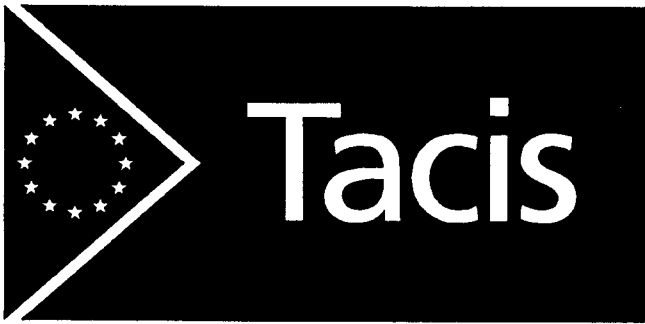




TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 2, Vol 1/2
Приложение 2, Том 1/2
February 1998
Февраль 1998



TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 2, Vol 1/2
Приложение 2, Том 1/2
February 1998
Февраль 1998

Appendix

2

Recommended Draft Legislation

Приложение

2

Рекомендуемые модели Законодательства

Содержание
Contents

Идентификационный номер документа
Document Identification Number

Краткое Руководство по Модельным Законам/Кодексам ТРАСЕКА
Brief Guide to the TRACECA Model Laws/Codes

RDL/3_R/12.97	Законодательство по транспорту (на русском языке) General Transport Law (Russian)
RDL/3_E/12.97	Законодательство по транспорту (на английском языке) General Transport Law (English)
RDL/4_R/12.97	Законодательство по автомобильному транспорту (на рус. яз.) Road Transport Law (Russian)
RDL/4_E/12.97	Законодательство по автомобильному транспорту (на англ. яз.) Road Transport Law (English)
RDL/5_R/12.97	Законодательство по железнодорожному транспорту (на рус.яз) Railway Transport Law (Russian)
RDL/5_E/12.97	Законодательство по железнодорожному транспорту (на англ.яз) Railway Transport Law (English)
RDL/6_R/12.97	Законодательство об экспедиторстве (на рус. яз) Freight Forwarding Law (Russian)
RDL/6_E/12.97	Законодательство об экспедиторстве (на англ. яз) Freight Forwarding Law (English)
RDL/7_R/12.97	Морской Кодекс (на рус. яз) Maritime Code (Russian)
RDL/7_E/12.97	Морской Кодекс (на англ. яз) Maritime Code (English)

BRIEF GUIDE TO THE TRACECA MODEL LAWS/CODES

1. INTRODUCTION

(a) Development of the models

At the first Regional Conference held in Almaty in May 1996 delegates approved the concept of developing model laws on road and rail transport as well as a general law on transport.

Following comments received from counterparts on the original draft proposals circulated at Tbilisi in October 1996 the ITF and NTF experts reviewed and revised the models and they were published in March 1997 as TRACECA recommended drafts. They have been very widely circulated.

Subsequent to this requests were received, notably from Turkmenistan for additional help with a model law/code dealing with freight forwarding and multimodal transport. Work was completed on this in August 1997.

During April 1997 Georgia passed a new Maritime Code based on model clauses developed with the project. After discussion with the remaining maritime powers of the TRACECA region it was decided to publish a modified version of the work started in Georgia as guidelines for other states during the last phase of the project.

It has therefore been decided to publish a second volume of TRACECA recommended drafts to include the model forwarding and model sea codes.

(b) Use of the models in national law-making

The Consultant has always stressed that the models did not have to be slavishly followed and that certain local details and variations would inevitably be made. Counterparts have in fact quite properly made their own adaptation of the models to suit their national policies.

The largest adaptation which has had to be made is incorporation by some states of provisions for passenger transport within the model codes. The Consultant advised that in Europe it was common for freight and passenger to be dealt with in separate laws or codes but some counterparts have preferred to remain with the Soviet/Russian legal tradition of having one comprehensive code. Unfortunately the Consultant received clear direction from the TRACECA administrators that the project terms of reference could not be extended to cover passenger matters. These additions made by counterparts to the models in individual states have therefore only received occasional assistance in brief discussions with the ITF experts.

Questions have also arisen as to whether to call the working drafts now presented, or in the process of presentation, to the respective Parliaments "Codes" or "Laws". This is an area where the Consultant has no preference and counterparts should use the title which best fits in with the general pattern of law-making in the individual state.

(c) Future developments

The passage of legislation based on, or inspired by, the model laws should be completed during the early part of 1998. This will have the effect of largely renewing the primary legislation concerning freight transport. The process of renewing the secondary legislation (normative acts) will then begin and this process will take some years to be completed. The Consultant recommends that steering committees drawing on the experience gained by the NTFs should be established to oversee the development of these detailed technical regulations.

2. MODEL LAW ON TRANSPORT

The law is intended as a general framework to ensure equality of treatment of the different modes and a common framework for regulation and supervision of transport.

The law introduces the concept of limited liability in the carriage of goods, which is necessary in order to obtain cost-effective liability insurance cover in a market economy.

The law ensures that the role of the state is limited essentially to regulating the activity of transport rather than directly carrying out transport activities.

The activity of carriage of goods and passengers is to be performed on the basis mainly of contractual stipulations freely entered into.

3. MODEL ROAD TRANSPORT CODE

Two key issues are covered by the model road transport code, administrative law related to operation of vehicles and private law determining the risks and responsibilities of contracting parties in road freight transport.

The model sets out the tasks of the Ministry(ies) in Charge of Transport in supervising and regulating the activities of road carriers. It also establishes a road transport advisory committee on which carrier and other interests will be represented, to discuss the execution of the code and transport policy in general.

The model establishes a framework for access of operators to the market, using concepts adapted from the European Union standards, including the necessity of professional competence for managers, good repute and adequate financial resources. Free market tariffs are to be the norm under the code.

The model sets limits on weights and dimensions of goods vehicles, again based on the standards of the European Union, although these have been adapted to meet the present local circumstances in the TRACECA region.

The model establishes requirements for civil liability insurance and the consignment notes to be used in road transport.

The model deals with the contract between the carrier and its customer and uses concepts from the CMR/KDPG Convention as the basis of the limited liability regime to be applied. The Consultant recommends the adoption of CMR for international transport and most states have now ratified or are ratifying CMR. Adoption of the model will mean that similar standards will apply to national transport operators.

4. MODEL RAIL TRANSPORT CODE

The model code sets up a corporate, independent structure for the railway, which is assumed to remain, at least for a transitional period, in public ownership. However the model gives powers to privatise certain ancillary services if desired. The model refers to a code of practice and to contracts between state and railway which could be loosely based on the provisions of the French railways SNCF. Much of the model is based on the COTIF/CIM provisions together with substantial elements from the previous USSR statutes where these remain relevant to the new market economy system.

The system of liability in freight transport is closely modelled on the COTIF/CIM Convention in line with recommendations of the Consultant to opt for a limited liability system. The procedure for claims is also modelled on CIM but a number of options have been left for counterparts to choose depending on the extent to which they wish to approximate their systems to European standards.

Within the project resources available, a framework for passenger transport has been inserted, the detail of which must be completed by counterparts.

The model provisions on direct mixed communication/multimodal transport were also left as a framework and it is intended that the provisions of the new model law on forwarding and multimodal transport could supersede many of the features of the existing system of direct mixed communication. Remaining features of this system could in future possibly be implemented by means of contractual agreements between inland waterway/road/rail/sea carriers rather than in the form of legislation.

5. MODEL FORWARDING AND MULTIMODAL TRANSPORT CODE

The model draws on the work completed earlier on the model road transport code by introducing a similar quality-based system of licensing for forwarders, who should demonstrate professional competence, good repute and adequate financial resources.

The model deals with the forwarder's liability both as agent and principal and is based on provisions found in the FIATA model rules for freight forwarding services and so is compatible with international standards of best practice.

The model similarly draws on best international practice in relation to multimodal transport services by adapting provisions found in the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. It is hoped that these provisions could largely supersede the existing laws concerning direct mixed communication which are to be found in codes or laws for individual modes of transport.

Adoption of the model provisions into national law, together with creation of Associations of Freight Forwarders, will give a stable and progressive base for the development of a vital new industry of forwarding in the TRACECA region.

6. MODEL MARITIME TRANSPORT CODE

The model code is based on a number of relevant International Maritime Organisation Conventions and on elements of the former USSR code which remain relevant. The Consultant recommended further departures from the 1968 USSR code in the commercial sections but these were not accepted by counterparts. The present model represents some progress in relation to existing laws but the Consultant would advocate further reforms in due course. The Consultant has advised counterparts on the form these further changes might take.

КРАТКОЕ РУКОВОДСТВО ПО МОДЕЛЯМ ЗАКОНОВ/КОДЕКСОВ ТРАСЕКА

1. ВВЕДЕНИЕ

(a) Разработка моделей

На первой Региональной Конференции проведенной в Алматы в мае 1996 делегаты одобрили концепцию разработки моделей законов по железнодорожному и автодорожному транспорту, а также общего транспортного законодательства.

С учетом комментариев партнеров по первоначальному проекту предложения который был распространен среди делегатов в Тбилиси в октябре 1996 года, эксперты НТГ и ИТГ пересмотрели и дополнили модели, которые были в последствии опубликованы в марте 1997 как рекомендуемые проекты законодательства в регионе ТРАСЕКА. Они были широко распространены.

Вслед за этим были получены просьбы, особенно из Туркменистана, о дополнительном содействии в области моделей законов/кодов по экспедированию и мультимодальному транспорту. Работа в этой области была закончена в августе 1997.

В апреле 1997 Грузия ввела в действие новый Морской Кодекс основанный на положениях модели разработанной в рамках проекта. После обсуждения с Морскими властями остальных стран ТРАСЕКА было принято решение опубликовать модифицированный вариант работы, начатой в Грузии, как руководство для других государств во время последней этапа проекта.

Таким образом было принято решение об опубликовании второго тома рекомендуемых проектов ТРАСЕКА, которые включили в себя модели кодексов по экспедированию и по морскому транспорту.

(б) Использование моделей при разработке национального законодательства

Консультанты всегда подчеркивали что модели законов необязательно должны быть полностью внедрены в предлагаемом виде, поскольку обязательно необходимо учитывать определенные местные особенности и детали и включать различные варианты. Партнеры отлично справились с задачей адаптации моделей к местным условиям и направлениям национальных политик.

Самой крупной адаптацией стало включение некоторыми странами положений по пассажирскому транспорту в текст моделей кодексов. Консультанты довели до сведения партнеров тот факт что в Европе пассажирские и грузовые перевозки обычно регулируются отдельными законами или кодексами, но некоторые из партнеров предпочли следовать традициям советской юридической системы использования единого кодекса. К сожалению Консультанты получили четкие указания от

администрации проекта ТРАСЕКА о том что техническое задание проекта не включает в себя пассажирский транспорт. Таким образом, изменения внесенные партнерами относительно пассажирского транспорта были только кратко обсуждены с экспертами ИТГ.

Также возник вопрос о том называть ли представляемые рабочие проекты в процессе их презентации в Парламенты “законами” или “кодексами”. В этой области, там где у Консультантов не было предпочтений, партнеры должны использовать название которое наиболее подходит юридической системе каждой конкретной страны.

(в) Дальнейшее развитие

Проведение законодательства базирующегося на моделях законов должно быть закончено в первой половине 1998 года. Это повлечет за собой серьезные изменения основного законодательства по грузовому транспорту. После этого начнется процесс изменения второстепенного законодательства (нормативные акты) который займет несколько лет для полного завершения. Консультанты рекомендуют организацию управляющих комитетов на базе опыта накопленного ИТГ для наблюдения за развитием этих детальных технических вопросов.

2. МОДЕЛИ ЗАКОНОВ ПО ТРАНСПОРТУ

Закон разработан как общая база для обеспечения равного отношения ко всем видам транспорта и общей основы для управления и регулирования транспорта.

Закон представляет концепцию ограниченной ответственности при перевозке грузов, что необходимо для получения соответствующего страхового покрытия ответственности в условиях рыночной экономики.

Закон обеспечивает ограничение роли государства до управления работой транспорта, в отличие от ранее существовавшего непосредственного проведения транспортных операций государством.

Операции по перевозке грузов и пассажиров в основном проводятся на базе свободно заключаемых контрактных соглашений.

3. МОДЕЛЬ КОДЕКСА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Модель кодекса автомобильного транспорта покрывает два основных вопроса: административное законодательство регулирующее использование транспортных средств и частное законодательство определяющее риски и ответственность контрактных сторон при грузовых перевозках.

Модель определяет задачи Министерства (Министерств) заведующего транспортом при проведении работы по контролю и регулированию деятельности автодорожных

перевозчиков. Она также оговаривает организацию совещательного комитета по дорожному транспорту в котором будут представлены перевозчики и прочие заинтересованные компании, с целью обсуждения выполнения кодекса и обмена мнениями относительно общей транспортной политики.

Модель определяет основу для доступа транспортных компаний на рынок, используя концепции адаптированные из стандартов Европейского Сообщества, включая необходимость профессиональной компетенции для менеджеров, наличие хорошей репутации и адекватных финансовых ресурсов. В соответствии с положениями кодекса свободные рыночные тарифы являются нормой.

Модель определяет ограничения веса и размеров грузовых автомобилей, опять же на основе стандартов Европейского Сообщества, хотя они были адаптированы с учетом местных особенностей региона ТРАСЕКА.

Модель определяет требования по страхованию гражданской ответственности и по использованию накладных при автоперевозках.

Модель оговаривает наличие контракта между перевозчиком и клиентом и использует концепции из Конвенций ЦМР/КДПГ как базу для определения режима ограниченной ответственности, который должен быть применен. Консультанты рекомендовали принятие ЦМР для международного транспорта, и большинство стран ратифицировали или находятся в процессе ратификации ЦМР. Принятие модели будет означать что сходные стандарты будут применяться в отношении транспортных компаний осуществляющих местные перевозки.

4. МОДЕЛЬ КОДЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Модель кодекса определяет корпоративную, независимую структуру для железной дороги, которая, как предполагается, останется, по крайней мере на протяжении переходного периода, общественной собственностью. Тем не менее модель позволяет, при желании, приватизацию некоторых вспомогатель

перевозчиков. Она также оговаривает организацию совещательного комитета по дорожному транспорту в котором будут представлены перевозчики и прочие заинтересованные компании, с целью обсуждения выполнения кодекса и обмена мнениями относительно общей транспортной политики.

Модель определяет основу для доступа транспортных компаний на рынок, используя концепции адаптированные из стандартов Европейского Сообщества, включая необходимость профессиональной компетенции для менеджеров, наличие хорошей репутации и адекватных финансовых ресурсов. В соответствии с положениями кодекса свободные рыночные тарифы являются нормой.

Модель определяет ограничения веса и размеров грузовых автомобилей, опять же на основе стандартов Европейского Сообщества, хотя они были адаптированы с учетом местных особенностей региона ТРАСЕКА.

Модель определяет требования по страхованию гражданской ответственности и по использованию накладных при автоперевозках.

Модель оговаривает наличие контракта между перевозчиком и клиентом и использует концепции из Конвенций ЦМР/КДПГ как базу для определения режима ограниченной ответственности, который должен быть применен. Консультанты рекомендовали принятие ЦМР для международного транспорта, и большинство стран ратифицировали или находятся в процессе ратификации ЦМР. Принятие модели будет означать что сходные стандарты будут применяться в отношении транспортных компаний осуществляющих местные перевозки.

4. МОДЕЛЬ КОДЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Модель кодекса определяет корпоративную, независимую структуру для железной дороги, которая, как предполагается, останется, по крайней мере на протяжении переходного периода, общественной собственностью. Тем не менее модель позволяет, при желании, приватизацию некоторых вспомогательных служб. Модель по сути своей и в области определения кодекса работы и отношений между государством и железной дорогой основывается на модели организации французской железной дороги SNCF. Большинство положений модели основано на положениях CJTIF/CIM а также на значительном количестве элементов нормативных положений СССР там где они могут быть применены в условиях рыночной экономики.

Система ответственности за грузовые перевозки очень близко повторяет систему определенную в конвенции COTIF/CIM и включает рекомендации Консультантов по выбору системы ограниченной ответственности. Процедура взыскания и предоставления исков также основана на CIM, но для партнеров существует возможность выбора из некоторого количества вариантов в зависимости от того насколько они хотят приблизить их системы к европейским стандартам.

В рамках имеющихся ресурсов проекта была разработана база для пассажирского транспорта, которая будет детально доработана партнерами.

Положения модели по прямому и смешанному сообщению/мультимодальному транспорту также были разработаны только в общих чертах, и существуют намерения заменить многие аспекты существующей системы прямого и смешанного сообщения. Остающиеся аспекты этой системы могут быть в будущем внедрены путем введения контрактных соглашений между речными/автодорожными/железнодорожными/морскими транспортными компаниями, а не путем изменения законодательства.

5. МОДЕЛЬ КОДЕКСА ПО ЭКСПЕДИРОВАНИЮ И МУЛЬТИМОДАЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ.

Модель основана на ранее завершенной модели кодекса автомобильного транспорта и включает сходную, основанную на качестве, систему лицензирования для экспедиторов, которые должны продемонстрировать профессиональную компетенцию, хорошую репутацию и наличие адекватных финансовых ресурсов.

Модель определяет как общую ответственность экспедитора, так и его ответственность в качестве агента и основывается на положениях основных правил ФИАТА для экспедиторских услуг - таким образом она является сопоставимой с международными стандартами.

Модель сходным образом включает лучший международный опыт по услугам мультимодального транспорта путем адаптирования положений Правил для мультимодальной транспортной документации UNCTAD/ICC. Есть надежда что эти положения могут в большей части заменить существующие законы относительно прямого смешанного сообщения, которые включены в кодексах или законах по отдельным видам транспорта.

Адаптация положений модели национальном законодательстве, совместно с организацией Ассоциации Экспедиторов, обеспечит надежную и прогрессивную основу для развития жизненно-необходимой новой индустрии экспедирования в регионе ТРАСЕКА.

6. МОДЕЛЬ КОДЕКСА МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Модель кодекса основана на нескольких актуальных Международных Конвенциях Морской Организации и на элементах кодекса бывшего СССР которые все еще применимы.

Консультант рекомендует в дальнейшем исходить из коммерческих секций кодекса СССР 1968, которые не были приняты партнерами. Настоящая модель представляет

некоторый прогресс в отношении существующих законов и Консультант поддержал бы со временем дальнейшие реформы. Консультант советовался с партнерами о возможности дальнейших форм изменений.



DRAFT FINAL

LAW ON TRANSPORT

Current Law defines the basis for legal, economic and organizational activity of transport.

SECTION 1. General Provisions.

Article 1. General concepts, adopted in the Law.

Transport of the State is registered on its territory railway, road, maritime, internal water, air, urban electric, including metro.

Transport enterprise is a legal entity, engaged in economic-commercial activity, dealing with goods, passenger, luggage carriage; transport means maintenance and repair and operating in compliance with the legislation of the state.

Carrier is either a legal entity or a physical person operating a vehicle or vessel in private or other kind of ownership, rendering services of passenger, luggage, goods and mail carriage for reward or for hire and having relevant permit or license, issued in compliance with the existing procedure. For the purposes of this Law the term "carrier" shall also include a freight forwarder or multimodal transport operator, whether or not either operates any vehicles.

Client (consignee, consignor, passenger, lessee) is either a legal entity or a physical person, or a state using transport in compliance with the agreement signed with a carrier.

Article 2. Legislation on transport.

Relations, connected with transport activity, are regulated by the current Law, Transport Codes, normative and legal acts in force.

Carriage and transshipment conditions; transport means use, ensuring road safety, recognition of labour protection rules, fire safety and sanitary norms procedures, are defined by regulations (normative and legal acts), regulating activities of the relevant modes of transport, approved in compliance with existing procedure and being compulsory for all the participants of transport relations and also by the agreement between the parties.

Article 3. About ownership in transport.

Transport in a state is based on various forms of ownership.

All transport owners are equal and are equally protected by law.

Railways of common access and roads of republican and local (oblast) significance, including engineering facilities on them, trunk pipelines, navigable waterways, lighthouses together with facilities and navigation signs, regulating and ensuring safety of shipping; ATC air-navigation appliances; telecommunication networks; engineering networks, connected with aircrafts, air carriage servicing technology and flights support; metro are presently state owned.

Article 4. Transport lands.

The following lands are recognized as transport lands:

- those, allotted to land users for transport units;
- those, allotted to transport, road and other enterprises, exercising roads and ways construction and operation.

Land relations, emerging while allotting lands for transport, and their use procedure are defined by the Land Code of the state, by Presidential and Governmental Decrees and by other regulations.

With the aim of providing reliable operation of facilities and other transport units in regions subject to land-slides, mud-slides, erosion and other dangerous natural phenomena protective zones might be organized.

Transport enterprises have the right to give the lands, allotted to them, for temporary use by other enterprises, organizations and individuals for cargo storage, sidings connection appliances, passenger services and other purposes, related to transport activity.

The use of lands, allotted for transport needs, is done in compliance with the procedure and conditions, defined in the Land Code of the state and Transport Codes, taking into account existing norms and design-technical documents.

SECTION 2. Transport activity state regulation and management system.

Article 5. State regulation of transport operation.

State regulation of transport activity is done in the form of legal support, licensing, taxation, loans, financing and price formation, investments, uniform social and scientific-technical policy, control over the execution of state legislation by transport enterprises.

State bodies do not have the right to interfere into the economic activity of transport enterprises and to use their operational personnel for other works, except in the cases, envisaged by the legislation.

Article 6. State management of transport.

Transport regulation is exercised by a state Regulatory body, established following the decision of the President and operating in accordance with the Regulations, approved by the Government.

The main tasks for state Regulatory bodies are:

- protection of the rights of the Republic of xxx in the area of transport;
- inter-state and international cooperation-operation in the area of transport;
- drafting legislative and other acts, standards, norms defining legal and normative procedure for all modes of transport operation regardless of the type of ownership;
- developing concepts and state national development programs for all modes of transport, making and implementing scientific-technical and social policy, personnel training and education;
- creating conditions to meet the demand of both the economy and population of the Republic in transportation and relevant services;
- control over transport services consumers' rights observance;
- the ensuring of timely and qualified supply of transportation services exists to meet state needs of the Republic and population;
- coordination of work and performing transport complex state regulation function in the Republic of xxx;
- maintaining forecasts and statistics.

Article 7. Licensing of transport activity.

Some kind of activities, related to transport process implementation are exercised on the basis of a special permit (license).

The list of transport activities subject to licensing is compiled by legislation.

License issue and revocation procedure is defined by the legislation.

Article 8. Main functions of local executive authorities in the area of transport.

Local executive authorities perform the following functions:

- state regulation of transport enterprises in state and municipal ownership;
- creation of appropriate conditions for entities and individuals subject to transport relations;
- creation and implementation of local programs for transport development;
- strengthening of logistical and social basis of transport.

Power of local executive authorities in the area of transport is exercised in compliance with the legislation on local representative and executive bodies and other legislative and normative acts, defining their competence.

SECTION 3. Main provisions for transport activity.

Article 9. Basis for economic and business activity.

The basis for economic and business relations in transport is formed by transport services demand and supply market.

Transport enterprises are free to develop plans, sign agreements to perform job and render services according to client's needs.

Passenger transport enterprises which are not profitable because of current regulated tariffs are subsidized out of republican and local budget accordingly.

State power and regulatory bodies while granting privileges for transport services to certain categories of population, including the right for free travel, should identify the source of financing to compensate transport enterprises.

Construction of stations, terminals, metro, ports, piers, airports, pedestrian bridges and tunnels, passenger platforms and other population services facilities is done using the funds of both republican and local budgets, transport enterprises and voluntary dues from legal entities and physical persons.

Maintenance of navigable waterways, shipping locks, shipping safety inspectorate is performed using the funds of the republican budget.

For using state-owned ports, waterways, ATC and air-navigation services in the airspace both legal entities and physical persons, including foreign, pay the dues, the procedure and amount of which is defined by normative/legal acts and inter-governmental agreements.

Article 10. Carriage of goods, passengers and luggage, transport freight-forwarding services.

1. Carriage of goods, passengers and luggage, transport freight-forwarding services are performed on the basis of a carriage or other relevant agreement.
2. Conditions for the carriage of goods, passengers, luggage, performing transport freight-forwarding operations and liability of the parties for the above activities are defined by the agreement between the parties, provided the Civil Code and other legislative acts and rules, issued in compliance with the existing procedure, do not envisage different.
3. Organizations of different modes of transport may conclude agreements on the organization of goods transportation (nodes agreement, agreements for centralized import/export of goods and others). Signing procedure for such agreements is defined by legislative transport acts adopted in compliance with the legislation in force.

Article 11. Direct multi-modal transport.

1. Railway, maritime, internal water, air and road transport arranges a system of direct multi-modal transport.
2. Relations between transport enterprises while carrying goods, passengers and luggage by different modes of transport using a unified transport document together with the organizational procedure for such carriage are defined by an agreement between enterprises of relevant mode of transport signed in compliance with the legislation on direct multi-modal (combined) transport.

Article 12. Carriage by hire and reward transport.

1. Carriage performed by a commercial organization is considered to be a carriage by hire and reward transport in case it becomes clear out of the legislation, other legal acts or a license issued that the above organization may perform passenger, goods or/and luggage carriage upon the request from any individual or legal entity.
2. Agreement on carriage by hire and reward transport is a public agreement.

Article 13. Submission of transport means, cargo handling.

1. A carrier must submit to the consignor for loading and within the time-period defined in the order, agreement on the organization of carriage or by another agreement, operable transport means in the condition appropriate for carrying relevant cargo. A consignor has the right to reject those transport means not suitable for carriage of a certain cargo.
2. Cargo handling is performed by a transport organization or a consignor (consignee) following the procedure defined in the agreement and within a certain time period recognizing the requirements fixed by transport codes and rules issued in compliance with them.
3. Cargo handling is performed using labour force and funds of a consignor (consignee), this should be done within the time period defined in the agreement provided such periods are not fixed by transport codes and rules issued in compliance with them.

Article 14. Fares.

1. For goods, passenger and luggage carriage a fare fixed by the agreement is collected provided the legislation does not envisage another.

2. Fare for goods, passenger and luggage carriage by a hire and reward transport is calculated on the basis of tariffs adopted in compliance with the procedure fixed in legislative acts on transport.
3. Works and services, performed upon the demand from cargo owners and not envisaged by tariffs are paid on the basis of an agreement between the parties.
4. A carrier has the right to keep the goods submitted to him for carriage to cover the amount of fare due to him and other carriage payments provided the legislation does not envisage another.

Article 15. Goods, passenger and luggage delivery time.

A carrier is obliged to deliver goods, passengers and luggage to the destination point within the time period defined by transport codes and carriage rules issued to develop the codes. If the delivery time is not fixed and the parties did not envisage it in the agreement the delivery should be done within a reasonable time.

Article 16. The authority of a consignor to dispose of the cargo.

