внести соответствующую отметку в список линий, включенных в настоящие Единые правовые предписания, может добавить все нижеприведенные причины освобождения от ответственности к тем, которые предусмотрены в статье 23:

- а) пожар, если перевозчик докажет, что он произошел не по его вине, а также не по вине капитана, команды судна, лоцмана или лиц, находящихся на службе перевозчика;
- б) спасение или попытка к спасению людей и имущества на море;
- в) погрузка груза на палубе, если отправитель дал свое согласие на это в накладной и если груз не перевозится в железнодорожных вагонах;
- г) риск, опасности или несчастные случаи на море или на других судоходных водных путях.

§ 2 Перевозчик может ссылаться на причины освобождения от ответственности, указанные в § 1, только в том случае, если он докажет, что утеря, повреждение или просрочка в доставке произошли на морской линии в период от начала погрузки груза на судно и до его выгрузки с судна.

§ 3 Когда перевозчик использует причины освобождения от ответственности, указанные в § 1, он остается тем не менее ответственным, если правомочное лицо докажет, что утеря, повреждение или просрочка в доставке произошли по вине перевозчика, капитана, команды судна, лоцмана или служащих перевозчика.

§ 4 Если один и тот же морской участок обслуживается несколькими предприятиями, которые включены в перечень линий согласно статье 24, § 1, Конвенции, то для всех этих предприятий должны действовать одинаковые постановления об ответственности. Кроме того, если эти предприятия включены в перечень линий по предложению нескольких государств-членов, то необходимо предварительное соглашение между этими государствами о применении этих постановлений об ответственности.

§ 5 Меры, принятые в соответствии с § 1 и 4, должны быть доведены до сведения Генерального секретаря. Они вступают в силу не ранее чем через 30 дней со дня направления Генеральным секретарем сообщения о них в адрес других государств-членов. Эти меры не распространяются на отправки, находящиеся в пути.

Статья 39

Ответственность в случае ядерного происшествия

Перевозчик освобождается от ответственности, вменяемой ему согласно настоящим Единым правовым предписаниям, если ущерб обусловлен ядерным происшествием, и если согласно законам и предписаниям государства об ответственности в области ядерной энергии ответственность за данный ущерб несет владелец ядерной установки или лицо, имеющее с ним равные права.

Статья 40

Лица, за которых отвечает перевозчик

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

Статья 41

Прочие претензии

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется применение настоящих Единых правовых предписаний, любая претензия об ответственности и на любом обосновании может быть предъявлена перевозчику лишь на условиях и в пределах этих Единых правовых предписаний.

§ 2 То же самое касается любых претензий в отношении работников и других лиц, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 40.

Раздел IV. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРАВА

Статья 42

Акт констатации

§ 1 Если перевозчик обнаруживает или предполагает или правомочное лицо утверждает, что произошла частичная утеря или повреждение груза, то перевозчик в зависимости от вида ущерба должен, если возможно в присутствии правомочного лица, зафиксировать в акте состояние груза, его вес и, по мере возможности, размеры и причину ущерба, а также момент его возникновения.

§ 2 Правомочному лицу должна быть бесплатно выдана копия этого акта.

§ 3 Если правомочное лицо не признает констатаций в акте, то оно может потребовать, чтобы состояние и вес груза, а также причина и размер ущерба были зафиксированы экспертом, назначенным заинтересованными сторонами или судом. Эта процедура подпадает под действие законов и правил государства, в котором имеет место констатация.

Статья 43

Рекламации

§ 1 Рекламации, касающиеся договора перевозки, должны предъявляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке.

§ 2 Право предъявления рекламации принадлежит лицам, которые имеют право на предъявление иска к перевозчику.

§ 3 Отправитель для предъявления рекламации должен представить дубликат накладной. За неимением такового, он должен представить разрешение получателя или доказать, что получатель отказался принять отправку.

§ 4 Получатель для предъявления рекламации должен представить накладную, если она была ему передана.

§ 5 Накладную, дубликат накладной и другие документы, которые правомочное лицо считает целесообразным приложить к рекламации, следует представлять в оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.

§ 6 При окончательном решении вопроса о рекламации перевозчик может потребовать предъявления оригиналов накладной, дубликата накладной или документа, свидетельствующего о наложенных платежах, чтобы сделать на них отметку об окончательном урегулировании этой рекламации.

Статья 44

Лица, имеющие право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

§ 1 При условии соблюдения § 3 и 4 предъявлять иски в судебном порядке по договору перевозки правомочны:

а) отправитель - до того момента, когда получатель:

1. забрал накладную,
2. принял груз или
3. воспользовался правами, предоставленными ему статьей 17, § 3, или статьей 18, § 3;

б) получатель - после того момента, когда он:

1. забрал накладную,
2. принял груз или
3. воспользовался правами, предоставленными ему статьей 17, § 3, или статьей 18, § 3;

§ 2 Право предъявления иска теряет силу, как только лицо, указанное получателем согласно статье 18 § 5, забрало накладную, приняло груз или воспользовалось правами, принадлежащими ему в соответствии со статьей 17, § 3.

§ 3 К предъявлению иска о возврате сумм, уплаченных на основании договора перевозки, правомочно только то лицо, которое произвело оплату.

§ 4 К предъявлению иска в связи с наложенными платежами правомочен только отправитель.

§ 5 Отправитель при предъявлении иска должен представить дубликат накладной. За неимением такового он должен представить разрешение получателя или доказать, что последний отказался принять отправку. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утерю накладной.

§ 6 Получатель при предъявлении иска должен представить накладную, если она была ему передана.

Статья 45

Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке

§ 1 При условии соблюдения § 3 и 4 иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться только первому или последнему перевозчику или перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой были отмечены факты, ставшие причиной претензии.

§ 2 Если в случае осуществления перевозки несколькими последующими перевозчиками перевозчик, который должен выдать груз, вписан с его согласия в накладную, то ему может быть предъявлен иск в соответствии с § 1, даже если он не получил ни груз, ни накладную.

§ 3 Иск на возвращение полученной суммы, выплаченной на основании договора перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, взыскавшему сумму, или перевозчику, в пользу которого сумма была взыскана.

§ 4 Иск, относящийся к наложенному платежу, может быть предъявлен в судебном порядке только перевозчику, принявшему груз в месте отправки.

§ 5 Иск может быть предъявлен в судебном порядке другому перевозчику, о котором не говорится в § 1 - 4, если он представлен в качестве встречного иска или основного возражения, если первоначальный иск основывается на том же самом договоре перевозки.

§ 6 В той мере, в которой настоящие Единые правовые предписания применяются к фактическому перевозчику, ему также может предъявляться иск.

§ 7 Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то он теряет свое право выбора, если иск предъявлен одному из них; это также относится к тому случаю, когда у истца есть выбор между одним или несколькими перевозчиками и фактическим перевозчиком.

Статья 46

Суд

§ 1 Иски в судебном порядке, основанные на настоящих Единых правовых предписаниях, могут предъявляться судам государств-членов, назначенных с общего согласия сторон, или суду государства-члена, на территории которого:

- а) ответчик имеет свое постоянное место жительства или свое обычное местонахождение, свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившее договор перевозки;
- б) находится место принятия груза к перевозке или его выдачи.

Другим судам иски предъявляться не могут.

§ 2 Если иск, основанный на настоящих Единых правовых предписаниях, находится в производстве компетентного суда в соответствии с § 1 или если по этому иску этим судом было вынесено решение, то никакой новый иск по тому же вопросу между теми же сторонами не может предъявляться, если только решение суда, которому был представлен первоначальный иск, может быть приведено в исполнение в государстве, в котором предъявлен новый иск.

Статья 47

Утрата силы иска

§ 1 С момента принятия груза правомочным лицом все иски к перевозчику по договору перевозки в случае частичной утери, повреждения или просрочки в доставке теряют силу.

§ 2 Однако иски не теряют силу:

а) в случае частичной утери или повреждения, если:

1. утеря или повреждение были констатированы правомочным лицом до приема груза согласно статье 42,
2. констатация, которая должна была последовать согласно статье 42, не была сделана только по вине перевозчика;

б) в случае неявного ущерба, который был обнаружен правомочным лицом лишь после приема груза, если правомочное лицо:

1. требует констатации согласно статье 42 сразу же после обнаружения ущерба и не позднее семи дней с момента приема груза, и
2. кроме того, докажет, что ущерб возник в период между приемом к перевозке и выдачей;

в) в случае просрочки в доставке, если правомочное лицо в течение 60 дней предъявило свои права одному из перевозчиков, указанных в статье 45, § 1;

г) если правомочное лицо докажет, что ущерб возник вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

§ 3 Если груз был переотправлен согласно статье 28, то иски в случае частичной утраты или повреждения, основанные на одном из

предыдущих договоров перевозки, теряют силу, как если бы речь шла об одном договоре перевозки.