1. A consignor or an owner of an entitling cargo document may order a carrier to stop the carriage or return the goods or to give another instruction. In this case a carrier is authorized to claim payment for the carriage performed and reimbursement of the expenses incurred in connection with the instruction received.
2. A consignor loses the authority stated in the previous article in the moment the cargo is handed to the consignee after the cargo has been delivered to the destination point.

Article 17. Rights of a passenger.

A passenger has the right:

1. To buy a ticket for any mode of transport and for any route opened for passenger carriage;
2. To obtain a seat according to the ticket bought;
3. To carry children with him free of charge or on other prescribed conditions;
4. To carry with him free of charge hand bags within fixed norms;
5. To hand in the luggage for carriage according to the tariff;
6. To extend the ticket while making a stop en route not more than for 10 days and nights while traveling by all modes of transport except urban and sub-urban transport. A carrier is authorized to extend the ticket validity while making a stop en route;

7. To return a ticket before the carriage has started and to get back the amount paid in any of the carrier's offices, rendering transport services. The amount given back to the passenger by a carrier and the procedure are defined by transport normative acts. A carrier refusing to continue carriage is obliged to deliver a passenger to the destination point out of its own reserves or to compensate all the losses the passenger incurred in case an agreement is dissolved.

SECTION 4. Safety and liability in transport.

Article 18. Requirements towards transport means.

1. Transport means must have a certificate and comply with safety requirements, medical-sanitary, labour protection and environmental norms, defined by international and state standards and technical conditions; also they should be registered in line with the existing legislative procedure.
2. Not registered and non-certified transport means are not allowed for operation.
3. Certification procedure is identified by legislative acts.

Article 19. The right to drive transport means.

1. The right to drive a vehicle is granted to a person with appropriate qualification who has passed medical examination and has confirming documents of a fixed form.
2. Qualification requirements for vehicle driving are defined according to the procedure fixed by the Government.
3. Health worthiness evaluation criteria are established by medical specialists in accordance with the procedure fixed by the Ministry of Health.

Article 20. Liability of a carrier.

1. In case of not meeting or non-proper meeting of obligations, resulting from the carriage, the parties are liable in compliance with the current Law, transport codes, other legislative acts' provisions and also the agreement between the parties. Agreements between a carrier and passengers, consignors (consignees) aiming at limiting or removing liability, not envisaged by the legislation, are illegal.
2. According to the passenger carriage agreement a carrier is obliged to ensure his safety, to create necessary amenities and service conditions, in case of luggage - its timely transportation and safe keeping. A carrier refusing to continue carriage is obliged to deliver a passenger to the destination point out of its own reserves or to compensate all the losses the passenger incurred in case an agreement is dissolved.
3. A carrier is obliged to deliver a passenger, luggage, goods or mail to the destination point within the time period defined by transport codes or rules issued in line with the existing procedure. If the delivery time is not identified the parties have the right to envisage it in the agreement.

4. A carrier guarantees safety keeping of goods, luggage and mail from the moment they are accepted for transportation until they are handed to the receiver.
5. A carrier is liable for the loss, partial loss and damage of the goods, luggage and mail accepted for transportation, reimburses up to the limits prescribed in Transport Codes, both legal entities and private persons the damage they incurred due to his fault, the procedure being identified by the legislation and carriage agreement provisions.
6. A carrier is liable with his property for the harm resulting out of death or damage to the health of a passenger in the process of carriage if it fails to prove that the harm resulted from a malicious intent of a victim or force majeure.
7. Transport codes and other legislative acts may envisage other types of liability.

Article 21. Liability of a carrier for non providing transport means, liability of a consignor for non use of transport means provided.

1. For non-providing transport means for carrying goods in line with the application (order) or other agreement received; for non-supplying goods or non-use of transport means provided due to other reasons both a carrier and a consignor are liable in compliance with transport codes' and the agreement between the parties' provisions.

2. A carrier and a consignor are exempted from liability resulting from non-providing or tardy providing transport means, from non-use of transport means provided if this was the result of:

- force majeure
- cancellation or limitation of goods carriage for certain destinations exercised in line with the procedure, envisaged by the legislative transport acts.

Article 22. Liability of a carrier for delays of passenger departure.

1. A carrier is liable for late departure of a vehicle carrying a passenger, or late arrival of a vehicle to the destination point due to his fault (except urban and suburban transport) in compliance with relevant legislative transport acts provisions if he fails to prove that late departure or late arrival resulted from force majeure, repair of a defect threatening health and life of passengers or other circumstances beyond the carrier's control.
2. In case a passenger refuses to be transported because of departure delay a carrier is obliged to repay his fare.
3. If the departure is delayed more than 10 hours a carrier is obliged to provide the passengers with a hotel and food out of its own resources.
4. Upon the request from a passenger he (she) is given a formal document or a mark is made in the ticket about the carriage being delayed or a trip being cancelled.

Article 23. Actions and claims for goods carriage.

1. Before bringing in an action against a carrier, resulting from the carriage, a claim must be put forward in line with the procedure, envisaged by legislative transport acts.
2. Limitation period for claims resulting from the carriage of goods is fixed on the level of one year from the moment defined in compliance with the Civil Code.
3. Provisions of this Article do not cover claims resulting from passenger and luggage carriage.

Article 24. Liability of a carrier for death or damage to the health of a passenger.

Liability of a carrier for the obligations arising in case of death or damage to the health of a passenger is identified according to the norms of the Civil Code provided neither law nor the agreement envisage a higher liability of a carrier.

Article 25. Security of goods and objects in transport.

Security of goods and transport units together with preventive anti-fire measures and liquidation of fire consequences in railway and air transport is performed by militarized security bodies in compliance with the procedures defined by legislation.

Militarized security bodies divisions are equipped with fire arms and special means.

The procedure for using fire arms and special means is defined in compliance with the current legislation.

Security of most important transport units and special goods is done by the Ministry of Interior internal troops divisions, Ministry of Defence and National Security Committee divisions together with militarized security bodies. The list of such units and goods is compiled by the relevant executive body.

Article 26. Provision of safety and environmental norms in transport.

1. Carriers are obliged to ensure safety of citizens' life and health, safety of traffic, shipping and flights together with environment protection.
2. The areas of stations, ports, piers, airports, road transport enterprises and railways together with waterways through which transportation and handling operations are performed are considered to be zones of a higher danger. The rules for being present in such a zone and performing a job in it are defined by the relevant executive body. Breach of the stated rules results in a liability envisaged by the legislation.

3. Security and forwarding of dangerous goods in the list adopted by the Government is performed by either carriers, consignors or consignees throughout the trip in the manner prescribed in legislation.
4. Clients sending or receiving explosive, flammable, radioactive, poisoning and other dangerous goods must ensure their transportation safety, must have means and mobile divisions prescribed in legislation to prevent accidents while transporting and in case of an accident - to remove its consequences.
5. Transport means, routes together with technical means ensuring transport operation must comply with safety, labour protection and environmental requirements defined by state standards and must have certificates confirming this.
6. Carriers must undertake all necessary measures to protect environment, air space, water reservoirs, lands and to use natural resources rationally. For the damage done to the environment carriers are liable in line with the procedure identified by the legislation.
7. It is prohibited to design and construct transport enterprises in the areas of natural resources fields and to install underground facilities in such areas. In exceptional cases this is possible only with a permit from specially authorized geological and resources protection bodies.
8. Transport enterprises and carriers are obliged to plan and exercise the organization and funding of environment protection measures, to exercise production and their own control in the area of environment and natural resources protection.

Article 27. Transport insurance.

1. According to the transport insurance agreement one party (insured) commits itself to pay insurance premium. The other party (insurer) in case of an insured accident commits itself to pay the insured or other person for the benefit of whom the agreement has been signed (beneficiary) an insurance compensation in accordance with the conditions and within a sum defined in the agreement (insured sum).
2. Transport insurance is divided into compulsory and voluntary and, according to the object, into personal and property.

Article 28. Passenger and luggage insurance.

1. While using transport passengers are subject to compulsory insurance in line with the procedure identified by the legislation.
2. Transport means operation becomes possible only with a compulsory civil liability insurance for their owners.
3. International carriage insurance is done in compliance with international agreements and conventions, which the state has joined.

Article 29. Voluntary cargo insurance.

Voluntary cargo insurance is the insurance resulting from choice of the parties.

Types, conditions and procedure of a voluntary insurance are defined by the agreement.

Article 30. Providing transport safety.

Transport enterprises and carriers exercising commissioning, operation and maintenance of transport means are obliged to take measures preventing illegal interference into transport activity according to transport safety rules.

Article 31. Liability for breaching norms and rules, regulating transport activity.

Individuals acknowledged guilty for breaching norms and rules, regulating transport activity, are liable in compliance with the legislation.

SECTION 5. Final provisions.

Article 32. Enforcement.

1. Control over the implementation of transport legislation by legal entities and physical persons engaged in transport activity and over safety of traffic and environmental requirements while operating transport means is performed by a state regulatory body for transport together with other state bodies envisaged by the legislation.
2. Transport means examination is possible only in cases identified by the legislation.

Article 33. Inter-state relations in the area of transport.

1. A state regulatory body for transport represents the interests of the Republic in inter-state relations in the area of transport with the right to sign agreements and treaties in line with the procedure fixed by the legislation.
2. In compliance with the legislation in force transport enterprises are entitled to develop foreign economic cooperation-operation with both legal entities and physical persons from other states and exercise export (import) of the products (work, services).
3. In case either international or inter-state agreement envisages the rules others than those described in the current Law relevant agreement rules are applied.



ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

ЗАКОН О ТРАНСПОРТЕ

Настоящим законом определяются правовые, экономические и организационные основы деятельности транспорта.

РАЗДЕЛ 1. Общие положения.

Статья 1. Основные определения Закона.

Государственным транспортом, проходящим регистрацию на территории государства, являются железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный транспорт, городской электротранспорт, включая метро.

Транспортное предприятие должно являться юридическим лицом и вести экономико-коммерческую деятельность по перевозке грузов, пассажиров и багажа; осуществлять техническое обслуживание и ремонт транспортных средств и их эксплуатацию в соответствии с государственным законодательством.

Перевозчик должен являться юридическим или физическим лицом и осуществлять эксплуатацию транспортного средства, находящегося в его частной собственности либо находящихся у него на другом законном основании, предоставляя услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почты и сдавая в аренду транспортные средства, а также должен иметь соответствующее разрешение или лицензию, выданную в установленном порядке. В рамках настоящего Закона термин "перевозчик" будет также включать экспедиторов грузов или операторов комбинированного транспорта, независимо от того, осуществляют ли таковые эксплуатацию транспортных средств.

Клиентом (грузополучатель, грузоотправитель, пассажир, фрахтователь) является юридическое или физическое лицо, либо государство, осуществляющее эксплуатацию транспорта согласно заключенному с перевозчиком соглашению.

Статья 2. Законодательство о транспорте.

Отношения, связанные с транспортной деятельностью, регулируются существующими законами, Транспортным кодексом, другими действующими нормативными и правовыми актами.

Условия перевозки и трансшипмента, эксплуатация транспортного средства, обеспечение безопасности движения, соблюдение норм охраны труда, правил пожарной безопасности и санитарных норм определяются правилами (нормативными и правовыми актами), регулирующими деятельность соответствующих видов транспорта, утвержденными в соответствии с существующим порядком и являющимися обязательными для всех сторон транспортных отношений, а также соглашением сторон.

Статья 3. Форма собственности транспорта.

Транспорт в государстве находится в разных формах собственности.

Все собственники транспорта равны и получают равную защиту закона.

В собственности государства находятся: железные дороги общего назначения и автомобильные дороги республиканского и местного (областного) значения, включая относящиеся к ним инженерные сооружения, двухниточные трубопроводы, судоходные водные пути, маяки с сооружениями и навигационными знаками, регулирующими и обеспечивающими безопасность судоходства; устройства автоматизированного слежения и контроля за воздушным транспортом; телекоммуникационные сети; инженерные сети, относящиеся к средствам авиатранспорта, технологиями обслуживания воздушных перевозок и обеспечением полета; метро.

Статья 4. Территория транспорта.

Территорией транспорта признаются следующие земли:

- . земли, отведенные землепользователям для нужд транспорта;
- . земли, отведенные транспортным, автомобильным и иным предприятиям, осуществляющим строительство и эксплуатацию дорог и путей.

Земельные отношения, возникающие при отводе площадей для транспорта, а также порядок землепользования определены Земельным кодексом государства, указами президента и правительства, а также другими нормативными актами.

В целях обеспечения стабильности эксплуатации оборудования и иных средств обеспечения деятельности транспорта в регионах, подверженных оползням, сходу селей, сходу селевых потоков, эрозии и другим опасным природным явлениям, возможно создание защитных зон.

Транспортные предприятия имеют право предоставлять отведенные им площади во временное пользование другим предприятиям, организациям и частным лицам для хранения грузов, съемных кузовов, выполнения обслуживания пассажиров, а также в других целях, относящихся к эксплуатации транспорта.

Использование земель, отведенных для нужд транспорта, осуществляется в соответствии с порядком и условиями, определенными Земельным и Транспортным кодексами государства, с учетом существующих норм и технической проектной документации.

РАЗДЕЛ 2. Система государственного регулирования и управления эксплуатацией транспорта

Статья 5. Государственное регулирование эксплуатации транспорта.

Государственное регулирование деятельности транспорта осуществляется в форме юридической поддержки, лицензирования, налогообложения, предоставления займов, финансирования, формирования цен, инвестиций, единой социальной и научно-технической политики, контроля за выполнением транспортными предприятиями государственного законодательства.

Государственные органы не имеют права вмешиваться в экономическую деятельность транспортных предприятий и использовать эксплуатационный персонал этих предприятий для каких-либо иных работ, за исключением случаев, предусмотренных законодательством.

Статья 6. Государственное управление транспортом.

Регулирование транспорта осуществляется государственным регулирующим органом, созданным после принятия решения президентом, и действующим в соответствии с Правилами, утвержденными правительством.

У государственных регулирующих органов имеются следующие основные задачи:

- защита прав Республики **** в сфере транспорта;
- межгосударственное и международное сотрудничество в сфере эксплуатации транспорта;
- составление проектов законодательных и иных актов, стандартов, норм, определяющих юридический и нормативный порядок для всех видов эксплуатации транспорта, независимо от формы собственности;
- разработка концепций и государственных национальных программ развития для всех видов транспорта, создание и осуществление научно-технической и социальной политики, обучение и повышение квалификации кадров;
- создание условий, позволяющих удовлетворить требованиям экономики и населения Республики в сфере транспорта и связанных с транспортом услуг;
- контроль за соблюдением прав потребителей транспортных услуг;
- обеспечение предоставления своевременных и качественных транспортных услуг позволяет удовлетворить потребности Республики и населения;
- координирование работ и комплексной функции государственного регулирования транспорта в Республике ****;
- прогнозирование и статистика.

Статья 7. Лицензирование транспортной деятельности.

Некоторые виды деятельности, связанной с реализацией транспортного процесса, осуществляется на основании особого разрешения (лицензии).

Список видов транспортной деятельности, подлежащих лицензированию, определяется законодательством.

Процедура выдачи и аннулирования лицензий определяется законодательством.

Статья 8. Основные функции местных исполнительных органов в сфере транспорта.

Местные исполнительные органы осуществляют следующие функции:

- государственное регулирование деятельности транспортных предприятий, находящихся в государственной и муниципальной собственности;
- создание необходимых условий для юридических и физических лиц, вступающих в транспортные отношения;
- создание и осуществление местных программ развития транспорта;
- укрепление логистической и социальной основы транспорта.

Власть местных исполнительных органов в сфере транспорта осуществляется в соответствии с законодательством о местных представительных и исполнительных органах и другими правовыми и нормативными актами, определяющими сферу ответственности этих органов.

РАЗДЕЛ 3. Основные положения деятельности транспорта.

Статья 9. Основа экономической и предпринимательской деятельности.

Основанием экономических и деловых отношений в сфере транспорта является рынок спроса и предложения транспортных услуг.

Транспортные предприятия пользуются свободой создания планов, подписания договоров на выполнение работ и предоставление услуг в соответствии с потребностями клиента.

Предприятия пассажирского транспорта, не имеющие прибыли в связи с существующими регулируемыми тарифами, получают субсидии из республиканского или местного бюджета соответственно.

Органы государственной власти и регулирующие органы, предоставляя в сфере транспорта привилегии некоторым категориям населения, включая право на бесплатный проезд, должны указывать источник финансирования, который позволит компенсировать расходы транспортных предприятий.

Строительство станций, терминалов, метро, портов, причалов, аэропортов, пешеходных мостов и туннелей, пассажирских платформ и других общественных сооружений производится за счет республиканского и местного бюджетов, транспортных предприятий и добровольных поступлений от юридических и физических лиц.

Содержание судоходных водных путей, шлюзов, надзор за безопасностью судоходства осуществляются на средства республиканского бюджета.

За использование находящихся в государственной собственности портов, водных путей, авиационных станций слежения и служб навигации в воздушном пространстве взимаются сборы как с юридических, так и с физических лиц, включая иностранные. Порядок взимания сборов и их сумма определяются нормативными и правовыми актами, а также межправительственными соглашениями.

Статья 10. Перевозка грузов, пассажиров и багажа, транспортное грузоэкспедиторское обслуживание.

1. Перевозка грузов, пассажиров и багажа, а также транспортное грузоэкспедиторское обслуживание выполняются на основании договоров о перевозке.
2. Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа, а также выполнения услуг по транспортировке и экспедированию грузов, и ответственность сторон при выполнении указанных операций определяются заключенным между сторонами договором, при условии, что Гражданский кодекс и другие правовые акты и правила, принятые в соответствии с существующим порядком, не предписывают иных условий и ответственности.
3. Организации различных видов транспорта могут подписывать договора относительно организации транспортировки грузов (соглашения по видам транспорта, договора централизованного импорта/экспорта грузов и др.). Порядок подписания подобных договоренностей определяется законодательными актами о транспорте, принятыми в соответствии с действующим законодательством.

Статья 11. Прямой комбинированный транспорт.

1. Железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный и автомобильный транспорт формируют систему (комбинированного) мультимодального транспорта.
2. Отношения между транспортными предприятиями, возникающие при перевозке грузов, пассажиров, багажа различными видами транспорта с использованием единого транспортного документа и организационной процедуры такой перевозки, определяются договором между предприятиями соответствующих видов транспорта, подписанным в соответствии с законодательством о прямом мультимодальном (комбинированном) транспорте.

Статья 12. Выполнение перевозок арендованным транспортом.

1. Перевозка, которую выполняет коммерческая организация, считается перевозкой арендованным транспортом, в случае, если законодательство, иные правовые акты или выданные лицензии явно указывают на то, что такая организация может осуществлять перевозку пассажиров, грузов и (или) багажа по просьбе физических или юридических лиц.
2. Договор перевозки арендованным транспортом является открытым для общественности.

Статья 13. Предоставление транспортного средства, обработка грузов.

1. Перевозчик обязан предоставить грузоотправителю для погрузки, в течение указанного в заказе периода времени, согласно договору об организации перевозки или иному соглашению, действующее транспортное средство в состоянии, соответствующем требованиям перевозки указанного груза. Грузоотправитель имеет право отказаться от предоставленных транспортных средств на основании их несоответствия требованиям перевозки определенного груза.

2. Обработка груза производится транспортной организацией или грузоотправителем (грузополучателем) с соблюдением порядка, определенного договором и в течение определенного периода времени с учетом требований, содержащихся в транспортных кодексах и в правилах, принятых в соответствии с ними.
3. Обработка груза производится с использованием рабочей силы и финансовых средств грузоотправителя (грузополучателя), она должна быть произведена в течение периода времени, указанного в договоре, при условии, что этот период не указан в транспортных кодексах и в правилах, принятых в соответствии с ними.

Статья 14. Проездная плата.

1. За проезд пассажиров, провоз багажа и грузов взимается определенная договором плата, если законодательством не предусмотрено иное.
2. Проездная плата пассажиров, плата за провоз багажа и грузов арендованным транспортом рассчитывается на основании тарифов, принятых в порядке, определенном законодательными актами о транспорте.
3. Работы и услуги, выполненные по требованию владельцев груза тарифами, оплачиваются на основании соглашения сторон.
4. Перевозчик имеет право удержать переданные ему для перевозки грузы в целях покрытия суммы причитающейся ему провозной платы и других транспортных выплат, если законодательством не предусмотрено иное.

Статья 15. Срок доставки грузов, пассажиров и багажа.

Перевозчик обязан доставить грузы, пассажиров и багаж в пункт назначения в течение периода времени, указанного транспортными кодексами и правилами перевозки, принятыми в дополнение к кодексам. Если срок доставки не определен и не предусмотрен договором сторон, то доставка должна быть осуществлена в разумные сроки.

Статья 16. Полномочия грузоотправителя по распоряжению грузом.

1. Грузоотправитель или лицо, имеющее доверительный грузовой документ, может распорядиться о прекращении перевозчиком перевозки или возвращении грузов, либо дать другие указания. В таком случае перевозчик имеет право потребовать оплаты выполненной перевозки и возмещения расходов, понесенных в связи с полученными указаниями.
2. Грузоотправитель теряет полномочия, указанные в предыдущей Статье, в момент передачи груза грузополучателю после доставки груза в пункт назначения.

Статья 17. Права пассажира.

Пассажир имеет право:

1. Приобрести билет на любой вид транспорта и на любой маршрут, открытый для пассажирских перевозок;

2. Занять место в соответствии с приобретенным билетом;
3. Везти с собой детей бесплатно, либо на иных оговоренных условиях;
4. Везти с собой бесплатно ручную кладь определенных размеров;
5. Сдать багаж для перевозки в соответствии с тарифом;
6. Продлять билет во время остановок на пути следования не более, чем на 10 суток, при поездке всеми видами транспорта, за исключением городского и пригородного транспорта. Перевозчик уполномочен продлять срок действия билета во время остановок на пути следования;
7. Вернуть билет до начала перевозки и получить обратно уплаченную сумму проездной платы в любом офисе перевозчика, выполняющем транспортные услуги. Сумма возмещения, которую перевозчик выплачивает пассажиру, и порядок ее выплаты определяются нормативными актами о транспорте. Перевозчик, отказывающийся продолжать перевозку, обязан доставить пассажира в пункт назначения за счет имеющихся у перевозчика резервов, либо компенсировать убытки, которые пассажир понес в случае расторжения договора.

РАЗДЕЛ 4. Безопасность и ответственность при транспортировке.

Статья 18. Требования к транспортному средству.

1. Транспортное средство должно иметь сертификат и соответствовать требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологической безопасности, определенным международными и государственными стандартами и техническими условиями; кроме того, транспортные средства должны быть зарегистрированы в соответствии с существующей юридической процедурой.
2. Эксплуатация незарегистрированных и несертифицированных транспортных средств запрещена.
3. Порядок сертификации определен законодательными актами.

Статья 19. Право управления транспортным средством.

1. Право управлять транспортным средством предоставляется лицам, имеющим необходимую квалификацию, прошедшим медицинский осмотр и имеющим подтверждающие документы установленного образца.
2. Квалификационные требования для управления транспортным средством определяются в установленном правительством порядке.
3. Критерии оценки пригодности по состоянию здоровья устанавливаются медицинскими работниками в порядке, определенном Министерством здравоохранения.

Статья 20. Ответственность перевозчика.

1. В случае невыполнения или несоответствующего выполнения обязательств, являющихся результатом перевозки, стороны несут обязательства в соответствии с положениями настоящего Закона, транспортных кодексов, других законодательных актов, а также заключенного сторонами договора. Договора между перевозчиком и пассажирами, грузоотправителями (грузополучателями), направленные на ограничение или снятие

- ответственности и не предусмотренные законодательством являются незаконными.
2. Согласно договору пассажирской перевозки, перевозчик обязан обеспечить безопасность пассажира, создать необходимые удобства и условия обслуживания, а при наличии багажа обеспечить его своевременную транспортировку и безопасное хранение. Перевозчик, отказывающийся продолжать перевозку, обязан доставить пассажира в пункт назначения за счет имеющихся у перевозчика резервов, либо компенсировать убытки, которые пассажир понес в случае расторжения договора.
 3. Перевозчик обязан доставить пассажира, багаж, грузы или почту в пункт назначения в течение периода времени, определенного транспортными кодексами или правилами, принятыми в соответствии с существующим порядком. Если срок поставки не определен, стороны имеют право определить его в договоре.
 4. Перевозчик гарантирует безопасное хранение грузов, багажа и почты с момента принятия их для транспортировки и до передачи получателю.
 5. Перевозчик несет ответственность за утрату, частичную утрату и повреждение груза, багажа и почты, принятой для транспортировки, выплачивает возмещение в пределах, предписанных транспортными кодексами, юридическим и физическим лицам за убытки, понесенные ими по его вине; порядок возмещения определяется положениями законодательства и договоров перевозки.
 6. Перевозчик отвечает своей собственностью за ущерб, явившийся результатом смерти или нанесения вреда здоровью пассажира в процессе перевозки, если перевозчик не сможет доказать, что такой ущерб явился результатом злого умысла жертвы или условий непреодолимой силы.
 7. В транспортных кодексах и других законодательных актах могут предписываться и иные виды ответственности.

Статья 21. Ответственность перевозчика за непредоставление транспортного средства, ответственность грузоотправителя за неиспользование предоставленного транспортного средства.

1. За непредоставление транспортного средства для перевозки грузов в соответствии с заявкой (распоряжением) или иным полученным договором; за непоставку грузов или неиспользование предоставленного транспортного средства по другой причине, перевозчик и грузоотправитель несут ответственность в соответствии с положениями транспортных кодексов и договора сторон.
2. Перевозчик и грузоотправитель освобождаются от ответственности, возникающей из-за непредоставления транспортного средства или его предоставления с опозданием, из-за неиспользования предоставленного транспортного средства, если они были вызваны:
 - условиями непреодолимой силы (форс-мажор)
 - отменой или ограничением грузоперевозок на определенных направлениях, наложенными в порядке, предусмотренном законодательными актами о транспорте.

Статья 22. Ответственность перевозчика за задержку с отправкой пассажиров.

1. Перевозчик несет ответственность, согласно соответствующим положениям законодательных актов о транспорте, за задержку отправки транспортного

- средства, осуществляющего перевозку пассажиров, а также за позднее прибытие транспортного средства в пункт назначения, если задержка или опоздание произошли по вине перевозчика (за исключением городского и пригородного транспорта) и перевозчик не сможет доказать, что задержка отправления или прибытия были вызваны условиями непреодолимой силы (форс-мажор), устранением дефекта, угрожавшего жизни и здоровью пассажиров, или другими обстоятельствами вне контроля перевозчика.
2. В случае, если пассажир отказывается от поездки по причине задержки с отпавлением, перевозчик обязан возместить ему сумму проездной платы.
 3. В случае, если отправление задерживается более, чем на 10 часов, перевозчик обязан предоставить пассажирам места в гостинице и питание за счет перевозчика.
 4. По требованию пассажира, пассажиру может быть предоставлен официальный документ, либо в билете может быть сделана пометка о задержке отправления или отмене рейса.

Статья 23. Иски и рекламации о перевозке грузов.

1. Перед предъявлением перевозчику иска, являющегося результатом перевозки, должна быть представлена рекламация в порядке, предусмотренном законодательными актами о транспорте.
2. Период ограничения для рекламаций к перевозке грузов устанавливается в один год с момента, определяемого согласно Гражданскому кодексу.
3. Положения данной Статьи не включают рекламации к перевозке пассажиров и багажа.

Статья 24. Ответственность перевозчика за смерть или нанесение вреда здоровью пассажира.

Ответственность перевозчика по обязательствам, возникающим в случае смерти или нанесения вреда здоровью пассажира, определяется согласно нормам Гражданского кодекса, при условии, что законом и договором не предусмотрена более высокая степень ответственности перевозчика.

Статья 25. Безопасность грузов и объектов транспорта.

Безопасность грузов и транспортных объектов, принятие профилактических противопожарных мер и ликвидация последствий пожаров на железнодорожном и воздушном транспорте обеспечивается военизированными подразделениями безопасности в установленном законодательством порядке.

Военизированные подразделения безопасности располагают средствами пожаротушения и особыми средствами.

Порядок использования средств пожаротушения и особых средств определяется действующим законодательством.

Безопасность большинства важных транспортных объектов и особых грузов обеспечивается подразделениями Внутренних войск Министерства внутренних дел, Министерством обороны и Комитетом национальной безопасности, совместно с военизированными подразделениями безопасности. Список таких объектов и грузов составляется соответствующими компетентными властями.

Статья 26. Обеспечение безопасности и экологических норм на транспорте.

1. Перевозчики обязаны обеспечивать безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность движения, судоходства и полетов, защиту окружающей среды.
2. Территории вокзалов, портов, причалов, аэропортов, предприятий автомобильного транспорта и железных дорог, а также водные пути, на которых осуществляются операции по транспортировке и обработке, считаются зонами повышенной опасности. Правила нахождения в таких зонах и выполнения работ на их территории определяются соответствующими компетентными властями. Несоблюдение указанных правил ведет к предусмотренной законодательством ответственности.
3. Обеспечение безопасности и экспедирование опасных грузов, перечисленных в правительственном списке, на протяжении рейса выполняется перевозчиками, грузоотправителями или грузополучателями в форме, определенной законодательством.
4. Клиенты, отправляющие или получающие взрывоопасные, воспламеняющиеся, радиоактивные, ядовитые или иные опасные грузы должны обеспечить безопасность их транспортировки, иметь средства и мобильные подразделения, предусмотренные законодательством для предотвращения инцидентов при транспортировке, а в случае возникновения инцидента – для ликвидации его последствий.
5. Транспортные средства, маршруты транспортировки, а также технические средства обеспечения деятельности транспорта должны соответствовать требованиям безопасности, охраны труда и окружающей среды, определенным государственными стандартами, и иметь подтверждающие такое соответствие сертификаты.
6. Перевозчики должны принимать все необходимые меры для защиты окружающей среды, воздушного пространства, водоемов, земель, рационально использовать природные ресурсы. За ущерб, нанесенный окружающей среде, перевозчики несут ответственность в порядке, определенном законодательством.
7. Запрещается проектировать и строить транспортные предприятия на территории месторождений природных ресурсов, а также создавать в таких местах подземные сооружения. Проведение указанных мероприятий возможно только в исключительных случаях и с разрешения особо уполномоченных геологических учреждений и организаций по защите ресурсов.
8. Транспортные предприятия и перевозчики обязаны планировать и исполнять запланированные меры организации и финансирования защиты окружающей среды, осуществлять производственный и собственный контроль в области защиты окружающей среды и природных ресурсов.

Статья 27. Транспортное страхование.

1. Согласно договору транспортного страхования, одна сторона (страхователь) обязуется выплачивать страховую премию. Другая сторона (страховщик) в случае инцидента со страхователем обязуется выплатить страхователю или иному лицу, на имя которого подписан договор (бенефициарий), страховую компенсацию согласно условий и в пределах сумм, определенных договором (застрахованная стоимость).
2. Транспортная страховка может быть обязательной или добровольной и, в зависимости от объекта, личной или имущественной.

Статья 28. Страхование пассажиров и багажа.

1. При пользовании услугами транспорта, пассажиры подлежат обязательному страхованию в порядке, определенном законодательством.
2. Эксплуатация транспортного средства становится возможной только с обязательным гражданским страхованием ответственности владельцев.
3. Страхование международных перевозок осуществляется в соответствии с международными соглашениями и конвенциями, к которым присоединилось государство.

Статья 29. Добровольное страхование груза.

Добровольное страхование груза есть страхование по желанию сторон.

Виды, условия и процедуры добровольного страхования определяются договором.

Статья 30. Обеспечение безопасности на транспорте.

Транспортные предприятия и перевозчики, осуществляющие ввод в эксплуатацию, эксплуатацию и техническое обслуживание транспортных средств, обязаны принимать меры для предотвращения незаконных вмешательств в деятельность транспорта, согласно правилам безопасности на транспорте.

Статья 31. Ответственность за нарушение норм и правил, регулирующих деятельность транспорта.

Лица, признанные виновными в нарушении норм и правил, регулирующих деятельность транспорта, несут ответственность согласно законодательству.

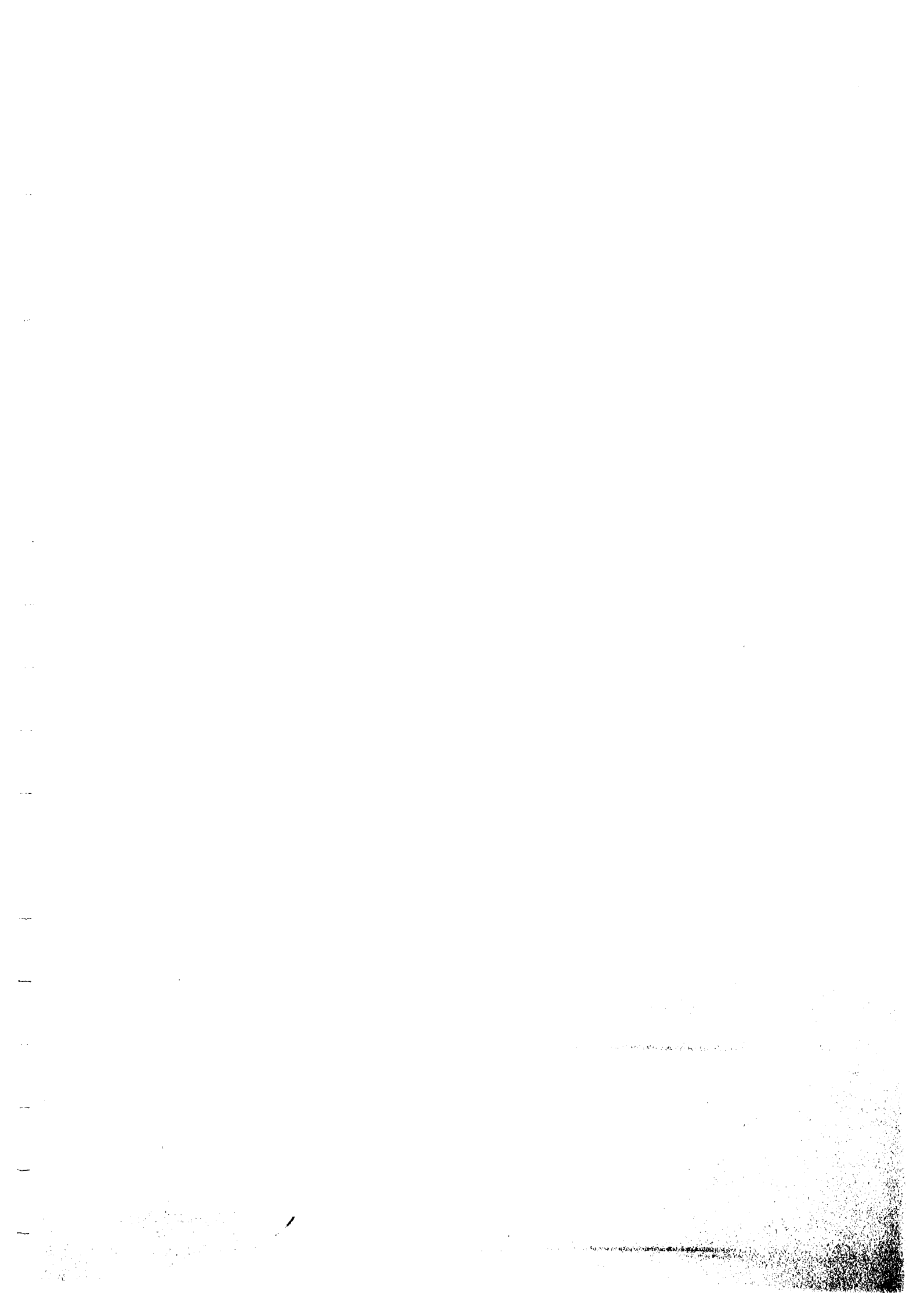
РАЗДЕЛ 5. Заключительные положения.

Статья 32. Исполнение.

1. Контроль за исполнением транспортного законодательства юридическими и физическими лицами, участвующими в транспортных операциях, а также за соблюдением требований безопасности движения и экологических требований при эксплуатации транспортных средств осуществляется государственным органом, регулирующим деятельность транспорта, совместно с другими определенными законодательством государственными органами.
2. Осмотр транспортного средства возможен только в случаях, определенных законодательством.

Статья 33. Межгосударственные отношения в сфере транспорта.

1. Государственный орган, регулирующий деятельность транспорта, представляет интересы Республики в межгосударственных отношениях в сфере транспорта, с правом подписания соглашений и договоров в порядке, предусмотренном законодательством.
2. В соответствии с действующим законодательством, транспортные предприятия имеют право развивать международное экономическое сотрудничество и операции с юридическими и физическими лицами из других государств, осуществлять экспорт (импорт) товаров (работ, услуг).
3. В случае, если международное или межгосударственное соглашение содержит правила, не соответствующие настоящему Закону, применяются правила соответствующего договора.



**Traceca Project
Legal and Regulatory Framework
Draft Road Transport Code for the
Republics of the Traceca Corridor**

Draft III, January 1997

Rijswijk, the Netherlands, January 1997

Table of Contents

Section 1 GENERAL PROVISIONS

Objectives of Road Transport
Main Concepts used in the Code
Scope of the Code
Non-Discriminatory Principle

Section 2 STATE REGULATION OF ROAD TRANSPORT

Access to the Profession of Operator in Haulage for Hire and Reward
Access to Own-account Haulage
The International Road Transport Market
Access to the International Road Transport Market by Operators Established in the Republic of

Access to the Road Transport Market of the Republic of by Operators not Established in the Republic of

Dimensions and Weights in Road Transport
Special Types of Road Transport
Collection of Transport Data
Surplus of Transport Services
Transport Tariffs
Consignment Notes
Civil Liability Insurance

Section 3 LIABILITIES IN ROAD TRANSPORT

Conclusion and Performance of the Contract
Liabilities of the Transport Operator
Liabilities of Successive Transport Operators

Section 4 ENFORCEMENT PROVISIONS

Obligations of the Transport Operator

Checking and Investigation

Designation as a Criminal and Economic Offence

Appeal

Section 5 ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Tasks and Obligations of the Ministry

Tasks and Obligations of Regional Transport Departments

Finance of the Administration

Road Transport Advisory Committee

Section 6 TRANSITIONAL AND FINAL PROVISIONS

Section 1 GENERAL PROVISIONS

Objectives of Road Transport

Main Concepts used in the Code

Article 1

1. For the purpose of this Code and the provisions based thereupon the following definitions shall have the following meanings:
 - a. Ministry; the Ministry of Transport;
 - b. Motor vehicle; any self-propelled vehicle formally used for the transport of goods upon a road, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors;
 - c. Lorry; a motor vehicle equipped for road transport or an articulated motor vehicle or a trailer equipped for road transport and coupled to a motor vehicle or articulated motor vehicle;
 - d. Combined vehicle; Road train consisting of a motor vehicle coupled to a trailer, or Articulated motor vehicle consisting of a motor vehicle with a trailer having no front axle and so attached that part of the trailer is superimposed upon the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and of its load is borne by the motor vehicle. Such a trailer shall be called a semi-trailer;
 - e. Trailer; any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle, excluding a semi-trailer;
 - f. Maximum load; the weight of the load declared permissible by the competent authority of the Republic of in which the vehicle is registered;
 - g. Permissible maximum weight; the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road;
 - h. Road transport; road transport by lorry of goods for hire and reward and own-account haulage;
 - i. Own-account haulage; transport by lorry of goods exclusively intended for or coming from an own undertaking or business;
 - j. Haulage for hire and reward; transport of goods by lorry for hire and reward, not being own-account haulage;

- k. Transport operator; natural person or legal person at whose expense and risk the road transport operations, or part thereof, are actually carried out;
 - l. Consignor; natural person or legal person by whom or on whose behalf a contract is concluded with the transport operator for the road transport;
 - m. Consignee; natural person or legal person entitled to receive the goods from the transport operator;
 - n. International transport; any road transport in which at least one border between two states is crossed;
 - o. Cabotage; national road transport, carried out by a transport operator in a State, different from the State where it is registered;
 - p. Surplus of transport services; the situation of substantial or long lasting surplus of supply of transport services, compared to customer demand, which comprises serious danger to the financial stability and survival of a substantial number of transport operators;
 - q. Dangerous goods; goods considered as dangerous according to the ADR Convention;
 - r. Perishable goods; goods considered as perishable according to the ATP Convention;
 - s. Good repute; the guarantee the transport operator does not harm or endanger the society or the economy of the Republic of by its activities;
 - t. Creditworthiness; having available sufficient resources to ensure the launching and proper administration of the transport operator;
 - u. Professional competence; possession of skills in specified areas gained by means of special training courses and/or acquired in transport practice.
2. Road transport shall include the loading of goods into a lorry or the unloading of goods from the lorry by the transport operator and the moving of a lorry in unladen state.

Scope of the Code

Article 2

- 1. This Code shall apply to road transport on public highways.
- 2. This Code shall apply to road transport which is carried out in the Republic of and outside the Republic of if carried out by an operator established in the Republic of
- 3. Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Code shall be null and void.

Article 3

Project Managers: Scott Wilson Kirkpatrick in association with N.E.A., Scott House, Basing View, Basingstoke, Hants RG21 4JG, UK
Tel: (+44) 1256 461161 Fax: (+44) 1256 460582 email: rmlevett@swkeurope.com

This Code shall not apply to road transport with a lorry of which the maximum load does not exceed 500 kg.

Non-Discriminatory Principle

Article 4

This Code will apply under equal conditions, without discrimination on grounds of nationality, place of establishment or ownership of a transport operator.

Section 2 STATE REGULATION OF ROAD TRANSPORT

Access to the Profession of Operator in Haulage for Hire and Reward

Article 5

1. It is not permitted to engage in haulage for hire and reward without an appropriate licence.
2. The following types of haulage for hire and reward are exempt from licensing as referred to in subarticle 1:
 - a. for the Ministry of Defence, the Ministry of Internal Affairs and the Ministry of Security;
 - b. when the motor vehicles have a maximum load up to 3.5 tonnes or a permissible maximum weight up to 6 tonnes, including trailers attached.
3. Other types of haulage for hire and reward to which the prohibition referred to in subarticle 1 do not apply may be designated by order in the Council of Ministers.

Article 6

1. An application for a licence for haulage for hire and reward shall not be dealt with until after:
 - a. the particulars required in order to determine whether the requirements referred to in article 8 have been fully supplied and the papers required for this purpose have been submitted;
 - b. the fee referred to in article 84 has been paid.
2. If the applicant has not been notified of a decision within eight weeks of the date on which the application is first dealt with, the application shall be deemed to have been granted.

Article 7

1. An application for a licence for haulage for hire and reward shall be refused if the applicant, as a natural or legal person, has been the holder of a licence or a permit as referred to in article 14 which has been withdrawn in the period of two years preceding the application on the grounds that the requirement for the good repute as referred to in article 8, subarticle 1c, is no longer satisfied, or withdrawal is being considered on the grounds of this article.
2. The provisions of subarticle 1 shall also apply if the applicant is or has been the managing director of a natural or legal person and is also or has been in permanent and actual control of the haulage for hire and reward operations, and the procedure for withdrawal or cancellation as referred to in subarticle 1 has been or is being applied in relation to the licence of that natural or legal person.

Article 8

1. A licence for haulage for hire and reward shall be issued if there is compliance with the requirements of:
 - a. registration of the operator according to the of the Republic of
 - b. establishment of the operator within the territory of the Republic of
 - c. good repute, by the person who is in permanent and actual control of the haulage for hire and reward or, if this control rests with two or more persons, by each of them;
 - d. creditworthiness, by the operator or, if two or more natural persons together act as operator, by them jointly;
 - e. professional competence by the person who is in permanent and actual control of the haulage for hire and reward.
2. Rules may be laid down by or are pursuant to order in the Council of Ministers concerning the requirements referred to in subarticle 1.

Article 9

Licences must be issued on an equal basis and on equal conditions for all transport operators, regardless of nationality, citizenship, ownership, existing supply of transport services in the market or whatsoever.

Article 10

1. A licence for haulage for hire and reward shall be issued for a period of
2. The number of vehicles on a licence are not fixed.
3. A licence for haulage for hire and reward can not be transferred to third parties.

Article 11

1. It is not permitted to operate a lorry in haulage for hire and reward without an appropriate licence certificate on board.
2. Licence certificates shall be issued for a lorry at the request of the licence holder with respect to the licences referred to in article 10.
3. Licence certificates shall be issued if there is compliance with the requirements of:
 - a. technical standards for the lorry;
 - b. annual technical testing of the lorry;
 - c. type approval and registration of the lorry in the Republic of
 - d. compulsory motor vehicle insurance.
4. Additional rules may be laid down by or are pursuant to order in the Council of Ministers concerning the requirements referred to in subarticle 3.

Article 12

A licence for haulage for hire and reward shall lapse by law from the date:

- a. of death or legal incapacity of the licence holder;
- b. on which the legal person to which the licence has been issued is dissolved.

Article 13

1. A licence for haulage for hire and reward shall be withdrawn:
 - a. at the request of the licence holder;
 - b. if a licence has been issued on the basis of incorrect particulars;
 - c. if the requirements referred to in article 8, subarticle 1, are no longer complied with.
2. Rules governing the circumstances in which the requirement referred to in article 8, subarticle 1, is no longer satisfied, shall be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers.

Article 14

1. If the requirements of good repute and professional competence are no longer satisfied as a result of death or legal incapacity, permission may be given in individual cases in response to an application to this effect for the operation of a transport operator to be continued either temporarily or permanently.
2. A permit shall be issued in respect of the permission referred to in subarticle 1.
3. Rules shall be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers regarding the permission referred to in subarticle 1.

Access to Own-account Haulage

Article 15

1. It is not permitted to engage in own-account haulage without being registered as an own-account haulier.
2. The provisions of subarticle 1 shall not apply to the holder of a licence for haulage for hire and reward or to an operator to whom permission as referred to in article 14 has been granted.
3. Types of own-account haulage to which the prohibition referred to in subarticle 1 does not apply may be designated by order in Council of Ministers.

Article 16

The name and nature of the undertaking or business shall be stated when own-account haulage operations are registered.

Article 17

1. An application for registration or extension shall not be dealt with until after the particulars required in order to determine whether the requirements referred to in article 19, subarticle 1, have been supplied and the fee referred to in article 84 has been paid.
2. If the applicant has not been notified of a decision within eight weeks of the date on which the application is first dealt with, the application shall be deemed to have been granted.

Article 18

1. An application for registration shall be refused if the applicant, as a natural or legal person:

- a. has been in possession of such a registration, which has been cancelled in the period of two years preceding the date of submission of the application on the ground of the provisions in article 25, subarticle 1c;
 - b. is in possession of such a registration and at the time at which the application is submitted cancellation of the registration on the grounds referred to in article 25, subarticle 1c is being considered.
2. The provisions of subsection 1 shall also apply if the applicant is or has been the managing director of a natural or legal person and also bears or has borne responsibility for the haulage, and the procedure referred to in article 25, subarticle 1c has been or is being applied in relation to the registration of that natural or legal person.

Article 19

1. Registration shall not be effected until the applicant has shown that the haulage for which the registration is requested may be designated as own-account haulage.
2. Rules shall be laid by order in the Council of Ministers concerning the conditions in which there may be said to be an own undertaking or business.

Article 20

Registrations must be granted on an equal basis and on equal conditions for all transport operators, regardless of nationality, citizenship, ownership, existing supply of transport services in the market or whatsoever.

Article 21

1. A registration shall be granted for a period of
2. After the end of the period referred to in subarticle 1, the period of validity of the registration may be extended for the same period at the request of the transport operator.

Article 22

1. It is not permitted to operate a lorry in own-account haulage without an appropriate registration certificate on board.
2. Registration certificates shall be issued for a lorry at the request of the registered person with respect to the registrations referred to in article 21.
3. Registration certificates shall be issued if there is compliance with the requirements of:
 - a. technical standards for the lorry;
 - b. annual technical testing of the lorry;
 - c. type approval and registration of the lorry in the Republic of..;
 - d. compulsory motor vehicle insurance.
4. Additional rules may be laid down by or are pursuant to order in the Council of Ministers concerning the requirements referred to in subarticle 3.

Article 23

It is not permitted to transport in own-account lorries goods which are not in accordance with the nature of the business.

Article 24

Without prejudice to the provisions of article 25, subarticle 1a, a registration shall lapse by law with effect from the date;

- a. of death or legal incapacity of the registered person;
- b. on which the natural or legal person registered is dissolved.

Article 25

1. A registration shall be cancelled:
 - a. at the request of the registered person;
 - b. if a registration has been granted on the basis of incorrect particulars;
 - c. if the provisions referred to in article 5, subarticle 1, or article 23 have been repeatedly infringed.
2. Rules may be laid down by order in Council of Ministers concerning the provisions of subarticle 1.

The International Road Transport Market**Article 26.**

1. International road transport is carried out on the basis of bilateral and multilateral agreements concluded between the Republic of and other States.
2. Transport as mentioned in subarticle 1 may be carried out by transport operators, regardless of their nationality and the type of ownership, permitted to carry out these transport services in accordance with the legislation of the Republic of
3. In the absence of an agreement mentioned in subarticle 1 foreign transport operators not registered in the Republic of may obtain permission to enter the Republic of at the border crossing on entering the Republic of
4. In accordance with generally accepted international standards a permit is not required for the transport of certain types of goods, mentioned in the agreements referred to in subarticle 1 which are binding.

Access to the International Road Transport Market by Operators Established in the Republic of

Article 27

1. An operator established in the Republic of is not permitted to engage in international road transport without being in possession of the supplementary documents specified by order in the Council of Ministers.
2. Rules shall be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers concerning:
 - a. the issue of, use and withdrawal of supplementary documents;
 - b. the possibility of granting exemption from the use of the supplementary documents;
 - c. transport which is engaged in by an operator established in the Republic of entirely in another country, whether or not under cover of a special document.

Access to the Road Transport Market of the Republic of by Operators not Established in the Republic of

Article 28

Article 5, subarticle 1 and article 15, subarticle 1, shall not apply to international road transport by an operator who is not established in the Republic of

Article 29

1. An operator not established in the Republic of is not permitted to engage in international road transport in the territory of the Republic of without being in possession of an authorisation.
2. Rules shall be laid down by or pursuant to order in Council of Ministers concerning:

- a. the conditions under which the authorisation may be issued and withdrawn;
- b. the possibility of granting exemption from this authorisation;
- c. the possibility of refusing entry to the Republic of

Dimensions and Weights in Road Transport

Article 30

1. On the territory of the Republic of the maximum authorised dimensions of lorries are:
 - a. Maximum length

- Motor vehicle	12,00 m
- Trailer	12,00 m
- Articulated vehicle	16,50 m
- Road train	18,00 m
 - b. Maximum width 2,50 m
 - c. Maximum height 4,00 m
 - d. Removable superstructures and standardized freight items such as containers are included in the dimensions specified in a,b and c.
 - e. Any motor vehicle or combined vehicle which is in motion must be able to turn within a swept circle having an outer radius of 12,50 m and an inner radius of 5,30 m.
 - f. Maximum distance between the axis of the fifth-wheel king pin and the rear of a semi-trailer 12,00 m.
2. Other specifications to which a lorry referred to in subarticle 1 has to comply with regard to the dimensions may be designated by or pursuant to order in the Council of Ministers.

Article 31

1. On the territory of the Republic of the maximum authorised weights of lorries are:

a. Motor vehicles forming part of a combined vehicle

- Two-axle trailer 18 tonnes
- Three-axle trailer 24 tonnes

b. Combined vehicles

Road trains with five or six axles

- Two-axle motor vehicle with three-axle trailer 40 tonnes
- Three-axle motor vehicle with two or three-axle trailer 40 tonnes

Articulated vehicles with five or six axles

- Two-axle motor vehicle with three axle semi-trailer 40 tonnes
- Three-axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer 40 tonnes

- Three-axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer carrying a 40-foot ISO container or two 20-foot ISO containers as a transport operation using more than one mode of transport 44 tonnes

- Road trains with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two axle trailer 36 tonnes

- Articulated vehicles with four axles consisting of a two axle motor vehicle and a two axle semi-trailer, if the distance between the axles of the semi- trailer is:
 - 1,3 m or greater but not more than 1,8 m 36 tonnes
 - greater than 1,8 m 36 tonnes
 - +2 tonnes

of margin when the maximum authorised weight of the motor vehicle (18 tonnes) and the maximum authorised weight of the tandem axle of the semi-trailer (20 tonnes) are respected and the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or an suspension recognised as being equivalent.