Статья 48

Срок давности

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

- а) выплаты наложенного платежа, взимаемого перевозчиком с получателя;
- б) выплаты выручки от произведенной перевозчиком продажи груза;
- в) ущерба, возникшего вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен;
- г) одного из договоров перевозки, действовавших до переправки, в случае, предусмотренном в статье 28.

§ 2 Истечение срока начинается:

- а) в отношении возмещения полной утери груза - с тридцатого дня по истечении срока доставки;
- б) в отношении возмещения частичной утери, повреждения или просрочки в доставке - со дня выдачи груза;
- в) во всех остальных случаях - со дня, в который могут быть предъявлены иски. День, указанный как начало истечения срока давности, никогда не включается в срок.

§ 3 При предъявлении рекламации в письменном виде в соответствии со статьей 43 истечение срока давности приостанавливается до дня, когда перевозчик отклоняет рекламацию с письменным заверением и возвращает прилагавшиеся к ней документы. Если рекламация допускается частично, то истечение срока давности в отношении спорной части рекламации начинается вновь. Лицо, которое ссылается на факт подачи рекламации или на факт письменного ответа и возврата документов, несет бремя доказывания в отношении этого факта, на который оно ссылалось. Последующие рекламации, касающиеся той же самой претензии, не приостанавливают истечения исковой давности.

§ 4 Потерявшие силу за давностью иски не могут также предъявляться в качестве повторного иска или возражения.

§ 5 Кроме того, для приостановления и прерывания истечения срока давности действует национальное законодательство.

Раздел V. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Статья 49

Расчеты

§ 1 Каждый перевозчик, взыскавший при приеме или выдаче груза платежи или другие задолженности, основанные на договоре перевозки, обязан уплатить участвующим в перевозке перевозчикам причитающуюся им часть. Порядок оплаты регулируется в соглашениях между перевозчиками.

§ 2 Статья 12 применяется также к отношениям между последующими перевозчиками.

Статья 50

Право на регрессное требование

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

- а) перевозчик, по вине которого был нанесен ущерб, является единственным ответственным за это;
- б) если ущерб был нанесен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за ущерб, причиненный им; если невозможно сделать различие, то возмещение между перевозчиками распределяется согласно пункту "в" ниже;
- в) если нельзя доказать, какой из перевозчиков причинил ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб не был причинен ими; распределение осуществляется пропорционально части стоимости перевозки, которая причитается каждому из перевозчиков.

§ 2 В случае невозможности оплаты одним из этих перевозчиков причитающаяся ему доля, но не выплаченная им, распределяется между всеми перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части стоимости перевозки, которая причитается каждому из них.

Статья 51

Процедура предъявления регрессного требования

§ 1 Обоснованность оплаты, произведенной перевозчиком, предъявляющим регрессное требование, предусмотренное в статье 50, не может оспариваться перевозчиком, против которого было предъявлено регрессное требование, если возмещение было установлено в судебном порядке и этот последний перевозчик был надлежащим образом вызван в суд для участия в судебном разбирательстве. Судья, которому представлен основной иск, устанавливает сроки, необходимые для уведомления о вызове в суд и для участия в судебном разбирательстве.

§ 2 Перевозчик, предъявляющий свое регрессное требование, должен представлять его в одном и том же суде против всех перевозчиков, с которыми он не добился мирового соглашения, под угрозой лишиться своего иска против тех перевозчиков, которые не были бы привлечены к суду.

§ 3 Судья в одном и том же судебном постановлении должен принять решение обо всех регрессных требованиях, которые ему представлены.

§ 4 Перевозчик, желающий воспользоваться своим правом представления регрессного требования, может представить его в суды государства, на территории которого один из перевозчиков, участвовавших в перевозке имеет свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившее договор перевозки.

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

§ 6 Порядок предъявления регрессного требования на возмещение не должен включаться в порядок возмещения, которое потребовало правомочное по договору перевозки лицо.

Статья 52

Договоренности относительно регрессных требований

Перевозчики свободны договариваться между собой относительно положений, отступающих от статьи 49 и 50.

РЕГЛАМЕНТ
О МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ
ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (РИД)

Статья первая

Область применения

§ 1 Настоящий Регламент применяется к:

- а) международным железнодорожным перевозкам опасных грузов, осуществляемым по территории государств-членов,
- б) перевозкам, в дополнение к железнодорожной перевозке, в отношении которых действуют Единые правовые предписания ЦИМ, при условии соблюдения международных предписаний, определяющих осуществление перевозок другим способом транспорта, а также к деятельности, указанной в Дополнении к настоящему Регламенту.

§ 2 Опасные грузы, исключенные из перевозки согласно Дополнению, не должны быть предметом международной перевозки.

Статья 2

Освобождения

Настоящий Регламент не применяется полностью или частично к перевозке опасных грузов, освобождение которых предусмотрено в Дополнении. Освобождения могут быть предусмотрены лишь в тех случаях, когда количество, характер освобожденных перевозок или упаковка гарантируют безопасность перевозки.

Статья 3

Ограничения

Каждое государство-член сохраняет за собой право регламентировать или запрещать международную перевозку опасных грузов по своей территории по другим причинам, нежели обеспечение безопасности во время перевозки.

Статья 4

Другие предписания

Перевозки, к которым применяется настоящий Регламент, остаются под действием национальных или международных предписаний, применяемых в общем к железнодорожной перевозке грузов.

Статья 5

Категория допускаемых поездов. Перевозка в качестве
ручной клади, багажа или в автомобильных
транспортных средствах

§ 1 Опасные грузы могут перевозиться только в грузовых поездах, за исключением:

- а) опасных грузов, допускаемых к перевозке в соответствии с Дополнением, соблюдая при этом соответствующие максимальные количества и особые условия перевозки в иных поездах, нежели грузовые поезда;
- б) опасных грузов, перевозимых на особых условиях, указанных в Дополнении, в качестве ручной клади, багажа или в, или на автомобильных транспортных средствах согласно статье 12 Единых правовых предписаний ЦИВ.

§ 2 Пассажир не может брать с собой опасные грузы в качестве ручной клади, багажа или в автомобильных транспортных средствах, если они не отвечают особым условиям Дополнения.

Статья 6

Дополнение

Дополнение является неотъемлемой частью настоящего Регламента.

* * *

Содержание Дополнения будет принято Комиссией экспертов по перевозке опасных грузов в момент вступления в силу Протокола от 3 июня 1999 года, касающегося изменения Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), принятой 9 мая 1980 года, согласно статье 19, § 4, данной Конвенции.

ЕДИНЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ
К ДОГОВОРАМ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВАГОНОВ
В МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ОБМЕНЕ (ЦУВ)

Статья первая

Область применения

Настоящие Единые правовые предписания применяются к двусторонним и многосторонним договорам об использовании железнодорожных вагонов в качестве транспортного средства для осуществления перевозок согласно Единым правовым предписаниям ЦИВ и Единым правовым предписаниям ЦИМ.

Статья 2

Определения

Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний термин:

- а) "предприятие железнодорожной перевозки" обозначает любое частное или государственное предприятие, имеющее право перевозить пассажиров или грузы, обеспечивая при этом службу тяги;
- б) "вагон" обозначает любое транспортное средство, способное передвигаться на своих собственных колесах по железнодорожным путям и не имеющее средств тяги;
- в) "владелец" обозначает лицо, эксплуатирующее экономически и длительно вагон в качестве транспортного средства, независимо от того, является ли он собственником вагона или имеет права им распоряжаться;
- г) "станция приписки" обозначает место, которое написано на вагоне и в которое этот вагон может или должен быть возвращен в соответствии с условиями договора об использовании.

Статья 3

Знаки и надписи на вагонах

§ 1 Несмотря на предписания, касающиеся технического допуска вагонов к использованию в международном обмене, лицо, предоставившее в соответствии с договором, указанным в статье первой, вагон, должно убедиться, что на вагоне имеются следующие надписи:

- а) указание владельца;
- б) в случае необходимости - указание предприятия железнодорожной перевозки, в вагонный парк которого включен вагон;
- в) в случае необходимости - указание станции приписки;
- г) другие знаки и надписи, установленные в договоре об использовании.

§ 2 Знаки и надписи, предусмотренные в § 1, могут быть дополнены средствами электронной идентификации.