- c. Motor vehicles
- Two-axle motor vehicles 18 tonnes
 - Three-axle motor vehicles 25 tonnes
 - Three-axle motor vehicles, where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or a suspension recognised as being equivalent 26 tonnes
 - Four-axle motor vehicles with two steering axles, where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or a suspension recognised as being equivalent 32 tonnes
2. On the territory of the Republic of the maximum authorised axle weight and related characteristics of the lorries are:
- a. Single axles
- Single non-driving axle 10 tonnes
- b. Tandem axles of trailers and semi-trailers
- The sum of the axle weights per tandem axle must not exceed, if the distance (d) between the axle is:
- less than 1 m ($d < 1,0$) 11 tonnes
 - between 1,0 m and less than 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 tonnes
 - between 1,3 m and less than 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 tonnes
 - 1,8 m and more ($1,8 \leq d$) 20 tonnes
- c. Tri-axes of trailers and semi-trailers
- The sum of the axle weights per tri-axle must not exceed, if the distance (d) between the axles is:
- 1,3 m or less ($d \leq 1,3$) 21 tonnes
 - over 1,3 m and up to 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) 24 tonnes
- d. Driving axle
- Driving axle of the vehicles referred to in subarticle 1, b and c 11,5 tonnes

- e. **Tandem axles of motor vehicles**
 The sum of the axle weights per tandem axle must not exceed, if the distance(d) between the axles is:
- | | | |
|---|---|-------------|
| - | less than 1 m ($d < 1,0$ m) | 11,5 tonnes |
| - | 1,0 m or greater but less than 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$) | 16 tonnes |
| - | 1,3 m or greater but less than 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) | 18 tonnes |
- where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension 19 tonnes
- f. **All vehicles**
 The weight borne by the driving axle or driving axles of a vehicle or combined vehicle must not be less than 25 % of the total laden weight of the vehicle or combined vehicle, when used in international traffic.
- g. **Road trains**
 The distance between the rear axle of a motor vehicle and the front axle of a trailer must not be less than 3,00 m.
- h. **Maximum authorized weight depending on the wheelbase.**
 The maximum authorized weight in tonnes of a four-axle motor vehicle may not exceed five times the distance in metres between the axes of the foremost and rearmost axles of the vehicle.
- i. **Semi-trailers**
 The distance measured horizontally between the axis of the fifth-wheel king pin and any point at the front of the semi-trailer must not exceed 2,04 metres.
3. **Other specifications to which a lorry referred to in subarticle 1 has to comply with regard to the weights and axle weights may be designated by or pursuant to order in the Council of Ministers.**

Special Types of Road Transport

Article 32

1. It is not permitted to engage in road transport of dangerous goods, perishable goods, extra-dimensional goods and heavy goods without an appropriate permit.
2. Rules shall be laid down by or pursuant to order in Council of Ministers concerning:
 - a. the conditions under which the permit may be issued;
 - b. the possibility of granting exemptions from this permit.
3. Other types of road transport to which the prohibition referred to in subarticle 1 apply may be designated by or pursuant to order in the Council of Ministers.

Collection of Transport Data

Article 33

1. The licence holder, the registered person, and permit holder as referred to in article 14, subarticle 2, shall be obliged to supply the Ministry with particulars about the road transport.
2. The Ministry may issue rules about the particulars to be supplied and the manner in which they are to be supplied.

Surplus of Transport Services

Article 34

1. In the event of a surplus of transport services in the transport market, the Ministry is entitled, for a transport market or for a region or for all transport markets or for the State as a whole, to:
 - a. prohibit licensing of new transport operators;
 - b. limit the maximum permissible number of vehicles of the existing transport operators.

2. The measures pursuant to subarticle 1 shall be adopted only after a market survey which indicate a surplus of transport services.
3. The limitations pursuant to subarticle 1 shall be continued until the surplus of transport services has been terminated, but in no case for a period longer than 6 months.

Transport Tariffs

Article 35

1. Tariffs for road transport services are to be determined freely.
2. Transport organisations are entitled to recommend transport tariffs.

Consignment Notes

Article 36

1. It is forbidden to engage in road transport under a licence as referred to in article 5, subarticle 1, or under a permit as referred to in article 14, subarticle 2, if no consignment note has been completed in respect of such road transport.
2. Types of road transport to which the prohibition referred to in subarticle 1 does not apply may be designated by or pursuant to order in the Council of Ministers.

Article 37

1. The consignment note shall contain the following particulars:
 - a. the date of the consignment note and the place at which it is made out;
 - b. the name and address of the sender;
 - c. the name and address of the transport operator;
 - d. the place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
 - e. the name and address of the consignee;

- f. the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognised description;
 - g. the number of packages and their special marks and numbers;
 - h. the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
 - i. charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges, incurred from the making of the contract to the time of delivery);
 - j. the requisite instructions for customs and other formalities;
 - k. a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contract, to the provisions of this Code.
2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:
- a. a statement that transshipment is not allowed;
 - b. the charges which the sender undertakes to pay;
 - c. the amount of "cash on delivery" charges;
 - d. a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
 - e. the sender's instructions to the transport operator regarding insurance of the goods;
 - f. the agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;
 - g. a list of the documents handed to the transport operator.
3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Civil Liability Insurance

Article 38

Road transport on the territory of the Republic of is carried out under insurance against civil liability of the transport operator towards third parties in accordance with the

Section 3 LIABILITIES IN ROAD TRANSPORT

Article 39

1. Transport operators, consignors and consignees, as a natural or legal person, operating in road transport are liable according to the Law on Transport of the Republic of, this Code, the Regulations for Transport of Goods, and Multilateral and Bilateral Agreements of the Republic of

Conclusion and Performance of the Contract

Article 40

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the transport operator. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the transport operator. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the transport operator.
2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the transport operator shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 41

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the transport operator by reason of the inaccuracy or inadequacy of:
 - a. the particulars specified in article 37, subarticle 1, b, d, e, f, g, h and j;
 - b. the particulars specified in article 37, subarticle 2;
 - c. any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the transport operator enters in the consignment note the particulars referred to in subarticle 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.
3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 37, subarticle 1k, the transport operator shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 42

1. On taking over the goods the transport operator shall check;
 - a. the accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
 - b. the apparent condition of the goods and their packaging.
2. Where the transport operator has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in subarticle 1a, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender, unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.
3. The sender shall be entitled to require the transport operator to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The transport operator shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 43

1. The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the transport operator.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the transport operator, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the transport operator took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 44

The sender shall be liable to the transport operator for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the transport operator at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 45

1. For the purposes of the customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the transport operator and shall furnish him with all the information which he requires.
2. The transport operator shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the transport operator for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the transport operator.
3. The liability of the transport operator for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the transport operator shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the transport operator shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 46

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the transport operator to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee, other than the consignee indicated in the consignment note.
2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 47, subarticle 1; from that time onwards the transport operator shall obey the orders of the consignee.
3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.
4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.
5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:
 - a. that the sender or, in the case referred to in subarticle 3, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the transport operator have been entered and indemnifies the transport operator against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
 - b. that the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the transport operator or prejudice the senders or consignees of other consignments;
 - c. that the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of subarticle 5b the transport operator cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.
7. A transport operator who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 47

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the transport operator to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 54, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the transport operator any rights arising from the contract of carriage.
2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under subarticle 1 shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the transport operator shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 48

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract of carriage in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the transport operator shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 46.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the transport operator has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 46, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 49

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the transport operator shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods, the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.
2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the transport operator has not received instructions to the contrary from the sender.
3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 46, subarticle 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, subarticles 1 and 2 shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 50

1. The transport operator shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the transport operator.

2. In the cases referred to in article 48, subarticle 1, and in article 49, the transport operator may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the transport shall be deemed to be at an end. The transport operator shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.
3. The transport operator may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses should be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods, instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.
4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the transport operator shall be entitled to the difference.
5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

Article 51

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the transport operator or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be prima facie evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the transport operator, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the transport operator within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.
3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the transport operator, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.
4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.
5. The transport operator and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Liabilities of the Transport Operator

Article 52

1. The transport operator shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.
2. The transport operator shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by:
 - a. by the wrongful act or neglect of the claimant;
 - b. by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the transport operator;
 - c. by inherent vice of the goods, or;
 - d. through circumstances which the transport operator could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The transport operator shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the transport, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 53, subarticles 2 to 5, the transport operator shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:
 - a. use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
 - b. the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
 - c. handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;
 - d. the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them, to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
 - e. insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
 - f. the transport of livestock.

5. Where under this article the transport operator is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 53

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 52, subarticle 2, shall rest upon the transport operator.

2. When the transport operator establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 52, subarticle 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.
3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 52, subarticle 4a, if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.
4. If the transport is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the transport operator shall not be entitled to claim the benefit of article 52, paragraph 4d, unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.
5. The transport operator shall not be entitled to claim the benefit of article 52, paragraph 4f, unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 54

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent transport operator.

Article 55

1. The fact that goods have not been delivered within ten days for national transport and thirty days for international transport following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within twenty days for national transport and sixty days for international transport from the time when the transport operator took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.
2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.
3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 58 and, where applicable, article 61.
4. In the absence of the request mentioned in subarticle 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in subarticle 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the transport operator shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the Republic of

Article 56

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the transport operator under the terms of the contract of transport, the transport operator shall be liable to the sender for compensation, not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 57

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the transport operator, he shall inform the transport operator of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the transport operator knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.
2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in subarticle 1, the transport operator did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the transport operator without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for transport or of their transport.

Article 58

1. When, under the provisions of this Code, a transport operator is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for transport.
2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" meaning the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being millesimal fineness 900.
4. In addition, the transport charges, customs duties and other charges incurred in respect of the transport of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the transport operator shall pay compensation for such damage not exceeding the transport charges.
6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 59 and 61.

Article 59

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 58, subarticle 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 60

1. In case of damage, the transport operator shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 58, subarticles 1, 2 and 4.
2. The compensation may not, however, exceed;
 - a. if the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss,
 - b. if part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 61

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 58, 59 and 60.

Article 62

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the transport operator or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.
2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 63

1. In cases where, loss, damage or delay arising out of transport under this Code gives rise to an extra-contractual claim, the transport operator may avail himself of the provisions of this Code which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.
2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the transport operator is responsible under the terms of article 72 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Code which exclude the liability of the transport operator or which fix or limit the compensation due.

Article 64

1. The transport operator shall not be entitled to avail himself of the provisions of this section which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply, if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the transport operator or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the transport, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this section referred to in subarticle 1.

Liabilities of Successive Transport Operators

Article 65

If carriage governed by a single contract is performed by successive road transport operators, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second transport operator and each succeeding transport operator becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 66

1. A transport operator accepting the goods from a previous transport operator shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 42, subarticle 2.
2. The provisions of article 43 shall apply to the relations between successive transport operators.

Article 67

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first transport operator, the last transport operator or the transport operator who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these transport operators.

Article 68

A transport operator who has paid compensation in compliance with the provisions of this Code, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereof and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other transport operator who has taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- a. the transport operator responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another transport operator;
- b. when the loss or damage has been caused by the action of two or more transport operators, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each transport operator shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- c. it cannot be ascertained to which transport operators liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the transport operators as laid down in b. above.

Article 69

If one of the transport operators is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other transport operators in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 70

1. No transport operator against whom a claim is made under articles 68 and 69 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the transport operator making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned transport operator had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A transport operator wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the State in which one of the transport operators concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the transport operators concerned may be made defendants in the same action.

Article 71

Transport operators shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 68 and 69.

Section 4 ENFORCEMENT PROVISIONS

Obligations of the Transport Operator

Article 72

1. The heads or managing directors of the transport operator shall be obliged to ensure that nothing is done in the enterprise to infringe on the provision of article 5, article 15, or any of the other requirements laid down in this Code, insofar as infringement thereof constitutes a criminal or economic offence.
2. A similar obligation rests on the supervisory staff, insofar as they have been charged by the head or the managing director with ensuring the observance of these provisions.
3. The transport operator shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons whose services he makes use of for the performance of the transport, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.
4. The head or the managing director and of the supervisory staff shall be deemed to have complied with their obligations if they can show that they have given the requisite orders, taken the requisite measures and provided the requisite means and that the supervision that can reasonably be required has been exercised in order to ensure the observance of the provisions, the observance of which they were obliged to check.

Checking and Investigation

Article 73

The following are charged with checking observance of the provisions made by or pursuant to this Code:

- a. Officials designated by or pursuant to the Code;
- b. Customs officials;
- c. Officials designated by the Ministry.

Article 74

For the purpose of discharging their duties the officials referred to in article 73 shall be empowered to demand that the drivers of lorries stop them in accordance with their instructions, and take them to the nearest suitable place designated by them and permit a check on the observance of the provisions made by or pursuant to this Code.

Article 75

For the purpose of discharging their duties the officials referred to in article 73 shall be empowered:

- a. to demand that information which they reasonably believe to be necessary for the performance of their duties is supplied by any person who is involved in the road transport;
- b. to demand them to produce all papers which they reasonably believe they need to inspect for the performance of their duties.

Article 76

For the performance of their duties, the officials referred to in article 73 shall at all time have access to every place, including lorries but excluding a dwelling without the consent of the occupant, which they reasonably believe they need to enter for the performance of their duties, if necessary with the assistance of the police.

Article 77

1. Any person who is involved in road transport shall be obliged to cooperate immediately and fully with the officials referred to in article 73, provide all information that is properly requested and immediately hand over on request all papers for inspection which the officials reasonably believe they need for the performance of their duties.
2. Notwithstanding the provision of subarticle 1, persons who are obliged to observe secrecy on account of their position, profession or office may refuse to supply information or hand over papers or parts thereof or inspection to the extent that their duty of secrecy allows.

Article 78

1. The officials charged with investigating infringements of this Code shall be empowered to prevent the road transport that involves a contravention of the provisions of article 5, subarticle 1 and article 15, subarticle 1, and article 29, and to detain the lorry with which the infringement has been committed for a maximum of 48 hours in order that the prohibited state may be terminated.
2. The officials referred to in subarticle 1 shall be empowered to take the detained lorry or have it taken at the expense of the licence holder or registered person to a place designated by them. If necessary they may seek the assistance of the police.
3. The relevant official shall prepare an office report of every instance in which a lorry is detained and send this official report within twenty-four hours to the public prosecutor at the District Court within whose jurisdiction the detention occurred. A copy of the official report shall be issued or sent at the same time to the driver and to the licence holder of the lorry.

4. Each interested party may file a notice of objection to a detention within four weeks on the grounds that:
 - a. it contravenes the provisions of subarticle 1 or because there was no reasonable suspicion of a criminal offence as referred to there;
 - b. the interest that was protected by the infringed regulation was not in reasonable proportion to the interest that was damaged by the detention;
 - c. the detention was in some other way in contravention of a principle of proper administration recognised as such in general legal thinking.
5. The notice of objection shall be filed with the district court referred to in subarticle 3. The objection shall be dealt with by a chamber of that court dealing with criminal or economic offences. The court shall decide as quickly as possible after the interested party has been heard or has in any event been properly summoned. If the court considers the notice of objection to be well-founded, it may order that compensation be paid by the State, without prejudice to the right of the interested party to require compensation on the basis of other statutory provisions.
6. Appeal against the decisions of the District Court may be lodged with the Court of Appeal by the Public Prosecutions Department within two weeks of the decision and by the interested party within two weeks of the service of the decision on him. Subarticle 5 shall apply mutatis mutandis to the processing of the appeal.
7. Appeal in cassation against the decisions of the court of appeal may be lodged by the Public Prosecutions Department within two weeks of the decision and by the interested party within two weeks of the service of the decision on him.

Designation as a Criminal and Economic Offence

Article 79

1. Infringement of each of the provisions in article 5, article 15, article 18, article 29, article.... shall constitute a criminal offence within the meaning of the Code and other regulations.

2. Infringements of each of the provisions in article..... etc. shall constitute an economic offence within the meaning of the Code and other regulations.

Appeal

Article 80

A person whose interests are directly affected by a decision taken under this Code or the provisions based upon it, may appeal against it to the

Section 5 ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Tasks and Obligations of the Ministry

Article 81

1. The Ministry is the responsible State Administration for road transport in the Republic of to:
 - a. support the economic and social interests of the Republic of in the field of transport ;
 - b. design transport policies for optimal interaction of all types of transport based on scientific research;
 - c. draft laws and regulations for the functioning of road transport;
 - d. manage the state administration in the field of road transport.
2. The Ministry implements transport policies in byelaws pursuant to this Code and the Transport Law within the limits of its competency according to the Constitution, the Civil Code and other Codes of the Republic of
3. The Ministry and other state authorities are not entitled to interfere in the economic activity of road transport without specific legal powers.

Article 82

1. Pursuant to this Code the Ministry has the following obligations in the field of road transport:
 - a. the issue and withdrawal of licences for road transport as referred to in article 8 and article 13, subarticle 1, respectively;
 - b. registering own-account haulage operations and cancelling registrations as referred to in article 17, subarticle 1 and article 25;
 - c. extending the period of validity of registrations as referred to in article 21, subarticle 2;
 - d. the issue of licence certificates as referred to in article 11, subarticle 2;
 - e. the issue of registration certificates as referred to in article 22, subarticle 2;
 - f. the granting of permission to continue the operation of a transport operator and the issue of permits as referred to in article 14, subarticles 1 and 2 respectively;
 - g. the issuing of supplementary documents for international road transport as referred to in article 27, subarticles 1 and 2c;

- h. the issuing and withdrawal of authorisations for engaging in international road transport as referred to in article 29, subarticle 1;
 - i. the issuing and withdrawal of permits for engaging in special types of road transport as referred to in article 32, subarticle 1;
 - j. participation in negotiations under bilateral and multilateral agreements with other States or for the conclusion of bilateral and multilateral agreements;
 - k. other activities which it may be charged by or pursuant to order in Council of Ministers in respect of road transport.
2. The Ministry can transfer the tasks mentioned in subarticle 1 and in article 33, to regional transport departments and independent bodies, representing the various interests in the road transport sector.
3. The delegation mentioned in subarticle 2 will be designated by order in Ministerial regulation.
4. The Ministry remains responsible in case of a delegation of tasks designated by this Code.

Tasks and Obligations of Regional Transport Departments

Article 83.

1. The execution of state administration for road transport pursuant to this Code is carried out locally by regional transport departments of the Ministry.

2. The regional transport departments:
 - a. carry out tasks mentioned in article 82, subarticle 2;
 - b. monitor road transport activities with a view to improvement of the efficiency of transport traffic safety and protection of the environment;
 - c. organise transport in the event of emergency.
3. Rules shall be laid down by or pursuant to order in Council of Ministers concerning tasks and obligations mentioned in subarticle 2.

Finance of the Administration

Article 84

1. To cover the costs connected with the activities of licensing the applicant shall be liable to pay a fee for:
 - a. the processing of an application for the issue of a licence as referred to in article 8;
 - b. the processing of an application for registration of own-account haulage operations as referred to in article 17, subarticle 1, or for an extension thereof as referred to in article 21, subarticle 2;
 - c. the processing of an application for the continuation of the operation of a transport operator as referred to in article 14;
 - d. the issuing of a licence certificate as referred to in article 11, subarticle 2;
 - e. the issuing of a registration certificate as referred to in article 22, subarticle 2;
 - f. the processing and issue of a document as referred to in article 27, subarticles 1 and 2c;
 - g. the processing and issuing of an authorisation as referred to in article 29, subarticle 1;
 - h. the processing and issuing of a permit as referred to in article 32.
2. The holder of a licence for haulage for hire and reward shall owe annual fees to cover the costs connected with the activities referred to in article 82, subarticle 1k and article 86.

3. The fees mentioned in subarticle 1 shall be proposed annually by the Ministry for approval by the Council of Ministers.

Article 85

Rules concerning application for and the contents, issue, use and surrender of the following documents shall be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers:

- a. the licence referred to in article 5;
- b. the licence certificate or registration certificate referred to in article 11, subarticle 1, and article 22, subarticle 1, respectively;
- c. the permit referred to in article 14, subarticle 2;
- d. the consignment note referred to in article 36;
- e. the supplementary documents referred to in article 27;
- f. the authorisation referred to in article 29, subarticle 1;
- g. the permit referred to in article 32.

Road Transport Advisory Committee

Article 86

1. The Ministry shall establish a Road Transport Advisory Committee.
2. Concerned parties from the transport sector will be represented in the Road Transport Advisory Committee.
3. The Ministry discusses the execution of the Code and matters concerning road transport policies in general in the Road Transport Advisory Committee.

Section 6 TRANSITIONAL AND FINAL PROVISIONS

Article 87

1. From the moment that the Code comes into force, the transport operators who want to carry out road transport, must adhere to this Code.
2. Transport Operators who are carrying out transport for hire and reward at the time that the Code comes into force shall have to fulfil the licence obligation within 2 years.

Article 88

1. The maximum dimensions and weights in Road transport referred to in article 30 and 31 come into force after..... for international transport and after for national transport.
2. Rules may be laid down by or are pursuant to order in the Council of Ministers concerning the gradual introduction of the maximum dimensions and weights.

Article 89

This Code may be cited as the Road Transport Code.



**Проект ТРАСЕСА
Законодательная и нормативная структура
Проект автомобильного кодекса для
республик коридора ТРАСЕСА**

Вариант 3, январь 1997 г.

Райсвайк, Нидерланды, январь 1997 г.

Содержание

Раздел 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Цели дорожного транспорта
Главные термины, применяемые в настоящем кодексе
Предмет настоящего кодекса
Принцип "недискриминации"

Раздел 2 ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Доступность профессии коммерческого перевозчика
Самостоятельные перевозки
Международный рынок автомобильных перевозок
Выход учреждённых в Республике предприятий на международный рынок автомобильных перевозок.
Выход на рынок автомобильных перевозок Республики для предприятий, не учреждённых в Республике
Весы и размеры автомобильных средств
Особые виды автоперевозок
Сбор данных о перевозках
Перенасыщенность рынка транспортных услуг
Транспортные тарифы
Накладные
Страхование гражданской ответственности

Раздел 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Заключение и выполнение контракта
Ответственность перевозчика
Ответственность при осуществлении перевозки последовательно несколькими перевозчиками

Раздел 4 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОБЛЮДЕНИЯ

Обязанности перевозчика
Проверка и расследование
Уголовная и экономическая ответственность
Обжалование

Раздел 5 АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Задачи и обязанности Министерства
Задачи и обязанности Региональных транспортных департаментов
Финансирование администрации
Консультативный комитет по автомобильным перевозкам

Раздел 6 ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Цели дорожного транспорта

Главные термины, применяемые в настоящем кодексе

Статья 1

1. В настоящем кодексе, а также в основанных на нём положениях, следующие термины имеют следующие значения:

- а. Министерство - Министерство транспорта.
- б. Автомобиль - любое самоходное транспортное средство, используемое для перевозки грузов по дорогам, кроме средств, движущихся по железнодорожным и подобным путям или присоединенных к электрическим проводам.
- в. Грузовик - автомобиль, оборудованный для осуществления автоперевозок, или тягач с полуприцепом, или прицеп, оборудованный для осуществления автоперевозок подсоединенный к грузовому автомобилю или тягачу.
- г. Комбинированное транспортное средство:
автопоезд состоящий из автомобиля с прицепом, или составной автомобиль, состоящий из тягача с прицепом, не имеющим передней оси и прицеплённым таким образом, чтобы его передняя часть кладётся на платформу тягача и значительная доля веса прицепа и его груза несётся тягачом(такой прицеп называется полуприцепом).
- д. Прицеп - любой прицеплённый к автомобилю средство транспорта, кроме полуприцепа.
- е. Максимальная грузоподъемность - максимальный вес разрешенный к перевозке на данном тр. средстве компетентными органами Республики, зарегистрировавшей автомобиль
- ж. Допустимый максимальный вес - вес максимально загруженного транспортного средства
- з. Автомобильная перевозка - перевозка по автомобильным дорогам на на нятых грузовиках за вознаграждение или самостоятельно.
- и. Перевозка за собственный счёт - перевозка на грузовиках грузов, предназначенных для самого предприятия и перевозимых этим предприятием.
- к. Перевозка по найму и за вознаграждение - перевозка на грузовиках грузов по найму и за вознаграждение, то есть, не за собственный счёт.
- л. Транспортное предприятие - физическое или юридическое лицо, за чей счёт и на чей риск осуществляются операции по автомобильной перевозке.
- м. Грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которым (или от чьего имени) заключается договор с транспортным предприятием на автомобильные перевозки.
- н. Грузополучатель - физическое или юридическое лицо, уполномоченное получать грузы от транспортного предприятия.
- о. Международные перевозки - любые автомобильные перевозки, в процессе осуществления которых пересекается граница между двумя (или более) государствами.

п. Каботаж - внутренние автомобильные перевозки, осуществляемые на территории государства транспортным предприятием, зарегистрированным в другом государстве.

р. Перенасыщенность рынка транспортных услуг - значительное или долгосрочное превышение предложения транспортных услуг над потребительским спросом на них, угрожающее финансовой стабильности и дальнейшему существованию многочисленных транспортных предприятий.

с. Опасные грузы - грузы, считающиеся опасными согласно положениям Конвенции АДР.

т. Скоропортящиеся грузы - грузы, считающиеся скоропортящимися согласно Конвенции АТП.

у. Надёжность - гарантия того, что деятельность перевозчика не вредит и не угрожает общественности или народному хозяйству Республики

ф. Кредитоспособность - наличие достаточных средств для создания транспортного предприятия и эффективного им управления.

х. Профессиональная компетентность - наличие навыков и умений в специфической сфере, полученных в результате посещения специальных учебных курсов и/или в ходе практической работы в области автоперевозок.

2. Автомобильная перевозка включает в себя погрузку и разгрузку грузовика загрузку транспортным предприятием, а также порожний проезд.

Предмет настоящего кодекса

Статья 2

1. Настоящий кодекс распространяется на автомобильные перевозки по общественным дорогам.

2. Настоящий кодекс относится к дорожным перевозкам, осуществляемым на территории Республики или за её пределами транспортным предприятием, зарегистрированным в Республике

3. Любое условие или требование, прямо или косвенно нарушающее положение настоящего Кодекса, считается недействительным.

Статья 3

Настоящий кодекс не распространяется на грузовые тр. средства, максимальная загрузка которых не превышает 500 кг.

Принцип отсутствия дискриминации

Статья 4

Настоящий кодекс применяется в равной мере по отношению ко всем транспортным предприятиям, независимо от их национальной принадлежности, места регистрации или вида собственности.

Раздел 2 ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Доступ к профессии коммерческого автотранспортного перевозчика

Статья 5

1. Осуществление коммерческих перевозок без соответствующей лицензии запрещается.
2. От указанного в п. 1 выше лицензирования освобождаются следующие виды перевозок по найму и за вознаграждение:
 - а. перевозки, осуществляемые для Министерства обороны, Министерства внутренних дел, а также для Министерства безопасности;
 - б. перевозки на автомобилях, грузоподъемностью не более 3,5 т., или с общим весом до 6 т., включая прицепы.
3. От указанного выше в п. 1 лицензирования постановлением Совета министров могут освобождаться и некоторые виды коммерческих перевозок.

Статья 6

1. Заявка на лицензию для осуществления перевозок по найму и за вознаграждение рассматривается только:
 - а. после подачи всей необходимой информации для проверки соответствия всем предусмотренным статьёй 8 требованиям, а также после предоставления всей соответствующей документации;
 - б. после выплаты предусмотренного статьёй 84 сбора.
2. Если в течение 8 недель со дня первоначального рассмотрения заявитель не получает ответа, то заявка считается одобренной.

Статья 7

1. Заявка на лицензирование перевозок по найму и за вознаграждение отклоняется, если заявитель, будь он физическое или юридическое лицо, в течение двух предшествующих лет до даты подачи заявки был лишён предусмотренной в статье 14 лицензии на основании несоответствия требованиям о репутации, определённым в пункте 1.в. статьи 8 , или если такое лишение рассматривается на основе статьи 14.
2. Положения п.1 выше применяются в случае, если в отношении заявителя, являющегося или являвшегося директором физического или юридического лица, или осуществляющего, или осуществлявшего постоянное и действительное управление операциями по перевозкам по найму и за вознаграждение рассматривается или рассматривался вопрос о лишении лицензии.

Статья 8

1. Лицензия на осуществление коммерческих перевозок выдаётся при выполнении заявителем требований в отношении:
 - а. регистрации в качестве транспортного предприятия согласно Республики
 - б. учреждения предприятия на территории Республики
 - в. репутация лица (лиц), осуществляющего (осуществляющих) постоянное и действительное управление операциями по перевозкам по найму и за вознаграждение;
 - г. кредитоспособности предприятия (или двух или более физических лиц, совместно выступающих в качестве транспортного предприятия);
 - д. профессиональной компетентности лица, осуществляющего постоянное и действительное управление операциями по перевозкам по найму и за вознаграждение.
2. Совет министров может издать постановления в отношении правил по выполнению предусмотренных в п. 1 выше требований.

Статья 9

Лицензии выдаются на равных условиях для всех транспортных предприятий независимо от национальной принадлежности, гражданства, вида собственности, имеющегося предложения транспортных услуг, и т.д.

Статья 10

1. Лицензия на осуществление коммерческих перевозок выдаётся на срок
2. Число автомобилей в лицензии не фиксируется.
3. Передача лицензии на осуществление коммерческих перевозок третьей стороне запрещается.

Статья 11

1. Использование грузовиков для осуществления коммерческих перевозок без соответствующего лицензионного свидетельства на борту запрещается.
2. Лицензионные свидетельства в отношении указанных в статье 10 лицензий выдаются для грузовиков по просьбе лицензиатов .
3. Лицензионные свидетельства выдаются при выполнении требований в отношении:
 - а. технических норм для грузовиков;
 - б. ежегодных технических осмотров грузовиков;
 - в. официального одобрения вида грузовика и его регистрации в Республике
 - г. обязательного страхования.

4. Дополнительные правила по выполнению предусмотренных в п. 3 выше требований могут быть изданы постановлением Совета министров или согласно постановлению Совета министров.

Статья 12

Лицензия на осуществление коммерческих перевозок теряет силу со дня:

- а. смерти или наступления недееспособности лицензиата;
- б. расформирования имеющей лицензию организации как юридического лица.

Статья 13

1. Лицензия на осуществление коммерческих перевозок отзывается:

- а. по просьбе лицензиата;
- б. если она была выдана на основе неверной информации;
- в. при невыполнении требований, предусмотренных в пункте 1 статьи 8.

2. Правила, определяющие невыполнение требований, предусмотренных в пункте 1 статьи 8 могут быть изданы постановлением Совета министров или согласно постановлению Совета министров.

Статья 14

1. Если требования в отношении профессиональной компетентности и репутации перевозчика не выполняются в результате смерти или наступления недееспособности в отдельных случаях по просьбе перевозчика ему может быть выдано разрешение на временное или постоянное продолжение деятельности.

2. Лицензия выдаётся на основе предусмотренного в п. 1 выше разрешения на продолжение деятельности.

3. Правила в отношении предусмотренного в п. 1 выше разрешения на продолжение деятельности могут быть изданы постановлением Совета министров или согласно постановлению Совета министров.

Самостоятельные перевозки

Статья 15

1. Осуществление самостоятельных перевозок разрешается только компаниям которые соответствующим образом зарегистрировали право на проведение самостоятельных перевозок.

2. От указанного в п. 1 выше лицензирования освобождаются предприятия, получившие лицензию на осуществление перевозок по найму и за вознаграждение, а также предприятия, получившие разрешение согласно положениям статьи 14.

3. Типы самостоятельных перевозок на которые не распространяются ограничения п. 1 определяются приказом Совета Министров.

Статья 16

При регистрации права на осуществление самостоятельных перевозок необходимо указать название и область деятельности предприятия.

Статья 17

1. Заявка на лицензию для осуществления перевозок за собственный счёт рассматривается только после подачи всех необходимых документов подтверждающих соответствие всем предусмотренным п.1 статьи 19 требованиям, оплату предусмотренного статьёй 84 сбора.

2. Если в течение 8 недель со дня первоначального рассмотрения заявитель не получает ответа, то заявка считается одобренной.

Статья 18

1. Заявка на лицензирование отклоняется, если заявитель, будь он физическое или юридическое лицо:

а. в течение двух предшествующих лет до даты подачи заявки был лишён такой лицензии на основании п.1в статьи 25;

б. уже имеет лицензию на момент подачи заявки, и отзыв лицензии рассматривается на основе п.1в статьи 25.

2. Положения п.1 выше применяются в случае, если в отношении заявителя, являющегося или являвшегося директором физического или юридического лица, или осуществляющего, или осуществлявшего постоянное и действительное управление операциями по перевозкам рассматривается или рассматривался вопрос о применении предусмотренной п.1в статьи 25 процедуры.

Статья 19

1. Лицензирование не может происходить до предоставления заявителем доказательства того, что перевозки, о которых идет речь являются самостоятельными перевозками.

2. Постановлением Совета министров издаются правила в отношении условий, в которых можно сказать, что существует собственное предприятие или коммерческое дело.

Статья 20

Лицензии выдаются на равных условиях для всех транспортных предприятий независимо от национальной принадлежности, гражданства, вида собственности, имеющегося предложения транспортных услуг, и.т.д.

Статья 21

1. Лицензия выдаётся на срок
2. По истечении указанного в п.1 срока лицензия может быть продлена на такой же срок по просьбе транспортного предприятия.

Статья 22

1. Использование транспортных средств для осуществления самостоятельных перевозок без соответствующего лицензионного свидетельства на борту запрещается.
2. Лицензионные свидетельства в отношении указанных в статье 21 лицензий выдаются для грузовиков по просьбе лицензиатов .
3. Лицензионные свидетельства выдаются при выполнении требований в отношении:
 - а. технических норм для грузовиков;
 - б. ежегодных технических осмотров грузовиков;
 - в. официального одобрения вида грузовика и его регистрации в Республике
 - г. обязательного страхования.
4. Дополнительные правила по выполнению предусмотренных в п. 3 выше требований могут быть изданы постановлением Совета министров.

Статья 23

Перевозка товаров, не соответствующих деятельности предприятия, в назначенных для самостоятельных перевозок грузовиках запрещается.

Статья 24

Без ущерба для положений п.1а статьи 25 лицензия на осуществление перевозок за собственный счет теряет силу со дня:

- а. смерти или наступлении недееспособности лицензиата;
- б. роспуска организации имеющей лицензию как юридического лица.

Статья 25

1. Лицензия отзывается:
 - а. по просьбе лицензиата;
 - б. если она была выдана на основе неверной информации;
 - в. при многократном невыполнении требований, предусмотренных в пункте 1 статьи 5, или статьи 23.
2. Правила в отношении требований, предусмотренных в пункте 1 могут быть изданы постановлением Совета министров.

Международный рынок автомобильных перевозок

Статья 26

1. Международные автомобильные перевозки осуществляются на основе двусторонних и многосторонних соглашений, заключённых Республикой с другими государствами.
2. Указанные в п.1 выше автомобильные перевозки могут осуществляться транспортными предприятиями, получившими разрешение на проведение таковых независимо от национальной принадлежности и вида собственности согласно законодательству Республики
3. В отсутствие указанного в п.1 выше соглашения, иностранные транспортные предприятия не зарегистрированные в Республикемогут получить разрешение на въезд в Республику на пограничном пункте.
4. Согласно общепринятым международным нормам разрешение на перевозку отдельных грузов, предусмотренных в соглашениях п.1 выше, не требуется.

Доступ учреждённых в Республике предприятий на международный рынок автомобильных перевозок.

Статья 27

1. Транспортным предприятиям, учреждённым в Республике, и не имеющим определённой постановлением Совета министров дополнительной документации, осуществлять международные перевозки запрещается.
2. Постановлением Совета министров (или согласно постановлению Совета министров) определяются правила в отношении:
 - а. выдачи, использования и отзыва дополнительной документации;
 - б. вопроса о возможном освобождении от предъявления дополнительной документации;
 - в. транспортных операций, осуществляемых учреждённым в Республике предприятием исключительно на территории другой страны с или без специальной документации.

Доступ на рынок автомобильных перевозок Республики для предприятий, не учреждённых в Республике

Статья 28

Пункт 1 статьи 5 и пункт 1 статьи 15 не распространяется на международные автомобильные перевозки, осуществляемым предприятием, не учреждённым в Республике

Статья 29

1. Транспортным предприятиям, не учреждённым в Республике запрещается осуществлять международные автомобильные перевозки на её территории без соответствующего разрешения.
2. Постановлением Совета министров (или согласно постановлению Совета министров) определяются правила в отношении:
 - а. условий выдачи и отзыва разрешения;
 - б. вопроса о возможном освобождении от разрешения;
 - в. отказа от выдачи разрешения на въезд в Республику

Вес и размеры транспортных средств

Статья 30

1. Максимальные допустимые размеры грузовиков на территории Республики указываются ниже:
 - а. Максимальная длина:
 - автомобиля - 12,00 м
 - прицепа - 12,00 м
 - тягача с п/прицепом - 16,50 м
 - автопоезда - 18,00 м
 - б. Максимальная ширина - 2,50 м
 - в. Максимальная высота - 4,00 м
 - г. Съёмные суперконструкции и стандартизированные грузовые приспособления, например контейнеры, включаются в указанные в пунктах а, б и в размеры.
 - д. Находящийся в движении автомобиль или автомобиль с (полу)прицепами должен быть способен развернуться в пределах круга со внешним радиусом в 12,50 м и внутренним радиусом в 5,30 м.
 - е. Максимальное расстояние между поворотным шкворнем пятого колеса и задним краем полуприцепа не должно превышать 12,00 м.
2. Дополнительные характеристики в отношении размеров автомобилей могут быть определены постановлением Совета Министров или согласно постановлению Совета министров.

Статья 31

1. Максимальный допустимый вес автотранспортных средств на территории Республики указывается ниже:
 - а. Составные части автопоезда:
 - прицеп с двумя осями - 18 т

прицеп с тремя осями - 24 т

б. Комбинированные автомобили:

автопоезд с пятью или шестью осями -

двухосный автомобиль с трёхосным прицепом - 40 т

трёхосный автомобиль с двухосным или трёхосным прицепом - 40 т

сочленённый автомобиль с пятью или шестью осями -

двухосный тягач с трёхосным полуприцепом - 40 т

трёхосный автомобиль с двухосным или трёхосным полуприцепом - 40 т

трёхосный автомобиль с двухосным или трёхосным полуприцепом, вместе с 40-футовым контейнером ISO или двумя 20-футовыми контейнерами ISO с использованием более одного вида транспорта - 44 т

четырёхосный автопоезд, состоящий из двухосного автомобиля и двухосного прицепа - 36 т

четырёхосный сочленённый автомобиль, состоящий из двухосного тягача и двухосного полуприцепа:

при расстоянии между осями полуприцепа от 1,3 м до 1,8 м - 36 т

при расстоянии между осями полуприцепа более 1,8 м - 36 т (плюс 2 т в случаях, когда максимальный допустимый вес автомобиля /18 т/ и максимальный допустимый вес задней оси полуприцепа /20 т/ не превышаются, а приводная ось имеет двойной комплект шин и систему пневмоподвески, или аналогичную систему

в. Автомобили:

двухосные автомобили - 18 т

трёхосные автомобили - 25 т

трёхосные автомобили, приводная ось которых имеет двойной комплект шин и систему пневмоподвески, или же аналогичную систему - 26 т

четырёхосные автомобили с двумя осями управления поворотом, в которых приводная ось оснащена комплектами двух шин и системой пневмоподвески, или же системой, признанной как аналогичная - 32 т

2. Максимальный допустимый вес для осей и смежных узлов грузовиков на территории Республики указываются ниже:

а. одна ось:

одна неведущая ось - 10 т

б. двухосные прицепы и полуприцепы:

общий вес осей каждого тандема не должен превышать нижеследующие допустимые пределы при расстоянии (р) между осями:

до 1 м ($p < 1,0$) - 11 т

более 1 м но менее 1,3 м ($1,0 < p < 1,3$) - 16 т

более 1,3 м но менее 1,8 м ($1,3 < p < 1,8$) - 18 т

1,8 м и более ($1,8 < p$) - 20 т

в. трехосные прицепы и полуприцепы:

общий вес осей каждого трехосного узла не должен превышать нижеследующие допустимые пределы при расстоянии (р) между осями:

до 1,3 м ($p < 1,3$) - 21 т

более 1,3 м до 1,4 м ($1,3 < p < 1,4$) - 24 т

- г. ведущая ось:
ведущая ось указанных в пунктах 1б и 1в автомашин - 11,5 т
- д. двухосные автомобили:
общий вес осей каждого тандема не должен превышать нижеследующие допустимые пределы при расстоянии (р) между осями:
до 1 м ($p < 1,0$) - 11,5 т
1,0 м или более, но менее 1,3 м ($1,0 < p < 1,3$) - 16 т
1,3 м или более, но менее 1,8 м ($1,3 < p < 1,8$) - 16 т - 18 т
ведущая ось с двумя шинами и пневмоподвеской - 19 т
- е. все автомобили:
при осуществлении международных перевозок ведущая ось (ведущие оси) автомобиля или комбинированного автомобиля должны нести не менее 25% общего веса груженого автомобиля или комбинированного автомобиля.
- ж. автопоезда:
расстояние между задней осью автомобиля и передней осью прицепа не должно быть менее, чем 3,00 м
- з. предельный допустимый вес в зависимости от колесной базы:
предельный допустимый вес (т) четырехосного автомобиля не должен превышать более чем в пять раз расстояние (м) между осями самой передней и самой задней осей автомобиля
- и. полуприцепы:
горизонтальное расстояние между осью поворотного шкворня пятого колеса и любой частью переда полуприцепа не должен превышать 2,04 м.

3. Дополнительные обязательные для соблюдения характеристики в отношении веса автомобилей и нагрузки на ось могут быть определены постановлением Совета министров или согласно постановлению Совета министров.

Особые виды перевозок

Статья 32

1. Перевозка опасных, скоропортящихся, чрезмерно крупных и тяжёлых грузов без соответствующей лицензии запрещается.
2. Постановлением Совета министров или согласно постановлению Совета министров определяются правила в отношении:
 - а. условий применения лицензии;
 - б. вопроса о возможном освобождении от лицензирования.

3. В постановлении Совета министров (или согласно постановлению Совета министров) могут определяться дополнительные виды грузов (помимо перечня в п.1 выше).

Сбор данных о перевозках

Статья 33

1. Держатели лицензий и разрешений, указанных в п.2 статьи 14, обязаны предоставить Министерству данные об автомобильных перевозках.

2. Правила в отношении предоставляемых данных и порядка предоставления могут определяться Министерством.

Перенасыщенность рынка транспортных услуг

Статья 34

1. В случае возникновения избытка услуг на транспортном рынке Министерство имеет право в отношении определённого сектора транспортного рынка, рынка региона или всех транспортных рынков всей страны:

- а. запретить лицензирование новых транспортных предприятий;
- б. ограничить максимально допустимое число автомобилей у существующих транспортных предприятий.

2. Предусмотренные в п.1 выше меры принимаются только после проведения исследований рынка в результате которого выявлена перенасыщенность рынка транспортных услуг.

3. Предусмотренные в п.1 выше меры остаются в силе до устранения избытка услуг, но не более 6 месяцев.

Транспортные тарифы

Статья 35

1. Тарифы на услуги по автомобильным перевозкам определяются предприятиями самостоятельно.

2. Транспортные организации имеют право рекомендовать транспортные тарифы.

Накладные

Статья 36

1. Осуществление автомобильных перевозок по лицензии, согласно п.1 статьи Г, или по разрешению, согласно п.2 статьи В, но без накладной запрещается.

2. Виды автомобилей, освобождаемые от соответствия указанному в п.1 выше положению, могут определяться постановлением Совета министров.

Статья 37

1. В накладной должны быть указаны:

- а. место и дата её составления;
- б. имя и адрес отправителя;
- в. имя и адрес перевозчика;
- г. место и дата принятия груза к перевозке и предусмотренное место его сдачи;
- д. имя и адрес получателя;
- е. принятое обозначение характера груза и способ его упаковки и в случае перевозки опасных грузов их обычно признанное обозначение;
- ж. число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- з. вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- и. связанные с перевозкой расходы (провозная плата, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- к. инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и иные;
- л. указание, что перевозка производится, независимо от всякой оговорки в договоре, с соблюдения положений настоящего кодекса.

2. В случае надобности, в накладной должны также содержаться следующие указания:

- а. запрещение перегрузки;
- б. расходы, которые отправитель принимает на свой счёт;
- в. сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- г. декларированная стоимость груза и дополнительная ценность его для отправителя;
- д. инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- е. договорный срок выполнения перевозки;
- ж. перечень документов, переданных перевозчику.

3. Договаривающиеся стороны могут внести в накладную всякое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

Страхование гражданской ответственности

Статья 38

Автомобильные перевозки на территории Республики осуществляются предприятиями, чья гражданская ответственность в отношении третьих сторон страхуется согласно

Раздел 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Статья 39

Транспортные предприятия, грузоотправители и грузополучатели, будто они юридические или физические лица, осуществляющие автомобильные перевозки несут ответственность в соответствии с Законом "О транспорте" Республики, настоящим кодексом, Положениями о грузовых перевозках, а также многосторонними и двусторонними договорами Республики

Заключение и выполнение договора

Статья 40

1. Накладная составляется в трёх оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком, причём эти подписи могут быть напечатаны или заменены штампами отправителя и перевозчика. Первый экземпляр накладной передаётся отправителю, второй сопровождает груз, а третий сохраняется перевозчиком.

2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на разные автомобили или же когда дело касается различного рода грузов или различных партий грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления стольких накладных, сколько он должен использовать автомобилей или сколько подлежит перевозке разных грузов или партий грузов.

Статья 41

1. Отправитель несёт ответственность за все издержки перевозчика и убытки, причинённые ему вследствие неточности или недостаточности

- а. указаний, упомянутых в п. 1б, г, д, е, ж, з и к статьи 37;
- б. указаний, упомянутых в п. 2 статьи 37;

в. всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в неё.

2. Если, по просьбе отправителя, перевозчик вносит в накладную указания, упомянутые в п. 1 выше, признаётся, если не доказано обратное, что это им сделано от имени отправителя.

3. Если накладная не содержит указания, предусмотренного в п. 1л статьи 37, перевозчик отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения.

Статья 42

1. При принятии груза перевозчик обязан проверить:

- а. точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров;
- б. внешнее состояние груза и его упаковки.

2. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность указаний, упомянутых в п. 1а настоящей статьи, он должен сделать обоснованные оговорки в накладной. Он должен также мотивировать все могущие им быть сделанными оговорки относительно внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний определённо не указал в накладной, что он их принимает.

3. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто груза или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты упомянутых проверок вносятся в накладную.

Статья 43

1. Накладная, поскольку не доказано противного, служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком.

2. При отсутствии в накладной мотивированных перевозчиком оговорок, имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их разметка и номера соответствовали указаниям накладной.

Статья 44

Отправитель несёт ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причинённые лицам, оборудованию или другим грузам, а также за расходы, вызванные неисправной упаковкой груза, если при внешней или известной перевозчику в момент принятия груза неисправности перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Статья 45

1. Отправитель обязан до передачи груза присоединить к накладной или представить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

2. Проверка правильности или полноты этих документов не лежит на обязанности перевозчика. Отправитель ответственен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинён отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

3. Перевозчик несёт ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или вручённых ему; сумма причитающегося с него

возмещения не должна, однако, превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

Статья 46

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика перерыва перевозки, изменения места, предусмотренного для сдачи груза, или сдачу груза не тому получателю, который указан в накладной.

2. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в п. 1 статьи 47; с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза.

3. Однако, право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной сделано отправителем указание в этом смысле.

4. Если, осуществляя своим правом распоряжения грузом, получатель даёт приказ сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

5. Осуществление правом распоряжения грузом обуславливается следующими положениями:

а. отправитель или - в случае, указанном в п. 3 настоящей статьи - получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые данные перевозчику инструкции, а также возместить перевозчику расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

б. выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

в. упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

6. Если перевозчик не может выполнить полученные им инструкции по причине указанных в п. 5б настоящей статьи положений, перевозчик должен немедленно сообщить об этом лицу, которым инструкции были даны.

7. Перевозчик, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несёт ответственность перед правомочным по договору лицом за нанесённый таким образом ущерб.

Статья 47

1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его сдачи, получатель имеет право требовать у перевозчика передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причём им выдаётся соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока,

предусмотренного в статье 54, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

2. Получатель, осуществляющий права, предоставляемые ему согласно п. 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основаниях накладной долговые обязательства. В случае спора по этому поводу перевозчик обязан сдать груз лишь в случае внесения получателем залога.

Статья 48

1. Если по какой-либо причине выполнение договора на установленных накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному для его сдачи месту, перевозчик обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 46.

2. Если же обстоятельства позволяют перевозку в условиях, иных чем предусмотрено в накладной, и если перевозчик не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 46, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом.

Статья 49

1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной.

2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи, до тех пор пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций.

3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того как получатель, согласно предоставленному ему п. 3 статьи 46 праву, дал приказ сдать груз какому-либо другому лицу, то в отношении положений п. 1 и 2 настоящей статьи получатель становится на место отправителя, а это другое лицо - на место получателя.

Статья 50

1. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, вызванных просьбой об инструкциях или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.

2. В случаях, указанных в п. 1 статьи 48 и в статье 49, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счёт лица, имеющего право распоряжаться грузом; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае перевозчик принимает на себя хранение груза от имени правомочного лица. Он может, однако, доверить хранение какому-либо третьему лицу и в этом случае несёт ответственность лишь за

осмотрительный выбор такого лица. Груз остаётся при этом обременённым лежащими на нём долговыми обязательствами, основанными на накладной, и всеми прочими произведёнными расходами.

3. Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций лица, имеющего право распоряжаться им, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечёт за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях перевозчик может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от лица, имеющего право распоряжаться грузом противоположных инструкций, выполнение которых может быть по справедливости потребовано.

4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи, вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана имеющему право распоряжаться грузом лицу, которое должно, если выручка не покрывает указанных расходов, доплатить недостающую сумму.

5. Применяемая при продаже процедура определяется действующим на месте продажи законами или обычаями.

Статья 51

1. Если получатель принял груз и не установил состояния груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идёт о заметных утратах или повреждениях, или в течение семи дней со дня приёма груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идёт о незаметных снаружи утратах или повреждениях, не сделал перевозчику оговорки, указывающих общий характер утрат или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идёт о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменном виде.

2. Когда состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идёт о незаметных снаружи утратах или повреждениях и если получатель препроводил письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня этой констатации.

3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня предоставления груза в распоряжение получателя.

4. При исчислении сроков, предусматриваемых настоящей статьёй, дата поставки или, в зависимости от обстоятельств, дата констатации или дата предоставления товара получателю не учитываются.

5. Перевозчик и получатель должны оказывать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

Ответственность перевозчика

Статья 52

1. Перевозчик несёт ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за просрочку доставки.
2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или просрочка с доставкой произошли
 - а. по вине правомочного по договору лица;
 - б. вследствие приказа правомочного по договору лица, не вызванного какой-либо виной перевозчика;
 - в. вследствие какого-либо дефекта самого груза;
 - г. из-за обстоятельств, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить.
3. Перевозчик не может ссылаться для сложения с себя ответственность ни на дефекты автомобиля, которым он пользуется для выполнения перевозки, ни на вину лица, у которого был нанят автомобиль, или агентов последнего.
4. С соблюдением постановлений, содержащихся в п.п. 2-5 статьи 53, перевозчик освобождается от лежащей на нём ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:
 - а. с использованием открытых автомобилей без брезентов, если такое пользование было определено договором и об этом упомянуто в накладной;
 - б. с отсутствием или неисправностью упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их.
 - в. с перемещением, нагрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;
 - г. с характером некоторых грузов, подверженных по свойствам, обусловленным таким характером их, полной или частичной гибели или повреждению от поломки, ржавления, внезапного гниения, усушки, убыли, нормальной утечки или действия паразитов и грызунов;
 - д. с недостаточностью или неудовлетворительностью разметки или нумерации грузовых мест;
 - е. с перевозкой живых животных.
5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье перевозчик не несёт ответственность за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нём ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

Статья 53

1. На перевозчика лежит бремя доказательства, что потеря груза, его повреждение или просрочка в доставке вызваны обстоятельствами, указанными в п. 2 статьи 52.
2. Если перевозчик докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в п. 4 статьи 52, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого. Однако, лицо, предъявляющее претензию имеет право доказать, что потеря или повреждение груза не являются частичным или полным следствием одного из этих рисков.
3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, упомянутом в п. 4.а статьи 52, если убыль превышает нормально допустимую или при потере грузового места.
4. Если перевозка производится посредством автомобиля, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влаги воздуха, перевозчик может сослаться на п. 4.г статьи 52 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он придерживался данных ему специальных инструкций.
5. Перевозчик может сослаться в свою пользу на п. 4.е статьи 52 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты и что он придерживался данных ему специальных инструкций.

Статья 54

Признаётся, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договорённый срок или при отсутствии договорённого срока, если, с принятием во внимание обстоятельств, в которых перевозка производилась, а при частичной нагрузке в особенности с принятием во внимание времени, необходимого для составления партии частичных грузов в нормальных условиях, - фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки старательным перевозчиком.

Статья 55

1. Правомочное по договору лицо может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение десяти дней при внутренней перевозке или в течение тридцати дней при международной перевозке по прошествии установленного предельного срока или, когда такового установлено не было, в течение двадцати дней при внутренней перевозке или шестидесяти дней при международной перевозке, со дня принятия груза перевозчиком.
2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено, в случае если бы груз был найден в течение года, следующего за уплатой

возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз был найден, правомочное по договору лицо может требовать, что груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом эвентуально понесённых расходов, включённых в возмещённую сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 58 и, если к тому имеются основания, в статье 61.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в п. 2, либо инструкций, данных в тридцатидневный срок, предусмотренный в п. 3, или же, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона Республики

Статья 56

Если груз сдан получателю без взыскания наложенного на груз платежа, который должен был взыскан перевозчиком согласно условиям договора, перевозчик обязан возместить отправителю груза сумму, соответствующую размеру наложенного платежа, при этом сохраняется право предъявления иска к получателю.