Статья 4

Ответственность в случае утери или повреждения вагона

§ 1 Предприятие железнодорожной перевозки, которому был доверен вагон для использования в качестве транспортного средства, отвечает за утерю или повреждение вагона или его вспомогательного оборудования, если оно не докажет, что это не произошло по его вине.

§ 2 Предприятие железнодорожной перевозки не отвечает за ущерб, связанный с утерей вспомогательного оборудования, которое не написано на обеих сторонах вагона или не указано в сопровождающем его инвентарном перечне.

§ 3 В случае утери вагона или его вспомогательного оборудования возмещение ограничено, за исключением всех остальных убытков, обычной стоимостью вагона или его вспомогательного оборудования, действовавшей в день и в месте утери груза. Если невозможно установить день или место утери, то возмещение ограничено потребительской стоимостью, действовавшей в день и месте передачи вагона для использования.

§ 4 В случае повреждения вагона или его вспомогательного оборудования возмещение ограничено, за исключением всех остальных убытков, оплатой расходов, связанных с его ремонтом. Возмещение не должно превышать суммы, причитающейся в случае утери.

§ 5 Договаривающиеся стороны могут устанавливать положения, отступающие от § 1 - 4.

Статья 5

Утрата права на ограничение ответственности

Положения об ограничении ответственности, предусмотренные в статье 4, § 3 и 4, не применяются, если будет доказано, что ущерб объясняется действием или упущением со стороны предприятия железнодорожной перевозки либо намерением вызвать такой ущерб, либо риском и пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

Статья 6

Предположение об утере вагона

§ 1 Правомочное лицо может без представления дальнейших доказательств считать вагон утерянным, если оно потребовало от

предприятия железнодорожной перевозки, которому оно доверило вагон для его использования в качестве транспортного средства, разыскать этот вагон, и если этот вагон не был предоставлен в его распоряжение в течение трех месяцев после поступления его требования или если он не получил никакого указания о месте, в котором находится этот вагон. Этот срок увеличивается на срок простоя вагона по любой причине, происшедшей не по вине предприятия железнодорожной перевозки, или в связи с его повреждением.

§ 2 Если рассматриваемый в качестве утерянного вагон был найден после оплаты возмещения, то правомочное лицо может потребовать в течение шести месяцев после получения им уведомления об этом от предприятия железнодорожной перевозки, которому оно доверило вагон для его использования в качестве транспортного средства, чтобы вагон был передан ему без оплаты расходов и с возвратом возмещения на станции приписки или в другом установленном месте.

§ 3 За неисполнением требования, предусмотренного в § 2, или, если вагон найден по истечении одного года после оплаты возмещения, предприятие железнодорожной перевозки, которому правомочное лицо доверило вагон для его использования в качестве транспортного средства, распоряжается им согласно законам и предписаниям, действующим в месте, в котором находится вагон.

§ 4 Договаривающиеся стороны могут устанавливать положения, отступающие от § 1 - 3.

Статья 7

Ответственность за ущерб, причиненный вагоном

§ 1 Лицо, которое в соответствии с договором, указанным в статье первой, доверило вагон для использования в качестве транспортного средства, отвечает за ущерб, нанесенный вагоном, если это произошло по его вине.

§ 2 Договаривающиеся стороны могут устанавливать положения, отступающие от § 1.

Статья 8

Замена

Если договор об использовании вагонов предусматривает возможность передачи вагона предприятием железнодорожной перевозки другим предприятиям железнодорожной перевозки для его использования в качестве транспортного средства, то предприятие железнодорожной перевозки с согласия владельца может договариваться с другими транспортными предприятиями о том, что:

а) при условии сохранения своего права на регрессное требование оно является их заменяющим лицом в отношении их ответственности перед владельцем в случае утери или повреждения вагона или его вспомогательного оборудования;

б) по отношению к другим предприятиям железнодорожной перевозки только владелец ответственен за ущерб, причиненный вагоном, но лишь предприятию железнодорожной перевозки, являющемуся договаривающейся стороной владельца, разрешено предъявлять иски других предприятий железнодорожной перевозки.

Статья 9

Ответственность за работников и других лиц

§ 1 Договаривающиеся стороны несут ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых они пользуются для выполнения договора, когда эти работники или эти другие лица находятся при выполнении своих обязанностей.

§ 2 За исключением противоположной договоренности между договаривающимися сторонами, управляющие железнодорожной инфраструктурой, в которой предприятие железнодорожной перевозки использует вагон в качестве средства перевозки, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых пользуется предприятие железнодорожной перевозки.

§ 3 Параграфы 1 и 2 также применяются в случае замены в соответствии со статьей 8.

Статья 10

Прочие претензии

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется применение настоящих Единых правовых предписаний, любая претензия об ответственности за утерю или повреждение вагона или его вспомогательного оборудования и на любом обосновании может быть предъявлена предприятию железнодорожной перевозки, которому был доверен вагон для использования его в качестве транспортного средства, лишь в условиях и в пределах этих Единых правовых предписаний и предписаний договора об использовании.

§ 2 Параграф 1 также применяется в случае замены в соответствии со статьей 8.

§ 3 То же самое касается любых претензий в отношении работников и других лиц, за которых отвечает предприятие железнодорожной перевозки, которому был доверен вагон для использования его в качестве транспортного средства.

Статья 11

Суд

§ 1 Иски в судебном порядке, основанные на договоре, заключенном в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями, могут предъявляться суду, назначенному с общего согласия договаривающихся сторон.

§ 2 За исключением противоположной договоренности между сторонами, компетентным судом является суд государства-члена, в котором ответчик имеет свое основное место расположения. Если ответчик не имеет своего основного места расположения в государстве-члене, то компетентным судом является суд государства-члена, в котором был нанесен ущерб.

Статья 12

Срок давности

§ 1 Срок давности претензий, основанных на статьях 4 и 7, истекает после трех лет.

§ 2 Срок давности начинается:

а) в отношении претензий, основанных на статье 4, - со дня констатации утери или повреждения вагона или со дня, когда правомочное лицо может считать вагон утерянным в соответствии со статьей 6, § 1 или 4;

б) в отношении претензий, основанных на статье 7, - со дня причинения ущерба.

ЕДИНЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ
К ДОГОВОРУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ
В МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ОБМЕНЕ (ЦУИ)

Раздел первый. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья первая

Область применения

§ 1 Настоящие Единые правовые предписания применяются к любому договору об использовании железнодорожной инфраструктуры в целях международных перевозок в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ и Едиными правовыми предписаниями ЦИМ. Применение не зависит от места жительства или места работы и национальности заключающих договор стран. Настоящие Единые правовые предписания применяются даже тогда, когда железнодорожная инфраструктура управляется или используется государствами или учреждениями, или правительственными организациями.

§ 2 При условии соблюдения статьи 21 настоящие Единые правовые предписания не применяются к другим правовым отношениям, в частности, к таким, как:

- а) ответственность перевозчика или управляющего по отношению к их работникам или другим лицам, услугами которых они пользуются для выполнения своих задач;
- б) ответственность между перевозчиком и управляющим, с одной стороны, и третьим лицом, с другой стороны.

Статья 2

Заявление об ответственности в случае телесных повреждений

§ 1 Каждое государство может в любой момент заявить о неприменении к жертвам несчастного случая, происшедшего на его территории, всей совокупности положений об ответственности в случае телесных повреждений, если пострадавшие являются гражданами этого государства или лицами, местом обычного проживания которых является это государство.

§ 2 Государство, которое сделало заявление в соответствии с § 1, может в любое время отказаться от него, сообщив об этом депозитарию. Этот отказ вступает в действие через месяц после уведомления об этом государств-членов депозитарием.

Статья 3

Определения

Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний термин:

- а) "железнодорожная инфраструктура" означает все железные дороги и стационарные установки в той мере, в которой они необходимы для движения железнодорожных транспортных средств и обеспечения безопасности обмена;
- б) "управляющий" означает лицо, которое предоставляет в распоряжение железнодорожную инфраструктуру;
- в) "перевозчик" означает лицо, которое перевозит по железной дороге пассажиров и грузы в международном обмене в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ и Едиными правовыми предписаниями ЦИМ;
- г) "вспомогательный состав" означает работников или других лиц, услугами которых перевозчик или управляющий пользуется для выполнения договора, когда эти работники или эти другие лица находятся при выполнении своих обязанностей;
- д) "третье лицо" означает любое другое лицо, нежели управляющий, перевозчик и их вспомогательный состав;
- е) "лицензия" означает разрешение, выдаваемое в соответствии с законами и предписаниями государства, в котором перевозчик имеет штаб-квартиру своей основной деятельности, относящейся к деятельности железнодорожного перевозчика;
- ж) "гарантийное свидетельство безопасности" означает документ, удостоверяющий относительно перевозчика, что в соответствии с законами и предписаниями государства, в котором находится заимствованная инфраструктура,
 - внутренняя организация предприятия, а также
 - персонал и транспортные средства, используемые в заимствованной инфраструктуре, отвечают требованиям, предъявляемым в области безопасности, в целях обеспечения нормальной службы в этой инфраструктуре.