Статья 57

1. Если отправитель передаёт перевозчику опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать подлежащие принятию предосторожности. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должны всяким иным путём доказать, что перевозчик был с точностью осведомлён о характера опасности, какую представляет перевозка упомянутых грузов.

2. Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлён с соблюдением условий, указанных в п. 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные сдачей грузов для перевозки или их перевозкой.

Статья 58

1. Когда, согласно постановлениям настоящего кодекса, перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению сумму определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

3. Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. "Франк" означает золотой франк с весом 10/31 гр и пробой 900.
4. Кроме того, подлежат возмещению: плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит.
5. В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан уплатить возмещение, которое не может превышать платы за перевозку.
6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 59 и 61 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза.

Статья 59

Отправитель может декларировать в накладной, при условии уплаты дополнительной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, стоимость груза, превышающую предел, указанный в п. 3 статьи 58, и в таком случае декларированная сумма заменяет этот предел.

Статья 60

1. В случае повреждения груза перевозчик должен уплатить сумму, соответствующую обесценению груза, исчисляемую с принятием за основу стоимости груза, установленной в соответствии с положениями п. 1, 2 и 4 статьи 58.
2. Размер возмещения не может, однако, превышать:
 - а. в случае если вследствие повреждения обесценению подвергся весь перевозимый груз, суммы возмещения, которое причиталось бы при потере всего груза;
 - б. в случае если вследствие повреждения обесценению подверглась лишь часть перевозимого груза, суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась повреждённой.

Статья 61

1. Отправитель может установить, внося соответствующее указание в накладную и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, сумму, соответствующую дополнительной ценности груза, на случай потери или повреждения груза, а также недоставления груза в договорённый срок.
2. В случае декларирования дополнительной ценности груза может быть потребовано, независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 58, 59 и 60, и в

пределах суммы декларированной дополнительной ценности груза, возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

Статья 62

1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчёта 5 процентов годовых со дня обращённого к перевозчику в письменной форме требования или же, если такового не последовало, со дня вручения иска.

2. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчёт в эту валюту производится по текущему курсу дня в месте выплаты возмещения.

Статья 63

1. В тех случаях, когда, согласно настоящему кодексу, в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, происшедшими при выполнении подпадающей под настоящий кодекс перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, перевозчик может сослаться на положения настоящего кодекса, исключающие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

2. Когда встаёт вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых перевозчик отвечает согласно положениям статьи 72, это лицо может также сослаться на положения настоящего кодекса, исключающие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Статья 64

1. Перевозчик не вправе ссылаться на постановления настоящего кодекса, которые исключают или ограничивают его ответственность или которые переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошёл по его вине, которая, согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов перевозчика или других лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или этими другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или лица также не могут ссылаться, поскольку дело касается их личной ответственности, на указанные в п. 1 положения настоящей статьи.

Ответственность в случае перевозки, производимой последовательно несколькими перевозчиками

Статья 65

Если перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняется последовательно несколькими перевозчиками, каждый из них несёт ответственность за всю перевозку, причём второй перевозчик и каждый из следующих за ним становятся, в силу принятия ими груза и накладной, участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях.

Статья 66

1. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить своё имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности, он делает на этом экземпляре, равно как и на выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в п. 2 статьи 42.
2. Постановления, содержащиеся в статье 43, применяются к взаимоотношениям между перевозчиками, последовательно производящими перевозку.

Статья 67

Поскольку дело не касается встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только к первому перевозчику, к последнему перевозчику, либо к перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при выполнении которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих перевозчиков.

Статья 68

Перевозчик, уплативший согласно постановлениям настоящего кодекса возмещение за ущерб, имеет право взыскивать с остальных участвовавших в перевозке перевозчиков основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на неё и издержки, связанные с перевозкой, согласно нижеследующим постановлениям:

- а. перевозчик, по вине которого был причинён ущерб, должен один нести ответственность за убытки, оплачиваемую им самим или другим перевозчиком;
- б. если ущерб был причинён по вине двух или нескольких перевозчиков, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый перевозчик несёт ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;
- в. если нельзя установить, который из перевозчиков несёт ответственность за ущерб, причитающаяся в возмещение его сумма распределяется между всеми перевозчиками в пропорции, указанной выше в пункте б.

Статья 69

В случае неплатежеспособности одного из перевозчиков, причитающаяся с него и не уплаченная им часть возмещения, распределяется между всеми другими перевозчиками пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждению за перевозку.

Статья 70

1. Перевозчик, к которому предъявлен один из указанных в статьях 68 и 69 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведённого предъявляющим к нему иск перевозчиком, когда размер возмещения за ущерб установлен решением суда, если только он был надлежащим образом осведомлён о процессе и имел возможность принять в нём участие.

2. Перевозчик, желающий предъявить иск об убытках, может направить исковое прошение в компетентный суд государства, в котором находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле перевозчиков, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключён договор перевозки. Иск может быть возбуждён против всех заинтересованных в деле перевозчиков в одном и том же судебном установлении.

Статья 71

Перевозчики в праве установить по взаимному соглашению условия договора, отступающие от положений, содержащихся в статьях 68 и 69.

Раздел 4 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОБЛЮДЕНИЯ

Обязанности транспортных предприятий

Статья 72

1. Руководители и управленческий персонал предприятия обязаны обеспечить, чтобы на предприятии не имелись место никакие нарушения положений статьи 5, статьи 15 или изложенных в настоящем кодексе положений, поскольку любое подобное нарушение является уголовным делом или экономическим преступлением.
2. Подобная обязанность возлагается на контролирующий персонал, поскольку он выполняет поручения управленческого персонала по обеспечению соблюдения настоящего кодекса.
3. Перевозчик несёт ответственность за поступки и упущения своих агентов и поручённых, а также всех других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения перевозки, когда эти агенты, поручённые и другие лица выполняют возложенные на них обязанности.
4. Данная обязанность руководителей, управленческого и контролирующего персонала считается выполненной при доказательстве того, что для обеспечения выполнения положений ими были выданы соответствующие поручения, приняты соответствующие меры, выделены соответствующие средства и осуществлён соответствующий контроль.

Проверка и расследование

Статья 73

Контроль за выполнением положений, предусмотренных в настоящем кодексе или вытекающих из него, возлагается на следующие лица:

- а. должностные лица, назначаемые настоящим кодексом или согласно настоящему кодексу;
- б. сотрудников таможенной службы;
- в. должностные лица, назначенные Министерством.

Статья 74

В целях выполнения своих функций, указанные в статье 73 должностные лица имеют право приказать водителю остановить грузовик или перевезти его в ближайшее назначенное ими подходящее место для проверки соблюдения и выполнения положений, определённых в настоящем кодексе или согласно ему.

Статья 75

В целях выполнения служебных обязанностей, указанные в статье 61 должностные лица имеют право:

- а. требовать у любого лица, занимающегося автомобильными перевозками любой информации, разумно необходимой для выполнения ими служебных обязанностей;
- б. требовать предоставления всех документов, разумно необходимых для выполнения ими служебных обязанностей.

Статья 76

В целях выполнения своих служебных обязанностей, указанных в статье 73, должностные лица (при необходимости вместе с органами правопорядка) наделяются правом доступа в любое место в любое время (если таковой разумно необходим), включая грузовики, но не включая жилые помещения без согласия на то проживающих там.

Статья 77

1. Все занимающиеся автомобильными перевозками лица обязаны сотрудничать в полной мере с указанными в статье 73 должностными лицами, предоставлять всю запрашиваемую в должном порядке информацию и незамедлительно предоставлять всю разумно необходимую запрашиваемую документацию.
2. С учётом положений п.1 выше, лица, соблюдающие конфиденциальность в связи с этикетом должности, профессии, или места работы, могут в пределах своих обязанностей по конфиденциальности отказаться от предоставления информации или документации на проверку.

Статья 78

1. Должностные лица, занимающиеся расследованием нарушений настоящего кодекса, имеют право остановить автомобильные перевозки, нарушающие положения п.1 статьи 5, п.1 статьи 15 и статьи 29 и задержать грузовик-нарушитель на не более 48 часов для устранения нарушения.
2. Указанные в п.1 выше должностные лица имеют право перевести грузовик в назначенное ими место за счёт лицензиата или держателя лицензии. В случае необходимости они имеют право обращаться к органам правопорядка за помощью.
3. В каждом случае задержания грузовика, соответствующее должностное лицо составляет доклад и в течение 24 часов направляет его на имя прокурора в суд района, где произошло задержание. Одновременно копия доклада передаётся водителю и направляется лицензиату грузовика.
4. Любая заинтересованная сторона может в течение четырёх недель обжаловать задержание на основаниях:
 - а. нарушения п.1 или отсутствия разумного подозрения в определённом в п.1 уголовном действии;

б. того, что защищаемый нарушаемым правилом интерес был не значителен, по сравнению с убытками, наносимыми задержанием;

в. нарушения общепринятого юридического принципа хорошего управления во время задержания.

5. Жалоба подаётся в указанный п.3 выше районный суд и рассматривается судом, занимающимся уголовными или экономическими нарушениями. После слушания или вызова заинтересованной стороны суд выносит, по мере возможности, незамедлительное решение. При выносе решения о справедливости жалобы, суд может вынести и решение о государственной компенсации без ущемления права заинтересованной стороны требовать возмещения убытков на основании других законодательных актов.

6. Решение районного суда может быть обжаловано в апелляционном суде прокурором в течение двух недель со дня выноса решения, а также заинтересованной стороной - в течение двух недель со дня официального оповещения её о судебном решении. Положения п.5 выше, внося соответствующие изменения, относятся и к рассмотрению данной жалобы.

7. Решение апелляционного суда может быть обжаловано прокурором в течение двух недель со дня выноса решения, а также заинтересованной стороной - в течение двух недель со дня официального оповещения её о судебном решении.

Уголовная и экономическая ответственность

Статья 79

1. Нарушение любого из положений статьи 5, статьи 15, статьи 18, статьи 29, статьи ... настоящего кодекса является уголовным делом по значению настоящего кодекса и других правил.

2. Нарушение любого из положений статьи и.т.д. настоящего кодекса является экономическим нарушением по значению настоящего кодекса и других правил.

Обжалование

Статья 80

Лицо, чьи интересы прямо затрагиваются решением, принятым согласно настоящему разделу кодекса или основанным на нём положениям, может обратиться с апелляцией в

Раздел 5 АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Задачи и обязанности Министерства

Статья 81

1. Министерство является государственным органом, отвечающим за автомобильный транспорт в Республике Оно должно:
 - а. поддерживать экономические и общественные интересы Республики в области транспорта;
 - б. разрабатывать научно-обоснованную транспортную политику, направленную на обеспечение оптимального взаимодействия всех видов транспорта;
 - в. разрабатывать проекты законов и положений для содействия функционированию автомобильного транспорта;
 - г. выполнять функции государственного контроля в области дорожного транспорта.
2. Министерство осуществляет транспортную политику в нормативных актах согласно настоящему кодексу и Закону о транспорте в пределах своих компетенций, а также согласно Конституции, Гражданскому кодексу и другим кодексам Республики
3. Министерство и другие государственные органы не имеют права без юридических оснований вмешиваться в экономическую деятельность транспортной отрасли.

Статья 82

1. Согласно настоящему кодексу, в области дорожного транспорта Министерство выполняет следующие обязанности:
 - а. выдаёт и отзывает лицензии на дорожный транспорт, как упоминается в статье 8 и п.1 статьи 13;
 - б. выдаёт и отзывает разрешения на осуществление самостоятельных перевозок, как упоминается в п.1 статьи 17 и статье 25;
 - в. продлевает срок действия разрешений, указанных в п.2 статьи 21;
 - г. выдаёт лицензионные свидетельства, указанные в п. 2 статьи 11;
 - д. выдаёт лицензионные свидетельства, указанные в п.2 статьи 22;
 - е. выдаёт разрешения на продолжение деятельности транспортного предприятия и соответствующие документы, согласно п.1 и 2 статьи 14;
 - ж. выдаёт дополнительную документацию для осуществления международной автоперевозки, согласно п.1 и 2.в статьи 27;
 - з. выдаёт и отзывает разрешения на осуществление международной автоперевозки, согласно п.1 статьи 29;
 - и. выдаёт и отзывает разрешения на осуществление особых видов автоперевозки, согласно п.1 статьи 32;
 - к. участвует в переговорах в рамках двусторонних и многосторонних соглашений с другими государствами или в целях заключения двусторонних и многосторонних соглашений;
 - л. принимает прочие меры в области автомобильного транспорта по поручению Совета министров.

2. Министерство может передать функции, указанные в п.1 выше и в статье 33, региональным транспортным отделам, а также независимым организациям, представляющим различные интересы автомобильной отрасли.
3. Указанная в п.2 выше передача функций осуществляется согласно положениям Министерства.
4. При передаче функций согласно настоящему кодексу, ответственность сохраняется за Министерством.

Задачи и обязанности Региональных транспортных отделов

Статья 83

1. Государственное управление автомобильным транспортом согласно настоящему кодексу осуществляется на местном уровне региональными транспортными отделами Министерства.
2. Региональные отделы:
 - а. выполняют указанные в п.2 статьи 82 функции;
 - б. контролируют деятельность в области автомобильного транспорта в целях улучшения эффективности работы отрасли, безопасности движения и экологической защиты;
 - в. организуют транспорт в случае чрезвычайного положения.
3. Указанные в п.2 выше задачи и обязанности регулируются в постановлениях Совета министров или в соответствии с ними.

Финансирование администрирования

Статья 84

1. Для покрытия расходов, связанных с выдачей разрешений, с заявителей взимается плата за:
 - а. обработку заявки на разрешение, согласно статье 8;
 - б. обработку заявки на разрешение на осуществление самостоятельных перевозок, как упоминается в п.1 статьи 17, или за продление такой деятельности, как упоминается в п.2 статьи 21;
 - в. обработку заявки на продление деятельности транспортного предприятия, согласно статье 14;
 - г. выдачу лицензионных свидетельств, указанных в п. 2 статьи 11;
 - д. выдачу свидетельств, указанных в п.2 статьи 22;
 - е. обработку и выдачу документации, указанной в п.1 и 2в статьи 27;
 - ж. обработку и выдачу разрешений, указанных в п.1 статьи 29;
3. обработку и выдачу специальных разрешений, указанных в статье 32.

2. Для покрытия расходов, связанных с указанной в п. 1.л статьи 82 и статье 86, с держателей лицензий на осуществление автомобильных перевозок по найму и за вознаграждение взимается ежегодная плата .

3. Указанная в п.1 плата ежегодно предлагается Министерством и утверждается Советом министров.

Статья 85

Содержание, выдача и использования следующих документов, а также заявка и отказ от них, регулируются правилами, определёнными Постановлениями Совета министров или согласованными с Советом министров:

- а. лицензия, указанная в статье 5;
- б. лицензионное свидетельство или разрешение, указанное в п.1 статьи 11 и в п.1 статьи 22 соответственно;
- в. разрешение, указанное в п.2 статьи 14;
- г. накладная, указанная в статье 36;
- д. дополнительная документация, указанная в статье 27;
- е. разрешение, указанное в п.1 статьи 29;
- ж. специальное разрешение, указанное в статье 32.

Консультативный комитет по автомобильным перевозкам

Статья 86

1. Министерство создаёт Консультативный комитет по автомобильным перевозкам.
2. Консультативный комитет по автомобильным перевозкам представляет интересы заинтересованных сторон транспортной отрасли.
3. Консультативный комитет по автомобильным перевозкам обсуждает с Министерством вопросы о соблюдении настоящего кодекса и выполнении транспортной политики.

Раздел 6 ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 87

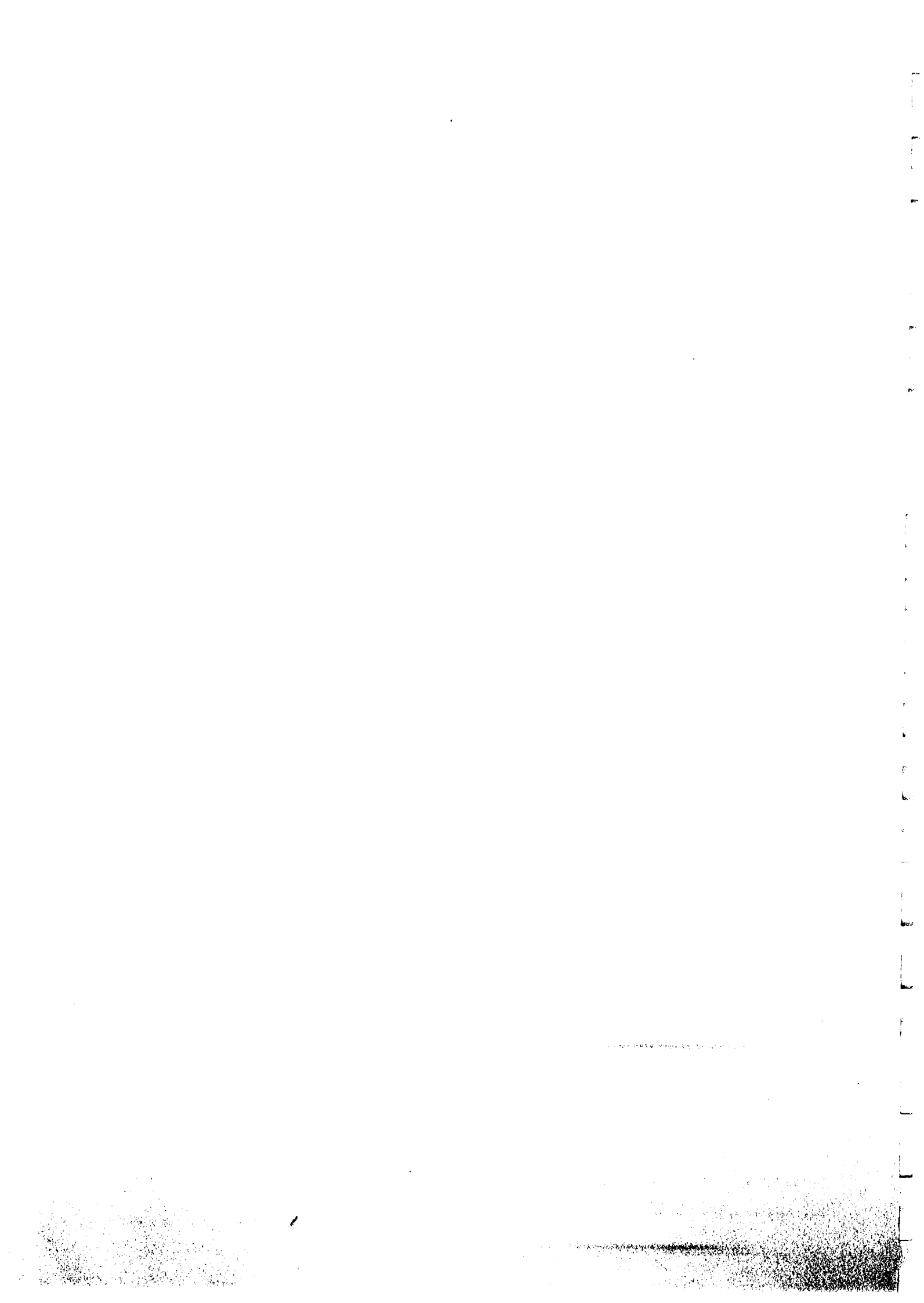
1. Настоящий кодекс соблюдается всеми желающими заниматься автомобильным транспортом с момента вступления его в силу.
2. Предприятия, уже занимающиеся автомобильными перевозками в момент выхода настоящего кодекса, обязаны лицензироваться в течение 2 лет.

Статья 88

1. Предельные допустимые значения веса и размеры автотранспортных средств, указанные в статьях 30 и 31 вступают в силу для международных перевозок и для внутренних перевозок
2. Постепенное введение предельных допустимых значений веса и размеров может регулироваться постановлением Совета Министров или согласно ему.

Статья 89

При цитировании настоящий кодекс может называться "Автотранспортным кодексом".



RAILWAY CODE OF THE REPUBLIC OF XXX

SECTION HEADINGS

Section I	General Provisions
Section II	Rail transport lands and security zones
Section III	System of management in rail transport. Establishment and cessation of activity of enterprises.
Section IV	The main provisions of the organisation of conveyance in rail transport.
Section V	Railway sidings
Section VI	Direct mixed communications with other forms of transport
Section VII	Conveyance of passengers, luggage, luggage freight and mail
Section VIII	Liability in rail transport
Section IX	Statements, claims and lawsuits
Section X	Railway insurance
Section XI	Safety of movement, guarding of goods and facilities, organisation of work in special conditions
Section XII	Electronic Data Interchange

Section 1. GENERAL PROVISIONS

CODE ON THE RAILWAYS OF THE REPUBLIC OF XXX

Article 1 Scope of Code

The present Code defines the economic, legal and organisational basis of the activity of rail transport, its place and role in the economy and social sphere of the Republic of xxx, and regulates its relations with the bodies of state power, with other forms of transport, passengers, senders and recipients of goods, luggage freight, luggage and mail using the overall network of the railways of Republic xxx.

Article 2. The role of rail transport in the economy and social sphere of the state

1. The rail transport of the Republic of xxx is one of the major base industries, designated, in interaction with other forms of transport, to ensure the satisfaction of the population's requirements for transport and services, to ensure the vital activity of all sectors of the economy and the national security of the state, the formation of the market in transport and the services connected therewith, and the effective development of entrepreneurial activity in domestic and international communications. The state conducts the regulation and supervision of its activity and contributes to the development of the material and technical infrastructure and satisfies the principal requirements as regards comprehensive state needs. Rail carriage can in some cases be a natural monopoly which determines the special conditions of development and the functioning of rail transport.
2. The state shall take the measures necessary to ensure that as regards economic and accounting matters railways have independent status in accordance with which they will hold budgets and accounts which are separate from those of the state.

Article 3. Legislation on rail transport

1. The present Code defines the basic provisions on the railway legislation of the Republic of xxx.

The legislation on railway transport is based on the Constitution of the Republic of xxx, on the civil and anti-monopolistic legislation and legislation on protection of the rights of consumers and other legislation of the Republic of xxx, and consists of the present Code, other Laws regulating the activity of railway transport and such binding enactment's as are issued in accordance with them.

Judicial relations not regulated by the present Code are regulated by other legislative and binding legal enactment's of the Republic of xxx which do not contradict the present Code, and also by international agreements and treaties.

2. Binding legal enactment's determining the development of rail transport, and the regulations and conditions for conveyance, use of means of rail transport and safeguarding them, traffic safety and maintenance of public order on rail transport, the intersection of railway tracks by other forms of transport and communications, labour safety, fire safety and sanitary regulations, operate on the railways of the Republic of xxx and are compulsory for all corporate bodies and persons on the

territory of xxx. The procedure for the drafting and approval of the said enactments is laid down by the Government of the Republic of xxx.

3. Relations between the State and the railways, and the railways and the railway divisions and their component enterprises and institutions on questions of planning, organisation and back-up for the conveyance process, distribution of revenue from conveyance, and questions of technical servicing, safeguarding, overhaul and development of technical resources are determined by the Code of Practice for Railways, the contract between the State and individual railways and binding enactment's of the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx.
4. If an international agreement (treaty) concluded by the Republic of xxx on questions relating to the activity of rail transport lays down regulations other than those contained in the enactments indicated in the present Article, then the provisions of the international agreement (treaty) take precedence.

Article 4. Transport policy in the field of conveyance of passengers and goods by rail transport

1. General state policy in the field of transport should ensure the harmonious development of private and state railway transport taking into account their advantages in the context of regional development, transport construction, protection of the environment, rational use of energy, and security. This policy takes into account market economic expenditure conducted with the establishment, servicing and operation of the infrastructure, equipment and rolling stock, and also the social expenditure in monetary and natural terms borne by the clients and third persons.
2. Transport policy establishes the foundations of fair competition between types of transport and clients, regulating the condition of their operation, promoting their mutual collaboration and co-operation especially by means of rational development of mixed transportation (multimodal transport).
3. The implementation of overall transport policy is ensured jointly with the state and regional bodies on the basis of decentralised, contractual democratic planning with the participation of all parties involved. This policy provides an opportunity for devising projects of transport development taking into account the national and local plans of development of the territory.
4. Priority is given to expansion of the use of public passenger transport.
5. Contracts may be concluded between the state and its territorial bodies and railways for the implementation of these tasks.

Article 5. Main concepts used in the present Code

For the purposes of the present Code the following concepts are used:

"Rail transport" means one of the types of transport, being presently in the ownership of the Republic of xxx, by which passengers or goods are moved by vehicles operating over railway lines.

"Railway" means a corporate body whether state owned or privately owned whose main business is to provide rail transport services and having for this purpose the appropriate permit or licence issued in accordance with established procedure.

"Railway division" means an enterprise of the railway, organising and effecting the conveyance of passengers, goods, luggage freight, luggage and mail in the region which it serves.

"Line enterprises" means railway stations, management offices for passenger services; locomotive and wagon depots; wagon sectors; mechanised divisions for loading and unloading operations; divisions for track, signalling and communications, electrical supply and civil engineering structures; steam cleaning and track machine stations; and other enterprises connected with the organisation and implementation of the conveyance process.

"Right-of-way" means the rail transport land, occupied by the permanent way, artificial structures, track buildings, rail communications installations, railway stations, protective plantations of trees, and other buildings, structures and track installations.

"Security zones" means sectors of land necessary for ensuring the soundness, strength and stability of the structures, installations and other facilities of rail transport, and also the land with loose soil adjoining the transport areas.

"Railway tracks for general use" means railway lines on which are located railway stations open for carrying out the appropriate operations of reception and dispatch of trains, reception and delivery of goods, luggage freight, luggage and mail, for serving passengers, and for shunting operations.

"Dangerous goods" means substances, materials, manufactures, industrial and other wastes, (which through their inherent properties and specific nature and given certain factors, may in the process of transportation, during loading and unloading or storage, serve as cause of explosion, fire or damage to means of transport, installations, buildings or structures, or other goods conveyed and also death, injury, poisoning, burns or sickness to people, animals or fowl, or inflict damage on the environment) contained in a prescribed list.

"International railway communications" means conveyance of passengers, goods, luggage freight, luggage and mail between the Republic of xxx and foreign states, including communications with member-states of the Commonwealth of Independent States.

"Sender" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract is concluded for rail conveyance of goods with a carrier, or it signifies any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are in fact handed over to the carrier under a contract for rail transport.

"Recipient" means the person authorised to receive the goods.

"Waybill" means an official consignment note containing prescribed information.

"Railway train" means rail transport vehicles linked together and taking part in railway traffic as a single whole.

"Container" means a piece of transport equipment (cage, removable cistern or other similar contrivance):

- 1) constituting a fully or partially closed receptacle designated for accommodating goods inside it;
- 2) being of a permanent nature and thus being sufficiently robust to serve for repeated use;
- 3) specially designed to ensure the conveyance of goods by one or several means of transport without intermediate transloading of the goods;
- 4) designed for ease of transloading, especially from one type of transport to another;
- 5) designed for easy loading and unloading.

"Passenger" means a person making a journey on a train.

"Goods" means items for conveyance by rail (manufactures, objects, materials, minerals etc), accepted by the railway in accordance with established procedure for conveyance, with the railway bearing responsibility for their timely delivery intact.

"Luggage" means goods and other material carried with him by the passenger.

"Luggage freight" means goods and other material being conveyed in passenger and mail and luggage trains.

Article 6. Right of conveyance

1. A railway shall be bound to undertake the carriage of passengers, freight and luggage/luggage freight provided that:
 - a) the sender or passenger complies with this code, the Regulations for the conveyance of passengers, luggage and luggage freight, the Regulations for the conveyance of goods, the tariffs and other supplementary provisions published from time to time by the Railway;
 - b) carriage can be undertaken by the normal staff and transport resources which suffice to meet usual traffic requirements;
 - c) carriage is not prevented by circumstances which the Railway cannot avoid and which it is not in a position to remedy;
 - d) the items presented for carriage do not fall within the categories listed in the Regulations for conveyance of passengers, luggage and luggage freight and Regulations for conveyance of goods as not acceptable for carriage or acceptable for carriage only subject to certain conditions.

2. The client shall be entitled to transportation in reasonable conditions of accessibility, quality and price and to information on the means of transport being offered to him and the conditions of operation of the transport.
3. The railway shall not be obliged to accept the goods of which the loading, transshipment or unloading requires the use of special facilities unless the stations concerned have such facilities at their disposal.
4. The railway shall only be obliged to accept goods the carriage of which can take place without delay; the provisions in force at the forwarding station shall determine the circumstances in which goods not complying with that condition can be temporarily stored.
5. Clients using the services of the railways may conclude with a railway additional contracts, not contravening the legislation in force, for the performance of operations and services connected with transport.
6. In cases when the conveyance of individual goods cannot be effected in accordance with existing Regulations, the railway may, at the request of the goods sender or goods recipient establish by agreement the procedure for the conveyance of the said goods on special conditions.
7. A contract for conveyance by general use transport is a public contract (Article of the Civil Code of the Republic of XXX).

Article 7. On ownership in rail transport

1. The general use railways, including line enterprises are presently in state ownership.

Article 8. Rail transport property

1. Property is held by railways in accordance with the laws on property of the Republic of XXX and in accordance with the aims of their activity.
2. The conclusion of agreements on the transfer of rail transport property to the economic jurisdiction or operational management of enterprises and institutions, the conclusion of agreements on the lease or use of this property, and also the sale, exchange, leasing out, pledging, mortgaging, the granting of use free-of-charge, or writing-off of rolling stock and containers in state republican ownership are effected, according to the specific nature of the rail transport activity, by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx, or by the railways on the instructions of the Ministry in accordance with procedure laid down by existing legislation.

3. Rights of way, security zones and railway tracks for general use are not to be taken out of state control or privatised.

The conversion of other line enterprises, facilities and property of rail transport into joint stock companies and their privatisation, with indication of the deadlines and conditions of these operations, is permitted exclusively by decision of the Government of the Republic of xxx.

Residential accommodation located in the buildings of the departmental housing pool of rail transport, built for workers directly involved in ensuring the conveyance process, and also built using the profits of enterprises and institutions, may be privatised at the decision of railways, railway divisions, line enterprises or, as the case may be, those enterprises and institutions.

Section II. RAIL TRANSPORT LANDS AND SECURITY ZONES

Article 9. Rail transport lands

1. Rail transport lands are lands held by rail transport enterprises and institutions for indefinite use for the purpose of carrying out the special tasks with which they are entrusted. These comprise lands set aside for railway tracks and stations (including the right-of-way and security zones) necessary for the operation and reconstruction of railways taking into account the prospects of their development.
2. The procedure for use of railway transport lands within the confines of the right-of-way is determined by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx in keeping with the requirements of the current legislation.

Article 10. Rail transport security zones

For purposes of ensuring the safety of the population and the normal operation of the railway tracks and other rail transport facilities (including by industrial and other forms of transport) located in places liable to suffer from landslides, -subsidence, flooding, mud-and-rock slides and other dangerous effects, security zones are set up.

The procedure for the establishment of security zones, their dimensions and the mode of use of the lands set aside for these purposes, are determined by the ministry in charge of transport of the Republic of xxx.

Section III. SYSTEM OF MANAGEMENT IN RAIL TRANSPORT, ESTABLISHMENT AND CESSATION OF ACTIVITY OF ENTERPRISES

Article 11. Management in rail transport

1. The competence of the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx, the railways, other enterprises, institutions and organisations of rail transport is defined by the present Code, by other legislative and binding legal enactments.
2. Supervision of rail transport is exercised by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx and also by other bodies of state power which are entrusted with the functions of such supervision in accordance with current legislation.
3. Bodies of state power and local self-government, public and other organisations are not entitled to interfere with the commercial or operational activity of rail transport.
4. Railways shall be managed according to the principles which apply to commercial companies; this also apply to public services contracts which they conclude with the competent authorities of the State.
5. Railways shall have freedom to determine their own business plans, including their investment and financing programmes.
6. In the context of the general policy guidelines determined by the State and taking into account national plans including investment and financial plans, railways shall in particular be free to:
 - control the supply and marketing of services and fix the pricing
 - take decisions on staff, assets and procurement
 - expend their market share, develop new technologies and new services
 - establish new activities in fields associated with rail transport.
 - adopt any innovative management techniques.

Article 12. Conditions of establishing and ending the activity of enterprises of rail transport

1. The establishment, reorganisation and liquidation of state owned railways is effected by decision of the Government of the Republic of xxx after consultation with the Ministry in charge of Transport and the interests concerned.

2. The cessation of activity (closure) of facilities and railway lines requires approval by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx after consultation with the railways, appropriate bodies of state power, railway users and other interests concerned.

Article 13. Duty and power of railways board

1. There shall be established an independent public authority(ies) to be called:- the xxx Republic Railways Board(s) (hereinafter referred to as the “Board”) to manage Railway(s) remaining in state ownership.
2. Articles 13 to 15 of this Code shall apply only to such State-owned railway(s).
3. The chairman of each Board shall be appointed by the Minister in charge of Transport and the other members (including any vice chairman) shall be appointed by the Minister after consultation with the chairman.

The Board shall consist of a chairman and not more than fifteen nor less than nine other members. The chairman and other members of the Board shall be appointed from among persons who appear to the Minister to have had wide experience of, and to have shown capacity in, transport, industrial, commercial or financial matters, administration, applied science, or the organisation of workers, and the Minister in appointing them shall have regard to the desirability of having members who are familiar with the special requirements and circumstances of particular regions and areas served by the Board.

4. It shall be the duty of the Board in the exercise of their power under this Code to provide railway services in (xxx Republic), and, in connection with the provision of railway services, to provide such other services and facilities as appear to the Board to be expedient, and to have due regard, as respects all these railway and other services and facilities, to efficiency, economy and safety of operation.
5. Subject to this Code, the Board shall have power
 - a) to carry goods and passengers, luggage, luggage freight and mail by rail within, to or from (xxx Republic).
 - b) to carry goods, luggage, luggage freight and mail by rail between places outside (xxx Republic) in so far as they consider it expedient to do so in connection with the exercise of their powers under paragraph (a) above.
 - c) to operate the harbours owned or managed by the Board, and to provide port facilities at those harbours.
 - d) to send goods on behalf of other persons from any place in (xxx Republic), or from any place to which the Railways Board have themselves carried the goods in question to any other place, whether in (xxx Republic) or elsewhere.
 - e) to store within (xxx Republic) goods which have been or are to be carried by the Board, and, so far as any premises are not required for those purposes, to use them to provide facilities for the storage of other goods.
 - f) to enter into and carry out agreements

(i) with carriers outside (xxx Republic) for the through carriage of goods and

passengers under one contract or at a through charge or in the same vehicles and containers, and

(ii) with any person engaged in coastal shipping for co-ordinating the activities of that person with those of the Board, and in particular for facilitating the through carriage of goods, for the quoting of through rates and for the pooling of receipts or expenses.

- g) to do anything which appears to the Board to be expedient for the purposes of or in connection with the provision by the Board of railway services inside or outside (xxx Republic).

Article 14 Borrowing powers of Boards and grants to Boards, Accounting Requirements

1. Subject to the limits established by Government, each Board may borrow temporarily, by way of overdraft or otherwise, either from the Minister or, with the consent of the Minister, from any other person, such sums as the Board may require for meeting their obligations or discharging their functions under this Code, but the aggregate of the amounts outstanding in respect of any temporary loans raised by a Board under this subsection shall not exceed such limit as the Minister shall for the time being have imposed on that Board.

Subject to the limits established by Government, each Board may borrow (otherwise than by way of temporary loan) from the Minister or with the consent of the Minister, from any other person, such sums as the Board may require for all or any of the following purposes

- a) for meeting any expenses properly chargeable to capital, being expenses incurred in connection with the provision or improvement of assets in connection with the business of the Board.
- b) for the provision of working capital.
- c) for acquiring an undertaking or part of an undertaking, or subscribing for or acquiring securities of a body corporate.
- d) to pay off
- (i) any part of the commencing capital debt of the Board
- (ii) any money borrowed by the Board
- (iii) any liability transferred to the Board by the Government
- e) for any purpose for which capital moneys are properly applicable (whether or not specified in the foregoing paragraphs).

3. The Government may guarantee, in such manner and on such conditions as they may think fit, the repayment of the principal of, the payment of interest on and the discharge of any other financial obligation in connection with any sums which a Board borrows from a person other than the Minister.
4. The Minister may, with the approval of the Government, make to the Board grants
 - a) towards the expenditure of that Board or
 - b) for the purpose of enabling that Board to make any payment (whether by way of repayment of principal or payment of interest or of any other description) in respect of any loan made to them under Article 14 of this Code.
5. Each Board shall cause proper accounts and other records to be kept and shall prepare an annual statement of accounts in such form as the Minister may from time to time direct.

The accounts of each Board shall be audited by an auditor or auditors to be appointed annually by the Minister.

So soon as the accounts of a Board have been audited as aforesaid, they shall send a copy of the statement of accounts to the Minister, together with a copy of the report made by the auditor or auditors on that statement.

Article 15 Powers of Minister in relation to Boards

1. The Minister may, after consultation with any Board, give to that Board directions of a general character as to the exercise and performance by the Board of their functions in relation to matters which appear to him to affect the national interest.
2. The Minister may, after consultation with any Board, direct the Board to discontinue any of their activities, dispose of any part of the undertaking, dispose of any assets held by them, call in any loan made by them or exercise any power they may possess to revoke any guarantees given by them but the Minister shall not give any such directions unless he is satisfied that the carrying on of the activities or the retention of the part of the undertaking or the assets or the continuance of the loan or guarantee as the case may be, is unnecessary for the proper discharge of the duties of the Board under this Code.
3. The Minister may, after consultation with any Board, direct the Board to exercise their control over a subsidiary of the Board so as to require the subsidiary to discontinue any of their activities, dispose of any part of their undertaking, dispose of any assets held by them, call in any loan made by them or exercise any power they may possess to revoke any guarantees given by them.

4. If it appears to the Minister that there is anything which a Board ought in the interests of national defence to be required to do, and that it would be consistent with the duties imposed on that Board by this Code, he may authorise or direct the Board to do that thing.

Article 16. Official time

1. At enterprises and organisations of rail transport directly participating in conveyance, time is calculated and recorded by (xxx/Moscow/other) time.

Section IV. THE MAIN PROVISIONS OF THE ORGANISATION OF CONVEYANCE IN RAIL TRANSPORT

Article 17. Railway stations

1. Railways effect the conveyance of goods, passengers, luggage, luggage freight and mail between railway stations open for the conduct of the relevant operations.

The stations conduct operations connected with the acceptance, loading, unloading and delivery of goods in wagonloads and small deliveries and in containers and also operations connected with the conveyance of passengers, luggage and luggage freight.

Booking offices and booking counters are organised at stations for the completion of conveyance documents and the collection of payment for conveyance.

The opening and closure of stations for the conduct of all or some operations and also their naming and renaming is effected by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx at the proposal of the railways and after consultation with the local bodies of executive power with this subsequently being announced in the Tariff Guides and Compendiums of regulations regarding conveyance and tariffs in rail transport.

Article 18. Tariffs for conveyance by rail transport

1. For the conveyance of goods, passengers and luggage and services connected with conveyance, free (contractual) tariffs are established. and published from time to time by the Railways.
2. The Ministry of Economy of the Republic of xxx may establish reference tariffs or regulated tariffs for rail conveyance and charges for escorting and guarding goods and for other types of additional services, at the representation of the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx solely to avoid emergence of monopolistic structures and unfair competition.
3. If passenger tariffs are established at a level which does not ensure that the railway's necessary expenses are covered, then the difference between the tariffs calculated on the basis of the necessary expenses and the established tariffs may be refunded to the railway from funds from the appropriate budgets and other financial sources in accordance with the provisions set out in the Code of Practice for Railways, the Contract between the State and individual railways and binding enactments of the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX.

The settlements on this difference are made between the bodies of executive power which approved the tariffs, and the railways, on the basis of the rates of the calculated tariffs as envisaged in the contracts, and the actual volumes of work carried out for the conveyance of passengers.

4. The Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX may lay down the procedure for the calculation of tariff stages, conveyance payments and penalties.

5. Indication of scales of penalties laid down by the present Code, and of penalties regulating the relationship of rail transport with ancillary types of transport, is conducted by the Ministry of Economy of the Republic of xxx at the proposal of the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx.

Article 19. The fundamentals of the organisation of conveyance of goods in rail transport

1. Conveyance of goods is conducted by contract.
2. The conditions for conveyance of goods by rail transport and also the responsibility of the parties for this conveyance are determined by agreement of the parties, unless otherwise established by the present Code and other laws and regulations issued in accordance with it.

Article 20. Contract for conveyance of goods: waybill

1. Under a contract for the conveyance of goods the railway undertakes to deliver the goods entrusted to it by the sender to the point of destination and hand them over to the person authorised to receive the goods (the recipient) and the sender undertakes to remit the established payment for the conveyance of the goods.
2. The conclusion of a goods contract is confirmed by the completion of a rail waybill and acceptance of the goods for carriage by the railway.

The waybill is completed in the name of a specified recipient, is signed by the sender, it accompanies the goods throughout their journey and is handed to the recipient at the destination station together with the goods.

The time of acceptance of the goods for conveyance is authenticated by the stations' date stamp on the waybill and such waybill shall then be evidence of the making and content of the contract.

3. In attestation of acceptance of the goods for conveyance the station issues the goods sender a goods receipt. When the loading of goods is the duty of the Sender, particulars in the waybill relating to the mass of the goods or to the number of packages shall only be evidence against the Railway when verified by the Railway and certified in the waybill.
4. The railway, and the recipient shall have the right to verify that the consignment corresponds with the particulars furnished in the waybill by the sender and that the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have been complied with. The result of the verification of the particulars in the waybill shall be entered therein.

5. The form and contents of the waybill and the procedure for its completion and also the form of the goods receipt is established by the Regulations for Conveyance of goods. The waybill shall contain at least the following information:
 - a) the name of the destination station;
 - b) the name and addresses of the recipient, only one individual or legal person shall be shown as consignee;
 - c) the description of the goods;
 - d) the mass, or failing that, comparable information in accordance with the provisions in force at the forwarding station;
 - e) the number of packages and a description of the packing in the case of consignments in less than wagon loads, and in the case of complete wagon loads comprising one or more packages, forwarded by rail-sea and requiring to be transhipped;
 - f) the number of the wagon and also, for privately-owned wagons, the tare, in the case of goods where the loading is the duty of the sender;
 - g) a detailed list of the documents which are required by Customs or other administrative authorities and are attached to the waybill or shown as held at the disposal of the railway at a named station or at an office of the Customs or of any other authority;
 - h) the name and address of the Sender; only one individual or legal person shall be shown as the Sender; if the provisions in force at the forwarding station so required the Sender shall add to his name and address his written, printed to stamped signature.
6. For payment according to the calculation of expenses, the railway supplies senders and recipients with blank waybills, sets of conveyance documents and expanded monthly conveyance plans, and also issues senders and recipients with copies of documents including registration cards, registers of receipt and return of wagons and checker's acceptance notes.
7. The sender shall be responsible for the correctness of the particulars inserted by, or for, him in the waybill. He shall bear all the consequences in the event of those particulars being irregular, incorrect, incomplete, or not entered in the allotted space.

Article 21. Contracts on the organisation of conveyance of goods and passengers in rail transport

1. The railway and the sender, in the event of the need to make systematic conveyance of goods, may conclude long-term contracts on the organisation of conveyance. These contracts specify the volumes, deadlines and other conditions for provision of means of transport and presentation of goods for conveyance, and also other conditions of organisation of conveyance not prescribed by the present Code and the regulations issued in elaboration of these conditions.
2. The railway and the client (persons and corporations) may if necessary conclude long-term contracts on the organisation of conveyance of passengers. These contracts specify the procedure for organisation of conveyance, the scale of payment for this conveyance and other conditions.

The model draft of the contract is prepared by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx and can be varied with the consent of the client.

Article 22. Loading and unloading

1. The loading and unloading of goods being conveyed is carried out at warehouses and bays of rail transport designated places of general use, and also at trackside depots and bays designated places of non-general use, and coming under the jurisdiction of senders, recipients and forwarding enterprises or being leased by them.
2. The loading of goods into wagons and motor vehicles and also their unloading from them is carried out:
 - a) by the railway - at places of general use. For loading goods the railway exacts a charge from the sender and recipient on a scale prescribed by the tariff;
 - b) by the sender and recipient - at places of non-general use, and also at places of general use for dangerous and perishable goods, raw animal products, heavy and outsize goods; bulk liquid goods, bulk dumped goods and bulk dry-poured goods - in special rolling stock and travelling accompanied by the sender's or recipient's escorts.
3. Handling of goods at stations is carried out in accordance with the Regulations for conveyance of goods.
4. Containers are loaded with goods and unloaded by the senders and recipients.

Railways may undertake to carry out loading and unloading of the said goods if the appropriate mechanisms and appliances are available.

5. The loading of goods for certain routes may in exceptional cases be temporarily banned on the instructions of the Ministry in Charge of Transport at the proposal of the head of railway.

The station-master notifies the goods senders of the halting and restriction of loading of goods.

The goods senders are obliged to suspend loading for banned routes and halt the presentation of goods for conveyance within 12 hours of receiving written notification from the station-master of the halting or restriction of loading of goods.

Shortfalls created in connection with the banning or restriction of loading are made good in accordance with procedure established by the Regulations for conveyance of goods.

6. The sender shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and shall, in particular, make good any loss or damage suffered by the Railway through this cause.

Article 23. Weighing of goods

1. When goods are presented for conveyance their mass must be determined and indicated on the waybill, being determined by set pattern, by standard or by weighing. The mass is permitted to be determined by calculation, notionally, or by measuring the goods so that when the rolling stock is fully laden its load cannot exceed its maximum carrying capacity.
2. The mass of the goods is determined as follows:
 - a) by the railway - when the loading is done at places of general use;
 - b) by the sender - when the loading is done at places of non-general use.
3. Determining of the mass of the goods by set pattern, by standard, by calculation or from measurement or notionally is normally carried out by the sender.

If the goods are weighed by the railway a charge is made on a scale prescribed by tariff.
4. The procedure for indicating and the method of defining the mass and quantity of goods is established by the Regulations for the conveyance of goods.
5. For weighing goods and luggage being conveyed:
 - the railways must have the necessary number of weighing machines at places of general use;
 - senders and recipients, sea and river ports, must have the necessary number of weighing machines at places of non-general use.
6. Weighing machines are subject to compulsory state verification and stamping in accordance with established procedure. The railways may on a contractual basis undertake technical servicing (official inspection, overhaul and verification) of weighing machines belonging to senders, recipients and also other corporations.
7. When overloading of a wagon is established by the forwarding station or by an intermediate station, the excess load may be removed from the wagon. Where necessary the Sender or, if the contract of carriage so entitles that party, the recipient shall be asked without delay to give instructions concerning the excess load.

8. Without prejudice to the payment of penalties the excess load shall be charged for the distance covered in accordance with the carriage charges applicable to the main road. If the excess load is unloaded, the charge for unloading shall be determined by the tariff.

Article 24. Conveyance planning

1. The railways draft and approve annual (and quarterly) plans for conveyance of goods in accordance with procedure established by the Code of Practice for Railways.
2. The nomenclature of goods, the form and procedure for submission of orders, the procedure for fulfilment and registration of fulfilment of the conveyance order and making good any shortfall is determined by the Regulations for conveyance of goods.

Article 25. The procedure for effecting conveyance

1. Conveyance of goods is effected by express dispatch, wagonloads, small-tonnage loads, container-loads and small loads. The conditions for the conveyance of goods by the aforesaid types of dispatch, and also for conveyance of household effects are defined by the Regulations for the conveyance of goods.
2. Goods including perishable and other goods are accepted for conveyance at goods train speed and also at fast train speed on routes as laid down by the regulations for conveyance of goods.

Heads of railways are entitled to define sections for goods conveyance at high speed in local goods conveyance traffic.

The rate of speed of conveyance is determined and indicated in the waybill by the sender. If only a certain speed is permitted for the conveyance of the particular goods, the sender must indicate this speed on the waybill.

Article 26. Goods of declared value

1. Senders may present for conveyance goods of declared value. The presentation for conveyance of goods of declared value is made in accordance with the Regulations for conveyance of goods.

For a declared value of goods a charge is made on a scale established by the Railway.

2. Any consignment may be the subject of a declaration of interest in delivery in accordance with the Regulations for the conveyance of goods. In this case a charge is made on a scale established by the Railway.

Article 27. Preparation of goods for conveyance

1. The sender is obliged before presenting the goods for conveyance to prepare them for transportation in such a way as to ensure the safety and safeguarding intact of the goods and rolling stock and containers during conveyance and the optimum utilisation of the carrying and accommodating capacity of the rolling stock and containers. The quality of perishable goods presented for conveyance and also their packaging and wrappings must be in keeping with the requirements of the Regulations for conveyance of goods and the standards or technical conditions for products and must ensure the goods remain intact during the period of transportation as laid down by the sender in the attestation of quality (or the expert in the certificate).
2. Senders and recipients dispatching and receiving explosive, flammable, radioactive, toxic and other dangerous goods are obliged, as are the railways, to guarantee the safety of their conveyance and possess the resources and mobile sub-units necessary for dealing with any emergencies and clearing up the aftermath of any accidents that may occur during the conveyance of these goods and ensure the immediate dispatch of the said sub-unit or their experts to the site of the incident.
3. The sender incurs liability and makes good any expenses connected with clearing up accidents or interruptions in the movement of trains occurring through his fault, including during the conveyance of goods in wagons and containers belonging to enterprises and organisations.

The railway incurs the same liability in the event of an accident occurring through its fault.

Article 28. Allocation of means of transport and presentation of goods for conveyance

1. Where the contract of carriage provides for provision of wagons or equipment, the railway is obliged to present for loading at the time established by the accepted order, by the contract for organisation of conveyance or other contract, sound wagons and containers fit for conveyance of the particular goods, cleansed of the residues of goods and refuse with accoutrements removed, and in necessary cases washed down and disinfected. The station official must notify the sender of the time when the wagons and containers are to be provided for loading by means of the sender's resources, not later than 2 hours before the provision of the wagons.
2. Rolling stock are declared fit and are prepared for commercial conveyance of a particular freight according to procedures set out in the Regulations for conveyance of goods.
3. The sender is entitled to refuse the transport resources provided if they are not fit for the conveyance of the relevant goods.

4. The provision of uncleaned empty rolling stock and containers for loading is permitted with the consent of the sender. In this case the sender must prepare the rolling stock and container, and the railway will pay the sender the expenses connected with the cleaning of the rolling stock. The sender shall be given the time necessary to clean the wagons and containers, as determined by the parties' agreement.

If rolling stock is found after unloading (pumping out) the goods, to have not been cleaned or a wagon to have open hatches or doors, on the station's tracks, the sender is liable to pay the railway a penalty as set out in the Regulations for Conveyance of Goods.

Article 29. Sealing of goods

1. The loaded wagons and containers must be sealed:
 - by the railway's seal when the goods are loaded by the railway;
 - by the seals of the sender, port or docks, when the goods are loaded by the sender, port or docks.
2. The inventory of goods permitted to be conveyed in wagons and containers without seal, and also the procedure for sealing of wagons and containers and the fixing of locking devices is established by the Regulations for conveyance of goods.
3. Senders and recipients are supplied with seals, sealing clamps, locking devices, devices for their removal, dies and wire for sealing wagons and containers, by the railway for payment.

Article 30. Procedure for settlements

1. The procedure for settlements in respect of conveyance of goods is laid down by the Regulations for the conveyance of goods.

Article 31. Redirection of goods

1. At the request of the sender or recipient in accordance with procedure prescribed by the Regulations for conveyance of goods, the railway effects the redirection of goods, i.e. changes the recipient or destination station of the goods accepted for conveyance.

The redirection is carried out with a charge being made on a scale as established by the tariff.

2. In all cases of change of recipient or destination station of the goods, the organisation at whose request this change was made is responsible to the initial addressee for the consequence of this change and is obliged to make settlement between the sender, the initial addressee and the actual recipient.

Article 32. Deadlines for delivery

1. The railways are obliged to deliver the goods according to destination and stipulated deadline. The deadlines for delivery of goods and the methods for calculating them are set out in the Regulations for conveyance of goods.

The parties are entitled to establish alternative deadline by contract.

2. The goods are considered to have been delivered on time if they have been unloaded at the destination station by the railway's resources or if the wagon and container with the goods has been delivered to be unloaded by the resources of the recipient before expiry of the established deadline for delivery.

In the event of delay in provision of wagons and containers for unloading as a result of the unloading area being occupied or for other reasons dependent on the recipient or the forwarder acting on his behalf, the goods are considered to have been delivered on time if they arrived at the destination station before expiry of the established deadline for delivery.

3. The railway is obliged to notify the recipient of the arrival of the goods at the destination station in accordance with procedure established by the Regulations for the conveyance of goods.

The railway may by agreement notify recipients of the approach of goods addressed to them if this is possible.

4. If the railway does not notify the recipient of the arrival of the goods, then the latter does not incur liability for any idling of wagons and containers and is exempted from payment of charge for storage of goods until notification of arrival of the goods has been sent.

Article 33. Delivery of goods

1. Goods are delivered at the destination station to the recipient indicated on the waybill after the latter has remitted any payments for the said conveyance which are due to the railway from the recipient. The recipient signs the railway register to confirm receipt of the goods. The goods are permitted to be delivered to a person authorised by the recipient in accordance with procedure established by the Regulations for conveyance of goods.