Статья 4

Право императивного характера

За исключением противоположного положения в настоящих Единых правовых предписаниях, любое условие договора, непосредственно или косвенно отступающее от этих Единых правовых предписаний, недействительно и лишено законной силы. Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора. Несмотря на это договора стороны, могут расширить свою ответственность и свои обязательства, предусмотренные настоящими Едиными правовыми предписаниями, или они могут устанавливать максимальную сумму возмещения за материальный ущерб.

Раздел II. ДОГОВОР ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ

Статья 5

Содержание и форма

§ 1 Отношения между управляющим и перевозчиком регулируются договором об использовании.

§ 2 В частности, в договоре регулируются административные, технические и финансовые условия использования. По крайней мере, он содержит следующие указания:

- а) используемая инфраструктура,
- б) рамки использования,
- в) услуги управляющего,
- г) услуги перевозчика,
- д) используемый персонал,
- е) используемые транспортные средства,
- ж) финансовые условия.

§ 3 Договор должен быть подтвержден письменно или в другой соответствующей форме. Отсутствие или неправильность письменного подтверждения или другой соответствующей формы или отсутствие одного из указаний, предусмотренных в § 2, не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием Единых правовых предписаний.

Статья 6

Особые обязательства перевозчика и управляющего

§ 1 Перевозчик должен иметь разрешение на осуществление деятельности по железнодорожным перевозкам. Используемые персонал и транспортные средства должны отвечать требованиям безопасности. Управляющий может потребовать, чтобы перевозчик доказал путем предъявления действительных лицензий и гарантийного свидетельства безопасности или заверенных должным образом копий или другим путем, что эти условия соблюдены.

§ 2 Перевозчик должен сообщать управляющему о всех событиях, способных повлиять на действительность его лицензии, его гарантийных свидетельств безопасности или других подтверждающих документов.

§ 3 Управляющий может потребовать, чтобы перевозчик доказал, что он заключил достаточно полный договор о страховании ответственности или принял соответствующие меры для покрытия на любом обосновании всех претензий, указанных в статьях 9 - 21. Перевозчик должен ежегодно подтверждать путем представления свидетельства, составленного в правильной и надлежащей форме, что договор о страховании ответственности или соответствующие меры по-прежнему действительны; он должен сообщать управляющему о любом относящемся к этому изменении до того, как оно начнет действовать.

§ 4 Договаривающиеся стороны должны взаимно информировать друг друга о любом событии, которое может помешать выполнению заключенного ими договора.

Статья 7

Срок действия договора

§ 1 Договор об использовании может заключаться на определенный или неопределенный период.

§ 2 Управляющий может немедленно расторгнуть договор об использовании, если:

- а) перевозчик не имеет больше права заниматься деятельностью по железнодорожной перевозке;
- б) используемый персонал и транспортные средства не отвечают больше требованиям безопасности;
- г) перевозчик просрочил платежи, а именно:

1. в период двух следующих друг за другом сроков платежей на сумму, превышающую эквивалентную стоимость месячного использования, или

2. в период, превышающий два срока платежей на сумму, равную эквивалентной стоимости двухмесячного использования;

д) перевозчик нарушил явным образом одно из особых обязательств, предусмотренных в статье 6, § 2 и 3.

§ 3 Перевозчик может немедленно расторгнуть договор об использовании, если управляющий теряет свое право управлять инфраструктурой.

§ 4 Каждая договаривающаяся сторона может немедленно расторгнуть договор об использовании в случае явного нарушения другой стороной одного из основных обязательств, если это обязательство касается безопасности лиц и имущества; договаривающиеся стороны могут устанавливать способы исполнения этого права.

§ 5 Договаривающаяся сторона, являющаяся инициатором расторжения договора, отвечает по отношению к другой договаривающейся стороне за вытекающий из этого ущерб, если только она не докажет, что ущерб не был нанесен по ее вине.

§ 6 Договаривающиеся стороны могут устанавливать условия, отступающие от положений § 2 пункты, "г" и "д", и § 5.

Раздел III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Статья 8

Ответственность управляющего

§ 1 Управляющий несет ответственность за:

- а) телесные повреждения (смерть, ранения или любое другое посягательство на физическое или психическое состояние),
- б) материальный ущерб (разрушение или повреждение движимого и недвижимого имущества),
- в) денежный ущерб, связанный с возмещением убытков, причитающимся с перевозчика в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ и Едиными правовыми предписаниями ЦИМ, причиненные перевозчику или его вспомогательному составу во время использования инфраструктуры и возникшие в инфраструктуре.

§ 2 Управляющий освобождается от этой ответственности в случае:

а) телесных повреждений и денежного ущерба, связанных с возмещением убытков, причитающимся с перевозчика в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИВ:

1. если наносящий ущерб случай был вызван не относящимися к эксплуатации обстоятельствами, которых управляющий, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить их последствия,

2. в той мере, в которой наносящий ущерб случай произошел по вине лица, которому был нанесен ущерб,

3. если наносящий ущерб случай был вызван поведением третьего лица, которого управляющий, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить его последствия;

б) материального ущерба и денежного ущерба, связанных с возмещением убытков, причитающимся с перевозчика в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИМ, если ущерб причинен по вине перевозчика или по его распоряжению, а не по вине управляющего или по причине обстоятельства, которых управляющий не смог избежать или предотвратить их последствия.

§ 3 Если наносящий ущерб случай был вызван поведением третьего лица и если несмотря на это управляющий не полностью

освобождается от своей ответственности в соответствии с § 2, пункт "а", то он отвечает за все в рамках настоящих Единых правовых предписаний, не нанося ущерба его возможному иску против третьего лица.

§ 4 Договаривающиеся стороны могут устанавливать, ответственен ли и в какой мере управляющий за ущерб, причиненный перевозчику в связи с запаздыванием в эксплуатации или ее нарушением.

Статья 9

Ответственность перевозчика

§ 1 Перевозчик несет ответственность за:

а) телесные повреждения (смерть, ранения или любое другое посягательство на физическое или психическое состояние),

б) материальный ущерб (разрушение или повреждение движимого и недвижимого имущества),

причиненные во время использования инфраструктуры управляющему или его вспомогательному составу используемыми транспортными средствами или перевозимыми пассажирами или грузами.

§ 2 Перевозчик освобождается от этой ответственности в случае:

а) телесных повреждений:

1. если наносящий ущерб случай был вызван не относящимися к эксплуатации обстоятельствами, которых перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить их последствия,

2. в той мере, в которой наносящий ущерб случай произошел по вине лица, которому был нанесен ущерб,

3. если наносящий ущерб случай был вызван поведением третьего лица, которого перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить его последствия;

б) материального ущерба, если ущерб причинен по вине управляющего или по его распоряжению, а не по вине перевозчика или по причине обстоятельств, которых перевозчик не смог избежать или предотвратить их последствия.

§ 3 Если наносящий ущерб случай был вызван поведением третьего лица и если несмотря на это перевозчик не полностью освобождается от своей ответственности в соответствии с § 2, пункт "а", то он отвечает за все в рамках настоящих Единых правовых предписаний, не нанося ущерба его возможному иску против третьего лица.

§ 4 Договаривающиеся стороны могут устанавливать, ответственен ли и в какой мере перевозчик за ущерб, причиненный управляющему в связи с нарушением эксплуатации.

Статья 10

Совпадающие обоснования

§ 1 Если вменяемые в вину управляющему и перевозчику обоснования способствовали нанесению ущерба, то каждая договаривающаяся сторона отвечает лишь в той мере, в которой обоснования, вменяемые ей в вину в соответствии со статьями 8 и 9, способствовали нанесению ущерба. Если невозможно установить, в какой мере соответствующие обоснования способствовали нанесению ущерба, то каждая сторона возмещает понесенный ею ущерб.

§ 2 По аналогии применяется § 1, если вменяемые в вину управляющему и нескольким перевозчикам, использующим одну и ту же инфраструктуру, обоснования способствовали нанесению ущерба.

§ 3 В случае ущерба, указанного в статье 9, по аналогии применяется § 1, первая фраза, если вменяемые в вину нескольким перевозчикам, использующим одну и ту же инфраструктуру, обоснования способствовали нанесению ущерба. Если невозможно установить, в какой мере соответствующие обоснования способствовали нанесению ущерба, то перевозчики в равной мере несут ответственность перед управляющим.

Статья 11

Возмещение убытков в случае гибели

§ 1 В случае гибели возмещение убытков включает:

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

б) не при мгновенном наступлении смерти - возмещение убытков, предусмотренное в статье 12.

§ 2 Если в случае гибели лица, которых погибшее лицо по закону обязано было или в будущем было бы обязано обеспечивать материально, потеряли кормильца, то за эту потерю также должно быть выплачено возмещение. Требование лиц по возмещению убытков, которых погибшее лицо обеспечивало материально без обязательства, имеющего силу закона, регулируется национальным законодательством.

Статья 12

Возмещение убытков в случае ранений

В случае ранений или прочего нанесения ущерба физическому или психическому состоянию возмещение ущерба включает:

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

б) имущественный ущерб, который пассажир несет из-за полной или частичной нетрудоспособности или из-за увеличения его потребностей.

Статья 13

Возмещение расходов, связанных с прочим ущербом

Национальное законодательство определяет, должен ли управляющий или перевозчик и в какой мере возмещать расходы, связанные с прочими телесными повреждениями, чем те, которые предусмотрены в статьях 11 и 12.

Статья 14

Форма и сумма возмещения убытков в случае гибели и ранений

§ 1 Возмещение убытков, предусмотренное в статье 11, § 2, и в статье 12, пункт "б", должно предоставляться в форме суммы капитала. Однако если национальное законодательство допускает предоставление ежегодного дохода, то убытки возмещаются в этой форме, если травмированное лицо или правомочные лица требуют этого согласно статье 11, § 2.

§ 2 Сумма возмещаемых согласно § 1 убытков определяется национальным законодательством. Однако при применении настоящих Единых правовых предписаний действует максимальный предел в размере 175000 расчетных единиц для суммы капитала или ежегодного

дохода, соответствующего этой сумме, если национальное законодательство предусматривает максимальный предел более низкой суммы.

Статья 15

Утрата права на ограничение ответственности

Пределы ответственности, предусмотренные в Единых правовых предписаниях, а также положения национального законодательства, которые ограничивают компенсацию ущерба определенной суммой, не применяются, если будет доказано, что возникший ущерб объясняется действием или упущением причинившего ущерб лица либо намерением причинить такой ущерб, либо риском и пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен.

Статья 16

Перевод и начисление процентов

§ 1 Если расчет возмещения требует перевода сумм, выраженных в иностранной валюте, то этот перевод осуществляется по курсу, действующему в момент и в месте платежа возмещения.

§ 2 Правомочное лицо может требовать начисления процентов на возмещение в размере пяти процентов годовых, начиная со дня открытия процедуры мировых соглашений, обращения в арбитражный суд, предусмотренный в разделе V Конвенции, или со дня подачи иска.

Статья 17

Ответственность в случае ядерного происшествия

Управляющий и перевозчик освобождаются от ответственности, вменяемой им согласно настоящим Единым правовым предписаниям, если ущерб обусловлен ядерным происшествием и если согласно законам и предписаниям государства об ответственности в области ядерной энергии ответственность за данный ущерб несет владелец ядерной установки или лицо, имеющее с ним равные права.

Статья 18

Ответственность за вспомогательный состав

Управляющий и перевозчик отвечают за свой вспомогательный состав.

Статья 19

Прочие претензии

§ 1 Во всех случаях, на которые распространяется применение настоящих Единых правовых предписаний, любая претензия об ответственности и на любом обосновании может быть предъявлена управляющему или перевозчику лишь на условиях и в пределах этих Единых правовых предписаний.

§ 2 То же самое касается любых претензий в отношении вспомогательного состава, за который управляющий или перевозчик несет ответственность согласно статье 18.

Статья 20

Спорные соглашения

Договаривающиеся стороны по отношению друг к другу могут устанавливать условия, на которых они предъявляют или отказываются от предъявления своих прав по возмещению убытков.

Раздел IV. ПРЕТЕНЗИИ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО СОСТАВА

Статья 21

Претензии против управляющего или перевозчика

§ 1 Вспомогательный состав перевозчика может привлечь управляющего к ответственности в отношении любой претензии, касающейся ущерба, причиненного им на любом обосновании, лишь на условиях и в пределах настоящих Единых правовых предписаний.

§ 2 Вспомогательный состав управляющего может привлечь перевозчика к ответственности в отношении любой претензии, касающейся ущерба, причиненного им на любом обосновании, лишь на условиях и в пределах настоящих Единых правовых предписаний.

Раздел V. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРАВ

Статья 22

Мировые соглашения

Договаривающиеся стороны могут договариваться о процедуре мировых соглашений или об обращении в арбитражный суд, предусмотренный в разделе V Конвенции.

Статья 23

Регрессный иск

Обоснованность оплаты, произведенной перевозчиком на основе Единых правовых предписаний ЦИВ или Единых правовых предписаний ЦИМ, не может оспариваться, если возмещение было установлено в судебном порядке и управляющий был надлежащим образом вызван в суд для участия в судебном разбирательстве.

Статья 24

Суд

§ 1 Иски в судебном порядке, основанные на настоящих Единых правовых предписаниях, могут предъявляться судам государств-членов, назначенных с общего согласия договаривающихся сторон.

§ 2 За исключением противоположной договоренности между сторонами, компетентным судом является суд государства-члена, в котором управляющий имеет свое основное место расположения.

Статья 25

Срок давности

§ 1 Срок давности исков, основанных на настоящих Единых правовых предписаниях, истекает после трех лет.

§ 2 Срок давности начинает истекать со дня причинения ущерба.

§ 3 В случае гибели лиц срок давности иска истекает после трех лет, считая со дня, следующего за днем смерти, учитывая при этом, что этот срок не может превышать пяти лет, считая со дня, следующего за днем, когда произошел несчастный случай.

§ 4 Регрессный иск против лица, несущего ответственность, может быть предъявлен даже после истечения срока давности, предусмотренного в § 1, если оно продолжает быть ответственным в срок, определенный законом государства, в котором начато расследование. Однако этот срок не может быть меньше 90 дней, считая со дня, когда лицо, предъявившее регрессный иск, урегулировало требование или само получило уведомление о вызове в суд.

§ 5 Срок давности временно прерывается, если спорящие стороны договариваются о процедуре мирового соглашения или передают это на рассмотрение арбитражного суда, предусмотренного в разделе V Конвенции.

§ 6 Кроме того, для приостановления и прерывания истечения срока давности действует национальное законодательство.

Приложение F
к Конвенции

ЕДИНЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СТАНДАРТОВ

И ПРИНЯТИИ ЕДИНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ

К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ОБОРУДОВАНИЮ, ПРЕДНАЗНАЧЕННОМУ

ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ОБМЕНЕ (АПТУ)

Статья первая

Область применения

Настоящие Единые правовые предписания устанавливают процедуру утверждения технических стандартов и принятия единых технических предписаний для железнодорожного оборудования, предназначенного для использования в международном обмене.

Статья 2

Определения

Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний и их Дополнений термин:

а) "государство-участник" означает любое государство-член Организации, не сделавшее в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза, Конвенции заявление, касающееся этих Единых правовых предписаний;

б) "международный обмен" означает движение железнодорожных транспортных средств по железнодорожным линиям на территории по крайней мере двух государств-участников;

в) "предприятие железнодорожной перевозки" означает любое частное или государственное предприятие, имеющее право перевозить пассажиров или грузы, обеспечивая при этом службу тяги;

г) "управляющий инфраструктурой" означает любое предприятие или любую власть, которые управляют железнодорожной инфраструктурой;

д) "железнодорожное оборудование" означает любое железнодорожное оборудование, предназначенное для использования в международном обмене, в частности железнодорожные транспортные средства и инфраструктуру;

е) "железнодорожное транспортное средство" означает любое транспортное средство, способное передвигаться на своих собственных колесах по железнодорожным путям с или без помощи средств тяги;

ж) "тяговое транспортное средство" означает железнодорожное транспортное средство, снабженное средством тяги;

з) "грузовой вагон" означает железнодорожное транспортное средство, не снабженное средством тяги и предназначенное для перевозки грузов;

и) "пассажирский вагон" означает железнодорожное транспортное средство, не снабженное средством тяги и предназначенное для перевозки пассажиров;

к) "железнодорожная инфраструктура" означает все железные дороги и стационарные установки в той мере, в которой они необходимы

для движения железнодорожных транспортных средств и обеспечения безопасности обмена;

л) "технический стандарт" означает любую техническую спецификацию, утвержденную национальной или международной организацией по стандартизации согласно ее собственным процедурам; любая техническая спецификация, разработанная в рамках Европейских сообществ, приравнивается к техническому стандарту;

м) "техническое предписание" означает любое правило, не являющееся техническим стандартом, касающееся конструкции, эксплуатации, технического обслуживания или процедуры относительно железнодорожного оборудования;

н) "Комиссия технических экспертов" означает Комиссию, предусмотренную в статье 13, § 1, пункт "е", Конвенции.

Статья 3

Цель

§ 1 Утверждение технических стандартов и принятие единых технических предписаний для железнодорожного оборудования имеют целью:

а) способствовать свободному обращению транспортных средств и свободному использованию другого железнодорожного оборудования в международном обмене;

б) содействовать обеспечению безопасности, надежности и эксплуатационной готовности в международном обмене;

в) учитывать вопросы защиты окружающей среды и здравоохранения.

§ 2 При утверждении технических стандартов и принятии единых технических предписаний учитываются лишь те, которые были разработаны на международном уровне.

§ 3 По мере возможности:

а) следует обеспечивать интероперабельность систем и технических составляющих, необходимых в международном обмене;

б) технические стандарты и единые технические предписания направлены на достижение эффективности; в случае необходимости они имеют варианты.

Статья 4

Разработка технических стандартов и предписаний

§ 1 Разработка технических стандартов и единых технических предписаний, касающихся железнодорожного оборудования, находится в ведении организаций, признанных компетентными в данной области.

§ 2 Стандартизация промышленной продукции и процедур находится в ведении признанных национальных и международных организаций по стандартизации.

Статья 5

Утверждение технических стандартов

§ 1 Требование об утверждении технического стандарта может быть представлено:

а) любым государством-участником;

б) любой организацией региональной экономической интеграции, которой ее государства-члены передали полномочия принимать законы в области технических стандартов, относящихся к железнодорожному оборудованию;

в) любой национальной или международной организацией по стандартизации, занимающейся стандартизацией в железнодорожной области;

г) любой международной представительной ассоциацией, для членов которой при выполнении их деятельности наличие технических стандартов на железнодорожное оборудование необходимо по причинам безопасности и экономии.

§ 2 Комиссия технических экспертов принимает решение об утверждении технического стандарта согласно процедуре, предусмотренной в статьях 16, 20 и 33, § 6, Конвенции. Решения вступают в силу согласно статье 35, § 3 и 4, Конвенции.

Статья 6

Принятие единых технических предписаний

§ 1 Требование о принятии единого технического предписания может быть представлено:

а) любым государством-участником;

б) любой организацией региональной экономической интеграции, которой ее государства-члены передали полномочия принимать законы в области технических предписаний, относящихся к железнодорожному оборудованию;

в) любой международной представительной ассоциацией, для членов которой при выполнении их деятельности наличие единых технических предписаний на железнодорожное оборудование необходимо по причинам безопасности и экономии.

§ 2 Комиссия технических экспертов принимает решение о принятии единого технического предписания согласно процедуре, предусмотренной в статьях 16, 20 и 33, § 6, Конвенции. Решения вступают в силу согласно статье 35, § 3 и 4, Конвенции.

Статья 7

Форма требований

Требования, о которых идет речь в статьях 5 и 6, должны быть полными, согласованными и мотивированными. Они должны направляться Генеральному секретарю Организации на одном из ее рабочих языков.

Статья 8

Технические дополнения

§ 1 Утвержденные технические стандарты и принятые единые технические предписания приведены в перечисленных ниже Дополнениях к настоящим Единым правовым предписаниям:

а) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся ко всему парку железнодорожных транспортных средств (Дополнение 1);

б) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к тяговым транспортным средствам (Дополнение 2);

в) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к грузовым вагонам (Дополнение 3);

- г) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к пассажирским вагонам (Дополнение 4);
- д) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к другим инфраструктурным установкам, нежели к тем, которые указаны в пункте "е" (Дополнение 5);
- е) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к системам безопасности движения и регулирования (Дополнение 6);
- ж) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к системам информационных технологий (Дополнение 7);
- з) Технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к любому другому железнодорожному оборудованию (Дополнение 8).

§ 2 Дополнения являются неотъемлемой частью настоящих Единых правовых предписаний. Их структура должна учитывать особенности ширины железнодорожной колеи, габаритов, систем энергоснабжения и систем безопасности движения и регулирования в государствах-участниках.

§ 3 После вступления в силу Протокола от 3 июня 1999 года Дополнения будут содержать текст, который будет утвержден Комиссией технических экспертов согласно той же самой процедуре, которая предусмотрена в статьях 16, 20 и 33, § 6, Конвенции в отношении изменений Дополнений.

Статья 9

Заявления

§ 1 Любое государство-участник в четырехмесячный срок с момента извещения Генеральным секретарем о решении Комиссии технических экспертов может представить ему мотивированное заявление, согласно которому оно не будет применять или будет применять частично утвержденный технический стандарт или принятое единое техническое предписание относительно железнодорожной инфраструктуры, расположенной на ее территории, и осуществления обмена в этой инфраструктуре.

§ 2 Государства-участники, сделавшие заявление согласно § 1, не учитываются при установлении количества государств, которые должны представить возражение в соответствии со статьей 35, § 4, Конвенции, с тем чтобы решение Комиссии технических экспертов не вступило в силу.

§ 3 Государство, которое сделало заявление в соответствии с § 1, может от него отказаться в любое время, проинформировав об этом Генерального секретаря. Этот отказ вступает в силу в первый день второго месяца, следующего за представлением информации.

Статья 10

Прекращение действия Технического единства

Во всех государствах-участниках Международной конвенции относительно Технического единства железных дорог, подписанной в Берне 21 октября 1882 года, в ее редакции от 1938 года, вступление в силу Дополнений, принятых Комиссией технических экспертов в соответствии со статьей 8, § 3, влечет за собой прекращение действия вышеупомянутой Конвенции.

Статья 11

Первенство Дополнений

§ 1 После вступления в силу Дополнений, принятых Комиссией технических экспертов в соответствии со статьей 8, § 3, технические стандарты и единые технические предписания, содержащиеся в этих Дополнениях, преобладают в отношениях между государствами-участниками над положениями Международной конвенции относительно Технического единства железных дорог, подписанной в Берне 21 октября 1882 года, в ее редакции от 1938 года.

§ 2 После вступления в силу Дополнений, принятых Комиссией технических экспертов в соответствии со статьей 8, § 3, настоящие Единые правовые предписания, а также технические стандарты и единые технические предписания, содержащиеся в этих Дополнениях, преобладают в государствах-участниках над техническими положениями:

- а) Договора о взаимном использовании пассажирских и багажных вагонов в международном обмене (RIC),
- б) Договора о взаимном использовании грузовых вагонов в международном обмене (RIV).

* * *

На первом этапе уже существующие и принятые на международном уровне технические стандарты и единые технические предписания, относящиеся к железнодорожному оборудованию, в том виде, в котором они приведены в Техническом единстве, в RIV и RIC, а также технические памятки UIC будут внесены в вышеперечисленные Дополнения.

Приложение G
к Конвенции

ЕДИНЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

О ТЕХНИЧЕСКОМ ДОПУСКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ,

ИСПОЛЬЗУЕМОГО В МЕЖДУНАРОДНОМ ОБМЕНЕ (АТМФ)

Статья первая

Область применения

Настоящие Единые правовые предписания устанавливают процедуру, согласно которой железнодорожные транспортные средства и другое железнодорожное оборудование допускаются к обращению и использованию в международном обмене.

Статья 2

Определения

Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний и их Дополнений термин:

- а) "государство-участник" означает любое государство-член, не сделавшее в соответствии со статьей 42, § 1, первая фраза, Конвенции, заявление, касающееся этих Единых правовых предписаний;
- б) "международный обмен" означает движение железнодорожных транспортных средств по железнодорожным линиям на территории по крайней мере двух государств-участников;
- в) "предприятие железнодорожной перевозки" означает любое частное или государственное предприятие, имеющее право перевозить пассажиров или грузы, обеспечивая при этом службу тяги;
- г) "управляющий инфраструктурой" означает любое предприятие или любую власть, которые управляют железнодорожной инфраструктурой;
- д) "владелец" означает лицо, эксплуатирующее экономически и длительно вагон в качестве транспортного средства, независимо от того, является ли он собственником вагона или имеет право им распоряжаться;
- е) "технический допуск" означает процедуру, применяемую компетентной властью для допуска железнодорожного транспортного средства к движению и для допуска другого железнодорожного оборудования к использованию в международном обмене;
- ж) "допуск типа конструкции" означает процедуру, относящуюся к типу конструкции железнодорожного транспортного средства, применяемую компетентной властью, в результате которой она предоставляет право, путем применения упрощенной процедуры, допуска к эксплуатации транспортных средств, отвечающих данному типу конструкции;
- з) "допуск к эксплуатации" означает право, предоставленное компетентной властью для каждого железнодорожного транспортного средства двигаться в международном обмене;
- и) "железнодорожное транспортное средство" означает любое транспортное средство, способное передвигаться на своих собственных колесах по железнодорожным путям с или без помощи средств тяги;
- к) "другое железнодорожное оборудование" означает любое другое железнодорожное оборудование, предназначенное для использования в международном обмене, нежели железнодорожное транспортное средство;
- н) "Комиссия технических экспертов" означает Комиссию, предусмотренную в статье 13, § 1, пункт "е", Конвенции.

Статья 3

Допуск к международному обмену

§ 1 Для обращения в международном обмене каждое железнодорожное транспортное средство должно быть допущено в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями.

§ 2 Технический допуск имеет целью проверить, что железнодорожные транспортные средства отвечают:

- а) предписаниям конструкции, содержащимся в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ,
- б) предписаниям конструкции и оборудования, содержащимся в Дополнении к РИД,
- в) особым условиям допуска во исполнение статьи 7, § 2 или 3.

§ 3 Параграфы 1 и 2, а также нижеследующие статьи применяются по аналогии к техническому допуску другого железнодорожного оборудования и к элементам конструкции либо железнодорожных транспортных средств, либо другого железнодорожного оборудования.

Статья 4

Процедура

§ 1 Технический допуск производится:

- а) либо в один этап, предоставляя допуск к эксплуатации определенному индивидуальному железнодорожному транспортному средству,

- б) либо в два последовательных этапа, предоставляя:
1. допуск типа конструкции определенному виду железнодорожных транспортных средств,
 2. эксплуатации индивидуальным транспортным средствам, отвечающим этому виду конструкции, посредством упрощенной процедуры, подтверждающей принадлежность к этому виду.
- § 2 Это положение не препятствует применению статьи 10.

Статья 5

Компетентная власть

§ 1 Технический допуск железнодорожных транспортных средств к движению в международном обмене находится в ведении национальной или международной власти, компетентной в данной области в соответствии с законами и предписаниями, действующими в каждом государстве-участнике.

§ 2 Власти, указанные в § 1, могут передавать признанным в этой области организациям компетенцию предоставлять технический допуск при условии обеспечения ими контроля. Передача компетенции по предоставлению технического допуска одному предприятию железнодорожной перевозки, исключая других из этой компетенции, не разрешается. Кроме того, из передачи исключается управляющий инфраструктурой, который прямо или косвенно участвует в конструкции железнодорожного оборудования.

Статья 6

Признание технического допуска

Допуск типа конструкции и допуск к эксплуатации, предоставляемые в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями компетентной властью государства-участника, а также соответствующие свидетельства признаются, без проведения дополнительного рассмотрения и нового технического допуска, властями в остальных государствах-участниках в целях обращения и использования на территории этих остальных государств.

Статья 7

Предписания конструкции, применяемые к транспортным средствам

§ 1 Для допуска к обращению в международном обмене железнодорожные транспортные средства должны отвечать:

- а) предписаниям конструкции, содержащимся в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ,
- б) предписаниям конструкции и оборудования, содержащимся в Дополнении к РИД.

§ 2 При отсутствии положений в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ общепризнанные технические правила применяются к техническому допуску. Технический стандарт, даже если он не утвержден в соответствии с Едиными правовыми предписаниями АПТУ, является доказательством того, что техническая информация, содержащаяся в этом стандарте, является общепризнанным техническим правилом.

§ 3 В целях технического развития можно отступать от общепризнанных технических правил и предписаний конструкции, содержащихся в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ, при условии, что будут гарантированы:

- а) безопасность, по крайней мере, на том же уровне, что и безопасность, являющаяся результатом соблюдения этих правил и предписаний,
- б) а также интероперабельность.

§ 4 Если государство-участник в соответствии с § 2 или 3 имеет намерение допустить железнодорожное транспортное средство, оно должно незамедлительно проинформировать об этом Генерального секретаря Организации. Генеральный секретарь сообщает эту информацию остальным государствам-участникам. В месячный срок после получения информации Генерального секретаря государство-участник может потребовать созыва Комиссии технических экспертов, с тем чтобы она проверила соблюдение условий применения § 2 или 3. Комиссия принимает решение по данному вопросу в трехмесячный срок с момента получения Генеральным секретарем требования о созыве.

Статья 8

Предписания типа конструкции, применяемые к другому оборудованию

§ 1 Для допуска к обращению в международном обмене другое железнодорожное оборудование должно отвечать предписаниям конструкции, содержащимся в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ.

§ 2 По аналогии применяется статья 7, § 2 - 4.

§ 3 Продолжают действовать обязательства государств-участников, вытекающие для них из Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖД) от 31 мая 1985 года и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года, участниками которых они также являются.

Статья 9

Эксплуатационные предписания

§ 1 Предприятия железнодорожной перевозки, эксплуатирующие железнодорожное транспортное средство, допущенное к обращению в международном обмене, должны соблюдать эксплуатационные предписания транспортного средства в международном обмене, приведенные в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ.

§ 2 Предприятия или администрации, управляющие в государствах-участниках инфраструктурой, включая системы безопасности движения и регулирования, предназначенной и пригодной для эксплуатации в международном обмене, должны соблюдать технические предписания, приведенные в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ, и постоянно их придерживаться при конструкции или управлении этой инфраструктурой.

Статья 10

Технический допуск

§ 1 Технический допуск (допуск типа конструкции, допуск к эксплуатации) связан с типом конструкции железнодорожного транспортного

средства или с железнодорожным транспортным средством.

§ 2 Технический допуск может быть потребован:

- а) конструктором,
- б) предприятием железнодорожной перевозки,
- в) владельцем транспортного средства,
- г) собственником транспортного средства.

Требование может быть представлено любой компетентной властью одного из государств-участников, указанной в § 5.

§ 3 Тот, кто представляет требование о допуске к эксплуатации железнодорожных транспортных средств согласно упрощенной процедуре технического допуска (статья 4, § 1, пункт "б"), должен приложить к своему требованию свидетельство о допуске типа конструкции, составленное в соответствии со статьей 11, § 2, и доказать соответствующим образом, что транспортные средства, в отношении которых он требует допуска к эксплуатации, соответствуют этому типу конструкции.

§ 4 Технический допуск должен предоставляться безотносительно к качеству представляющего требование.

§ 5 Технический допуск предоставляется в принципе на неограниченный срок; он может быть общим или с определенными ограничениями.

§ 6 Допуск типа конструкции может быть изъят, если обращение железнодорожных транспортных средств, которые были или должны быть построены согласно соответствующему типу конструкции, больше не гарантируют безопасность, здравоохранение или защиту окружающей среды.

§ 7 Допуск к эксплуатации может быть изъят, если:

а) железнодорожное транспортное средство не отвечает больше предписаниям конструкции, содержащимся в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ, особым условиям его допуска во исполнение статьи 7, § 2 или 3, или предписаниям конструкции и оборудования, содержащимся в Дополнении к РИД, а также если владелец не исполнит это требование компетентной власти относительно устранения недостатков в предписываемый срок;

б) обязательства или условия, вытекающие из допуска с определенными ограничениями согласно § 5, не были выполнены или соблюдены.

§ 8 Лишь власть, предоставившая допуск типа конструкции или допуск к эксплуатации, имеет право его изъять.

§ 9 Допуск к эксплуатации может быть временно приостановлен, если:

а) не были проведены технический контроль, осмотр, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного транспортного средства, предписанные в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ, в особых условиях допуска во исполнение статьи 7, § 2 или 3, или в предписаниях конструкции и оборудования, содержащихся в Дополнении к РИД;

б) в случае серьезного повреждения железнодорожного транспортного средства распоряжение компетентной власти о предъявлении транспортного средства не было соблюдено;

в) не были соблюдены настоящие Единые правовые предписания и предписания Дополнений к Единым правовым предписаниям АПТУ;

г) так решает компетентная власть.

§ 10 Допуск к эксплуатации теряет силу в случае вывода из обращения железнодорожного транспортного средства. О выводе из обращения должно быть сообщено компетентной власти, которая предоставила допуск к эксплуатации.

§ 11 При отсутствии положений в настоящих Единых правовых предписаниях процедура технического допуска регулируется национальным законодательством государства-участника, в котором представлено требование о техническом допуске.

Статья 11

Свидетельства

§ 1 Допуск типа конструкции и допуск к эксплуатации констатируются в отличных друг от друга документах, которые называются "Свидетельство о допуске типа конструкции" и "Свидетельство о допуске к эксплуатации".

§ 2 В свидетельстве о допуске типа конструкции должны даваться уточнения относительно:

а) конструктора типа конструкции железнодорожного транспортного средства;

б) всех технических характеристик, необходимых для идентификации типа конструкции железнодорожного транспортного средства;

в) в случае необходимости - особых условий обращения для типа конструкции железнодорожного транспортного средства и железнодорожных транспортных средств, отвечающих этому типу конструкции.

§ 3 В свидетельстве о допуске к эксплуатации должны даваться уточнения относительно:

а) владельца железнодорожного транспортного средства;

б) всех технических характеристик, необходимых для идентификации железнодорожного транспортного средства, что может также осуществляться путем ссылки на свидетельство о допуске типа конструкции;

в) в случае необходимости - особых условий обращения железнодорожного транспортного средства;

г) в случае необходимости - его срока действия;

д) контроля железнодорожного транспортного средства, предписанного в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ, в особых условиях допуска во исполнение статьи 7, § 2 или 3, или в предписаниях конструкции и оборудования, содержащихся в Дополнении к РИД, а также всех других технических осмотров, относящихся к элементам конструкции и к определенным такелажным средствам транспортного средства.

§ 4 Свидетельства должны быть отпечатаны как минимум на двух языках, один из которых, по крайней мере, должен быть выбран из рабочих языков Организации.

Статья 12

Стандартные образцы

§ 1 Организация предписывает использование стандартных образцов "Свидетельства о допуске типа конструкции" и "Свидетельства о допуске к эксплуатации". Они разрабатываются и утверждаются Комиссией технических экспертов.

§ 2 По аналогии применяется статья 35, § 1 и 3 - 5, Конвенции.

Статья 13

Банк данных

§ 1 Организация несет ответственность за составление и обновление банка данных о железнодорожных транспортных средствах, допускаемых к обращению в международном обмене.

§ 2 Компетентные власти или, в случае необходимости, организации, которым ими выдано разрешение на допуск железнодорожного транспортного средства к эксплуатации, направляют незамедлительно в Организацию данные, необходимые для настоящих Единых правовых предписаний, относящихся к транспортным средствам, допускаемым к обращению в международном обмене. Комиссия технических экспертов

устанавливает, какие из этих данных являются необходимыми. Лишь эти данные заносятся в банк данных. Во всех случаях в Организацию направляются данные, касающиеся вывода из обращения, официального задержания, изъятия допуска к эксплуатации и изменений транспортного средства, отступающего от принятого типа конструкции.

§ 3 Данные, внесенные в банк данных, рассматриваются лишь в качестве опровержимого доказательства технического допуска транспортного средства.

§ 4 Внесенными данными могут пользоваться:

- а) государства-участники;
- б) предприятия железнодорожной перевозки, участвующие в международном обмене, имеющие свою штаб-квартиру в государстве-участнике;
- в) имеющие свою штаб-квартиру в государстве-участнике управляющие инфраструктурой, по которой осуществляется международный обмен;
- г) конструкторы железнодорожных транспортных средств в отношении их транспортных средств;
- д) владельцы железнодорожных транспортных средств в отношении их транспортных средств.

§ 5 Данные, к которым имеют доступ правомочные лица, указанные в § 4, а также условия этого доступа определены в дополнении к настоящим Единым правовым предписаниям. Это дополнение является неотъемлемой частью этих Единых правовых предписаний. Его содержание определяется Ревизионной комиссией согласно процедуре, предусмотренной в статьях 16, 17 и 33, § 4, Конвенции.

Статья 14

Надписи и знаки

§ 1 На железнодорожных транспортных средствах должны быть нанесены:

- а) знак, ясно устанавливающий, что они были допущены к обращению в международном обмене в соответствии с настоящими Едиными правовыми предписаниями, и
- б) другие надписи, предписанные в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ.

§ 2 Комиссия технических экспертов устанавливает знак, предусмотренный в § 1, пункт "а", а также переходные сроки, в течение которых железнодорожные транспортные средства, допускаемые к обращению в международном обмене, могут иметь надписи и знаки, отступающие от тех, которые предписаны в § 1.

§ 3 По аналогии применяется статья 35, § 1 и 3 - 5, Конвенции.

Статья 15

Техническое обслуживание

Железнодорожные транспортные средства и другое железнодорожное оборудование должны быть в хорошем состоянии исправности, с тем чтобы никоим образом не ставить под угрозу безопасность эксплуатации, не наносить вред окружающей среде и здравоохранению при их обращении или использовании в международном обмене. Для этого железнодорожные транспортные средства должны подвергаться контролю и техническому обслуживанию, предписанным в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ, в особых условиях допуска во исполнение статьи 7, § 2 или 3, или в предписаниях конструкции и оборудования, содержащихся в Дополнении к РИД.

Статья 16

Серьезные несчастные случаи и повреждения

§ 1 При серьезных несчастных случаях или повреждениях железнодорожных транспортных средств управляющие инфраструктурой совместно с владельцами и соответствующими предприятиями железнодорожной перевозки обязаны:

- а) незамедлительно принять необходимые меры для обеспечения безопасности железнодорожного движения, соблюдения окружающей среды и здравоохранения и
- б) установить причины серьезного несчастного случая или повреждения.

§ 2 В качестве серьезно поврежденного рассматривается транспортное средство, которое не может быть больше отремонтировано имеющимися подручными средствами и использоваться в составе поезда, а также двигаться на своих собственных колесах, не угрожая эксплуатации.

§ 3 О серьезных несчастных случаях и повреждениях сразу же сообщается власти, которая допустила транспортное средство к обращению. Эта власть может потребовать представить поврежденное транспортное средство, возможно, уже отремонтированное, для рассмотрения его соответствия требуемому допуску к эксплуатации. В случае необходимости процедура предоставления допуска к эксплуатации должна быть возобновлена.

§ 4 Компетентные власти государств-участников информируют Организацию о причинах серьезных несчастных случаев и повреждений в международном обмене. Комиссия технических экспертов может по просьбе государства-участника рассмотреть причины серьезных несчастных случаев и повреждений в международном обмене в целях возможного изменения предписаний конструкции и эксплуатации для железнодорожных транспортных средств и другого оборудования, содержащихся в Дополнениях к Единым правовым предписаниям АПТУ.

Статья 17

Задержание транспортных средств и отказ от них

Компетентная власть, указанная в статье 5, предприятие железнодорожной перевозки или управляющий инфраструктурой не могут отказаться от железнодорожных транспортных средств или задерживать их, если соблюдены настоящие Единые правовые предписания, предписания Дополнений к Единым правовым предписаниям АПТУ, особые условия допуска во исполнение статьи 7, § 2 или 3, а также предписания конструкции и оборудования, содержащиеся в Дополнении к РИД.

Статья 18

Несоблюдение предписаний

§ 1 При условии применения § 2 и статьи 10, § 9, пункт "в", юридические последствия, вытекающие из несоблюдения настоящих Единых правовых предписаний и предписаний Дополнений к Единым правовым предписаниям АПТУ, регулируются национальным законодательством государства-участника, компетентная власть которого предоставила допуск к эксплуатации, включая коллизионные нормы.

§ 2 Последствия гражданского и уголовного права, вытекающие из несоблюдения настоящих Единых правовых предписаний и предписаний Дополнений к Единым правовым предписаниям АПТУ, регулируются национальным законодательством государства-участника, в

котором управляющий инфраструктурой имеет свою штаб-квартиру, включая коллизионные нормы.

Статья 19

Споры

Два или несколько государств-участников, имеющих разногласия по поводу технического допуска железнодорожных транспортных средств и другого оборудования, предназначенных для использования в международном обмене, могут представить их Комиссии технических экспертов, если они не смогли урегулировать это непосредственно между собой. Такие споры могут также представляться в арбитражный суд в соответствии с процедурой, указанной в разделе V Конвенции.