2. In the event of the arrival of goods addressed to the recipient, delivery of which is not envisaged by contract or agreement and also the arrival of goods whose description does not correspond to the railway waybill, the recipient is obliged to accept them for responsible storage.

The recipient may refuse to accept the goods only in the event of the quality of the goods having altered to such an extent through spoiling or damage that the possibility of the full or partial utilisation of the goods is ruled out.

3. In the event of the recipient receiving goods addressed to him at places of general use, he is obliged to accept them and take them away from the station. The duration and procedure for storage of goods at the station is established by the Regulations for conveyance of goods.

If the goods are taken away from the station by a forwarding agent the charge for storage of the goods is exacted from the enterprise removing the goods.

4. The recipient or forwarding agent bears liability for spoiling and damage to goods as a result of untimely unloading and removal of goods by the recipient or transport enterprise, including in the event of wagons being delayed on sidings and at stations ~ for reasons depending on the recipient.

Article 34. Procedure for handing over goods

1. The procedure for handing over goods at the destination station is established in the Regulations for conveyance of goods.
2. If when the railway is handing over the goods at the destination station and checking the mass, number of items, condition of goods and packaging, a shortfall, spoiling or damage to the goods or packaging is detected and if these circumstances are established by a statement of damage completed on the journey, then the destination station determines the actual amount of shortfall, spoiling or damage to the goods.

If necessary at the initiative of the railway or the recipient an expert assessment is made in accordance with procedure established by the Regulations for conveyance of goods.

Article 35. Obligations of the carrier, goods sender and goods recipient in relation to wagons

1. The conveyance of goods and mail by the railways is effected in wagons of the railways' pool and also in wagons belonging by right of ownership or, lease to senders, recipients or transport and forwarding enterprises.
2. Wagons on railways forming part of the general railways network must meet the requirements of the Regulations for technical operation of the railways.

3. Conditions pertaining to the use of wagons are established by the Regulations for conveyance of goods.

Article 36. Impossibility of delivery of goods

1. In cases when the railway as a result of circumstances of force majeure does not have the opportunity to deliver the goods to their destination or hand them over to the goods recipient indicated on the waybill and the latest deadline for storage of the goods has expired as laid down by the Regulations for conveyance of goods then the railway acts with regard to the goods according to the instructions of the sender, who is obliged to give such instructions within 24 hours of receiving notification.

If the railway does not receive any reply from the sender he is entitled to dispose of the goods in accordance with procedure established by the Regulations for conveyance of goods.

If the goods cannot be disposed of the railway is entitled to return them to the sender in accordance with procedure laid down by the Regulations for conveyance of goods.

2. The disposal of export goods arriving at border railway stations and being prevented from further conveyance, is effected in accordance with procedure laid down by the Regulations for conveyance of goods.
3. The sum of money obtained by the railway for the goods disposed of, after deduction of sums due to that railway, is made over to:
 - a) the recipient indicated on the waybill - if he has paid the value;
 - b) the sender - in all other cases.

If it is impossible to make over the sum indicated to the recipient or the sender on the expiry of the deadline established for laying and examining claims for goods not delivered to destination, this sum may be retained by the Railway.

Section V. RAILWAY SIDINGS

Article 37. Sidings

Railway sidings comprise tracks designated for serving individual enterprises and organisations connected with the uninterrupted railway lines of the general railways network and belonging to:

- a) goods senders, goods recipients and economic entities;
- b) railways.

Railway sidings are joined to the network of railways of the Republic by permission of the railway.

Article 38. Contract for operation of a railway siding

1. The railway's dealings with senders and recipients possessing railway sidings are regulated by a contract for operation of a railway siding. The form of a model contract is established in the Regulations for conveyance of goods.
2. If they have their own locomotives, senders and recipients carry out the delivery and collection of wagons and shunting operations on the railway sidings belonging to them.

If the goods sender or recipient does not have his own locomotive, the delivery and collection of wagons and shunting operations are carried out by the railway's locomotive for payment as established in the contract.
3. The sender, recipient, forwarding agent acting on their behalf and the railway are entitled by agreement, instead of a penalty for extra idling of wagons and retention of containers during loading operations or awaiting them, to establish a payment for use of wagons and containers on a scale determined by the railways in accordance with procedure prescribed in the Regulations for conveyance of goods.
4. The procedure for serving sub-clients, that is, senders or recipients having within the confines of the railway siding of another sender or recipient their own depots or railway tracks joined to them, is established by contract. This contract is concluded directly between the sub-client and the sender or recipient to whom belongs the railway siding and the locomotive serving that track.
5. When the railway siding is served by the railway's locomotive a contract is concluded between the railway and the sub-client for the delivery and collection of wagons and all settlements connected with material liability caused by damage to wagons or containers and also their use on sidings and in adjoining stations awaiting delivery, for reasons dependent on the sub-client, are made directly between them.

6. When the siding is served by the locomotive of the branch owner the liability towards the railway for use and damage to wagons or containers with the sub-client is borne by the branch owner of the siding. Vis-à-vis the sub-client the main branch owner has rights analogous to the rights the railway has towards the main branch owner in accordance with the present Code.
7. The railway's dealings with the enterprise, organisation or institution possessing its own trackside depots and loading and unloading bays on sidings belonging to the railway are regulated by contract for delivery and collection of wagons.

The delivery and collection of wagons and shunting operations on the railway's sidings are carried out by the railway's locomotive for payment according to the tariff.

8. Clearing rubbish and snow and also lighting on tracks within the territory of the enterprise, organisation or institution and in the areas of loading and unloading are carried out by the resources and at the expense of the enterprise, organisation or institution.
9. The railway may with the consent of the sender or recipient in individual cases temporarily use the railway siding or any part of it within the confines of the territory of the sender or recipient for conducting shunting operations, positioning of rolling stock and other purposes.

If the railway occupies these tracks without consent it incurs liability analogous to the liability for occupying wagons and containers without consent.

Section VI. DIRECT MIXED COMMUNICATIONS WITH OTHER FORMS OF TRANSPORT

Article 39. Direct mixed communications

1. Rail transport effects the conveyance of goods in collaboration with water (sea and river) and motor transport, organising a system of direct mixed communications. (Multimodal transport).

Article 40. The procedure for effecting direct mixed communications

Article 41. Procedure for transfer of goods at transshipment points

Article 42. Key agreements

Article 43. Conditions of conveyance and liability in direct communications

Section VII. CONVEYANCE OF PASSENGERS, LUGGAGE, LUGGAGE FREIGHT AND MAIL

Article 44. Contract for conveyance of passenger and luggage

1. Under a contract for rail conveyance of a passenger the railway undertakes to convey the passenger and his luggage to his destination, (providing the passenger with a place on a train in accordance with the ticket purchased), and the passenger undertakes to remit for his passage the agreed payment, and if he is handing in luggage - for the conveyance of the luggage also.
2. The form of the contract for conveyance of the passenger is a passage document, and for the conveyance of the luggage, a luggage receipt.
3. Every passenger is obliged to have a passage document, and the railway is obliged to ensure its sale before the destination station indicated by the passenger via the route taken by the train.
4. Passage documents lost or spoilt by the passenger are not renewed and the money paid for them is not refunded except in the cases established by the Regulations for the conveyance of passengers, luggage and luggage freight.
5. Left luggage offices at railway terminuses, regardless of possession of passage documents, receive and keep hand luggage and luggage of passengers, except for objects and substances not permitted for keeping by the Regulations for conveyance of passengers, luggage and luggage freight.

Article 45. Passengers' rights

1. The passenger has certain rights and privileges. The nature and extent of these are established in the Regulations for the conveyance of passengers luggage and luggage freight which set out a model form of contract between the Railway and the passenger.
2. The conditions of issue of tickets are established in the Regulations for the conveyance of passengers, luggage and luggage freight.
3. The conditions governing the conveyance of luggage and luggage freight are established in the Regulations for the conveyance of passengers, luggage and luggage freight.

Article 46. Basis of Liability

1. The railway shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other bodily or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles.
2. The railway shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, any articles which the passenger, victim of such an accident, had on him or with him as hand luggage, including any animals.

Option 1 (Based on CIV)

3. The railway shall be relieved of liability:
 - a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the railway, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent;
 - b) wholly or partly, to the extent that the accident is due to the passenger's fault or to behaviour on his part not in conformity with the normal conduct of passengers;
 - c) if the accident is due to a third party's behaviour which the railway, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

Option 2

The railway shall be relieved of liability if the death, injury, loss or damage was caused by a fault on the part of the passenger or by circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

Option 3

The railway shall not be relieved of liability, even if the death, injury, loss or damage was caused by a fault on the part of the passenger or by circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent, except if the fault on the part of the passenger amounted to wilful misconduct (faute lourde).

Article 47. Extent of Liability of Railway

1. In the case of the death of the passenger the damages shall include any necessary costs following on the death, in particular those of transport of the body, burial and cremation;

2. In the case of personal injury or any other bodily or mental harm to the passenger the damages shall include:
 - a) any necessary costs, in particular those of treatment and transport;
 - b) compensation for financial loss due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 48. Limits of Compensation

1. Option 1

When the railway is liable under Article 46(i) (death or personal injury) the upper limit of compensation shall be set at 70,000 Special Drawing Rights (SDR) of the IMF in the form of a lump sum or an annuity corresponding to that sum.

Option 2.

Some Republics may wish to substitute

- i) a reference to the Civil Code or other law dealing with limitation of compensation in the case of death or injury or
- ii) a different limit.

2. Option 1.

When the railway is liable under Article 46(2) (luggage) it shall pay compensation up to the sum of 700 SDR per passenger upon proof of loss.

Option 2.

Some Republics may wish to substitute a different limit.

3. Any agreement between the railway and the passenger which purports to exempt the railway in advance, either wholly or partly, from liability in case of death of, or personal injury to, passengers, or which has the effect of reversing the burden of proof resting on the railway, or which sets limits lower than those laid down in this Code shall be null and void. Such nullity shall not, however, affect the validity of the contract of carriage.

Article 49. Contract for conveyance of mail

1. Under a contract for conveyance of mail the railway undertakes to accept the quantity of mail entrusted to it and deliver it in good time and intact to its destination by a previously agreed route and hand it over to the communications enterprise, and the communications enterprise undertakes in good time to present the quantity of mail for conveyance and load it onto the means of transport provided, accept it at the point of destination and remit the established payment for conveyance of the mail.

2. Conveyance of mail is effected in mail wagons forming part of trains the list of which is established by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX.
3. The form of the contract for conveyance of mail is established by the Ministry in Charge of Transport after consultation with the railway.

Section VIII. LIABILITY IN TRANSPORT OF GOODS

Article 50. Liability under obligations regarding conveyance

1. The parties incur liability as established by the present Code and the parties' agreement to the extent this is not incompatible with the present Code.
2. Agreements by the railways with goods owners on limiting or waiving liability established by law are invalid except for cases prescribed by the present Code.

Article 51. Liability of the carrier for not providing means of transport and of the sender for not using the means of transport provided.

1. For not providing means of transport for conveyance of goods as per accepted order or other contract the railway bears material liability in the form of penalties as set out in the Regulations for conveyance of goods, as does the sender for not presenting goods or not using the means of transport provided.
2. The procedure and deadlines for settlements for non-fulfilment of the contract for carriage are established by the Regulations for conveyance of goods.

Article 52. Carrier's liability for loss, shortfall in delivery or damage to goods

1. The railway shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of acceptance for carriage and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded.
2. The railway shall be relieved of such liability if the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by a fault on the part of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of a fault on the part of the railway, by inherent vice of the goods (decay, wastage, etc) or by circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.
3. The railway shall be relieved of such liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:
 - a) carriage in open wagons under the conditions applicable thereto or under an agreement made between the sender and the railway and referred to in the waybill;
 - b) absence or inadequacy of packing in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not properly packed;
 - c) loading operations carried out by the sender or unloading operations carried out by the recipient
 - d) completion by the sender, the recipient or an agent of either, of the formalities required by Customs or other administrative authorities;

- e) the nature of certain goods which renders them inherently liable to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;
- f) irregular, incorrect or incomplete description of articles not acceptable for carriage or acceptable subject to conditions, or failure on the part of the sender to observe the prescribed precautions in respect of articles acceptable subject to conditions;
- g) carriage of live animals;
- h) carriage which, under the provisions applicable or under an agreement made between the sender and the railway and referred to in the waybill, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from any risk which the attendant was intended to avert.

Article 53. Burden of Proof

1. The burden of proving that the loss, damage or the exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 52(2) shall rest upon the railway.
2. When the railway establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 52(3) it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or partly to one of those risks.

This presumption shall not apply in the case referred to in Article 52, 3 (a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

Article 54. Compensation for loss, spoiling, shortfall or damage

Option 1

1. In the event of total or partial loss of the goods the railway must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the normal value of goods of the same kind and quality at the time and place at which the goods were accepted for carriage.
2. Compensation shall not exceed 17 SDR per kilogramme of gross mass short.
3. The railway shall in addition refund carriage charges, Customs duties and other amounts incurred in connection with carriage of the lost goods, but no further damages shall be payable.

Option 2 (in place of paragraphs 1, 2, 3 above)

1. The railway compensates for loss, spoiling, shortfall and damage to goods taking into account the cost with record being made of value added tax, indicated by the goods sender in the account or contract for delivery of the goods.
2. In addition to making good the cost of the loss or shortfall of the goods, the railway refunds the conveyance payment for the goods in proportion to the quantity of the loss or shortfall of the goods.

Continuation from Option 1

4. When calculation of compensation requires conversion of amounts expressed in foreign currencies, conversion shall be at the rate of exchange applicable at the time and place of payment of compensation.
5. If the value of the completely or partially lost, spoilt or damaged goods cannot be determined by the procedure indicated, then it is established by an expert assessment made in accordance with the Regulations for conveyance of goods.
6. If the goods are conveyed with a declared value, or subject to declaration of a special interest in delivery, the railway makes good the loss, spoiling, shortfall or damage according to the declared value or interest or the proportion of the declared value or interest corresponding to the lost, spoiled, lacking or damaged part of the goods, and also the charge or part of the charge for the declaration of value.
7. In case of damage to goods, the railway must pay compensation equivalent to the loss in value of goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods the percentage of loss in value noted at the place of destination.
8. The compensation may not exceed:
 - a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
 - b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.
9. The railway shall in addition refund the amounts provided for in paragraph 3, in the proportion set out in paragraph 7.

Article 55. Liability for delay**Option 1**

1. For delay in delivery of goods as referred to in Article 32 if loss or damage has resulted, the railway shall pay compensation to the person entitled not exceeding 3 times the carriage charges.

Option 2

1. For delay in delivery of goods as referred to in Article 32, including in conveyance in direct mixed communications, for the rail part of the journey, the railway pays the penalty of 5 per cent of the payment for conveyance for each 24 hours of delay, but not more than 50 per cent of the payment for conveyance, unless it can prove that the delay was not its fault.

The Railway pays a penalty of the same amount for delay in provision of empty wagons or containers belonging to the sender or recipient or leased by them.

Continuation of Option 1 and 2

2. In the case of total loss of goods, compensation for delay shall not be payable in addition to that provided for in Article 54.

In no case shall the total of compensation payable for delay together with that payable under Articles 54 exceed the compensation which would be payable in the event of total loss of the goods.

3. The sender and recipient are entitled to consider the goods as lost and demand compensation for loss of the goods, if the goods were not handed over to the goods sender at his request within xx days following expiry of the delivery deadline, or if the goods are being conveyed in direct mixed communications within xx days from the day of acceptance of the goods for conveyance.

If the goods arrive after expiry of the aforesaid deadlines, the recipient has the option to accept the goods and return the sum paid to him by the railway for loss of the goods. In this case the goods are handed over by the railway in the usual way.

Article 56. Compensation in case of wilful misconduct

When the loss, damage or delay has been caused by wilful misconduct on the part of the railway, full compensation for the loss or damage proved shall be paid to the person entitled by the railway.

Article 57. Liability for presenting goods banned for conveyance or goods requiring special precautionary measures during conveyance

1. For presenting goods banned for conveyance or goods requiring special precautionary measures during conveyance, with incorrect indication of the description or properties of the goods, the sender, in addition to making good any losses caused to the railway, incurs a penalty as established in the Regulations for conveyance of goods.

2. If the sender, recipient or enterprise owning a siding use wagons and containers of the public pool for their own internal conveyance without the railway's permission they pay the railway a penalty as established in the Regulations for conveyance of goods.

Article 58. Liability for idling: wagons and containers

1. The sender or recipient is liable for penalties for detaining beyond the established time limit wagons and containers provided for loading or transloading by means of the resources of the sender or recipient, as prescribed in the Regulations for the conveyance of goods.
2. The penalty for idling of wagons or containers is exacted independently of the penalty for shortfall in provision of means of transport and for not presenting goods for conveyance.

However, the said penalties are not exacted from senders and recipients working with the railways in payment for use of wagons on a contractual basis.

3. In the case of transshipment of imported and other goods from ship directly onto wagon, for idling of a ship at moorings because the railways did not provide wagons as agreed the railway pays the port (docks) a penalty as prescribed in the Regulations for Conveyance of Goods.
4. The sender and recipient are exempted from payment of the penalty for idling of wagons and detaining of containers:
 - a) if the idling of the wagons or detaining of the containers occurred for reasons of phenomena such as natural calamities causing interruption in movement on a rail siding, and also for reasons of phenomena such as natural calamities or breakdown at the enterprise resulting in it being forbidden to carry out loading and unloading work;
 - b) if the railway provided a number of wagons (containers) exceeding the maximum handling capacity of the loading and unloading areas of the sender or recipient.

Article 59. Liability of the parties for other breaches of contract

1. For overloading a wagon or container above permissible levels sender pays a penalty established by the Regulations for conveyance of goods.
2. In the event of loss or damage to rolling stock or containers, removable conveyance accoutrements and packaging provided by the railway, the sender, recipient, docks, and also other enterprise or organisations, are obliged to repair them or pay the railway a penalty established by the Regulations for conveyance of goods.

The sender, recipient, port, docks and also other enterprise or organisations, makes good any losses borne by the railway as a result of damage to rolling stock or containers, where not covered by penalty or cost of repair.

3. In the event of the railways damaging the rolling stock or containers belonging to enterprises, organisations or institutions, the railway is obliged to repair them or pay their owner a penalty established by the Regulation for conveyance of goods and also make good any losses borne by the owner of the rolling stock or containers, as a result of their damage where not covered by penalty or cost of repair. The procedure for replacement of leased rolling stock damaged or lost by the railway, is envisaged in the lease contract.
4. For wagons and containers belonging to enterprises, organisations or institutions and lost by the railway, the railway is obliged at their request to provide them with the appropriate wagons and containers for temporary use free of charge, and after a lapse of 3 months hand over wagons and containers in place of the lost ones.
5. In the event of the railway taking without leave wagons and containers belonging to senders or recipients or leased by them the railway pays them a penalty established by the Regulations for conveyance of goods.

The said penalty is exacted independently of the penalty for idling of wagons and containers or the payment for use of them.

A delay of 15 minutes is taken as a full hour.

Section IX. VERIFICATION, CLAIMS AND LAWSUITS

Article 60. Verification

1. Circumstances which may serve as the basis for material liability of the railway, goods senders, goods recipients and passengers in rail conveyance are authenticated by statements of damage, general statements, technical and other statements completed by the railways.
2. A statement of damage is completed to authenticate the following circumstances:
 - a) discrepancies between the description, mass or number of items in the freight or luggage in reality, and the information indicated on the waybill;
 - b) spoiling or damage to goods or luggage;
 - c) discovery of goods or luggage without documents, and also documents without goods or luggage;
 - d) the return of stolen goods or luggage to the railway;
 - e) that the railway has not handed over goods to the rail siding 24 hours after the paperwork for handing over the goods has been completed at the goods office (counter). In this case a statement of damage is completed only at the request of the recipient.
3. The railway is obliged if possible in the presence of the person entitled to complete a statement of damage if the railway itself has detected circumstances enumerated above or when the recipient or sender has indicated the existence of even one of these circumstances. The statement should indicate the condition of the goods their mass and, as far as possible the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.
4. Should the person entitled not accept the findings in the statement which must be supplied free of charge by the railway, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties or by a court. The procedure to be followed is established by the Regulations for conveyance of goods.
5. The procedure for completing a statement of damage and also general statements, technical statements etc, is established by the Regulations for conveyance of goods.

Article 61. Laying a claim

1. Before bringing legal action against the railway on the basis of the present Code, a claim must compulsorily be laid against it in writing.

[Article 61(2)] Option 1

- A claim for the recovery of a sum paid under the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.
- other claims arising from the contract of carriage may be brought:
 - i) by the sender until such time as the recipient has taken possession of the waybill and accepted the goods;
 - ii) by the recipient from the time when he has taken possession of the waybill and accepted the goods.
- In order to bring a claim, the sender must produce the duplicate of the waybill. Failing this, in order to bring a claim he must produce an authorisation from the recipient or furnish proof that the recipient has refused to accept the consignment.

In order to bring a claim, the recipient must produce the waybill if it has been handed over to him.

[Article 61(2)] Option 2

2. The following are entitled to lay claims and in the appropriate cases bring legal action against the railway:
 - a) in the event of loss of goods the recipient on condition the goods receipt is presented with the destination station's note on the arrival of the goods, and if a goods receipt cannot be presented - a document showing payment of the cost of the goods, endorsed by the bank, and the railway's advice of dispatch of the goods with the destination station's note that the goods have not arrived;
 - b) in the event of shortfall, spoiling and damage to the goods - the recipient on condition of presentation of the original railway waybill and a statement of damage issued to him by the railway, or presentation of the original railway waybill with the railway's note of completion of a statement of damage (in the event of its loss), or presentation of the original waybill and documents appealing against the railway's refusal to complete a statement of damage;
 - c) in the event of delay in delivery of the goods - the recipient on condition of presentation of the original waybill;
 - d) in the event of delay in handing over the goods - the recipient on condition of presentation of the waybill and a statement of damage;

- e) in the event of loss of luggage - the presenter of the luggage receipt, and in cases of shortfall, spoiling, damage or delay in delivery of luggage - the presenter of a statement of damage issued by the railway concerning shortfall, spoiling or damage or a general statement on delay in delivery of luggage.
3. The sender and recipient may devolve to other corporate bodies their rights to lay claims and take legal action, on condition that such instructions or authorisations are agreed by formal contract.
4. The procedure for laying and examining claims concerning excess payments, charges and penalties is laid down by the Regulations for conveyance of goods.
5. Claims arising from conveyance of goods are brought against the destination railway management.
6. Claims arising from conveyance of goods in direct mixed -communications are brought:
 - a) against the destination railway management if the railway station is the final point;
 - b) against another appropriate transport enterprise (body) constituting the final point of conveyance.
7. Claims arising out of conveyance of passengers and luggage may be brought against the departure railway management or the destination railway management at the discretion of the claimant
8. Claims by senders and recipients concerning penalties are brought against the departure railway management or the destination railway management accordingly.
9. Claims concerning damage caused by the railway to rolling stock and containers belonging to enterprises, organisations and institutions or leased by them, are examined by the railways at the place where the owner or lessee of the said rolling stock or containers is located.

The head of the railway may authorise divisions of the railways and stations to examine claims.
10. Minimum losses below which claimants are not permitted to claim are established in the Regulations for conveyance of goods and Regulations for the conveyance of passengers.
11. The claims statement must have attached to it the original documents indicated in the Regulations for conveyance of goods and Regulations for the conveyance of passengers in confirmation of the claim.
12. Claims regarding loss, shortfall, spoiling or damage to goods, must in addition to documents confirming the right to bring a claim also have attached to them a document authenticating the quantity and value of the dispatched goods.

Article 62. Deadlines for claims**Option 1**

1. Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the railway arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay.
2. Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:
 - a) in the case of partial loss or of damage, if:
 - i) the loss or damage was ascertained before the acceptance of the goods in accordance with Article 60 by the person entitled;
 - ii) the ascertainment which should have been carried out under Article 60 was omitted solely through the fault of the railway;
 - b) in the case of loss or damage which is not apparent and is not ascertained until after acceptance of the goods by the person entitled, provided that he:
 - i) asks for ascertainment in accordance with Article 60 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods;
 - ii) and, in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.
 - c) in cases where the transit period has been excluded, if the person entitled has, within sixty days, laid a claim against the railway.
 - d) if the person entitled furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway.

Option 2

1. Claims against railways may be laid within a period of 6 months and claims regarding payment of penalties - within a period of 45 days.

The said periods are calculated:

- a) for claims for compensation for spoiling, damage or shortfall of goods or luggage - from the day of delivery of the goods or luggage
- b) for claims for compensation for loss of goods - after the lapse of 7 days from the day the delivery deadline expired;
- c) for claims for compensation for loss of goods arising from conveyance in direct mixed communications - after the lapse of 30 days from the day of acceptance of the goods for conveyance;

- d) for claims regarding delay in delivery of goods or luggage - from the day of delivery of the goods or luggage;
 - e) from the day the claimant received a copy of the order for imposition (invoice) of the penalty - for claims for refund of a penalty for idling of wagons and detaining containers;
 - f) for claims regarding imposition of a penalty for the railway taking without permission wagons belonging to enterprises or institutions. or leased by them - on expiry of the deadline for delivering and returning to place of registry wagons belonging to enterprises or institutions or leased by them;
 - g) in all other cases - from the day of start of the incident serving as grounds for bringing claims.
2. The railway is obliged to examine a claim that has been brought and notify the claimant of its findings within the following periods from the day of receiving the claim:
- a) within months - for claims arising from conveyance in railway communications;
 - b) within months - for claims arising from conveyance in direct mixed Communications;
 - c) within days - for claims regarding payment of penalties;
 - d) within days for citizens' claims arising from conveyance of goods, passengers, luggage and luggage freight, not connected with entrepreneurial activity.
3. If the railway meets the claim partially or turns it down the notification must indicate the grounds for the railway's decision with reference to existing legislation or the relevant article of the present Code. In these cases the documents submitted with the claim statement are returned to the claimant.
4. If in the course of examination of the claim it is established that the goods have been redirected or delivered to another recipient, then the claim is returned to the claimant with indication of where, when and precisely to whom the goods were delivered, indicating the organisation on whose instructions the goods were redirected or delivered, for direct settlement with the actual goods recipient or with the organisation at whose request the goods were redirected.

Article 63. Litigation time-limit

Option 1

1. The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action:

- a) to recover the proceeds of a sale effected by the railway;
- b) for loss or damage caused by wilful misconduct;
- c) for fraud.

2. The period of limitation shall run:

- a) in actions for compensation for total loss, from the thirtieth day after the expiry of the transit period;
- b) in actions for compensation for partial loss, for damage or for delay, from the day when delivery took place;
- c) in actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges, other charges or surcharges, or for correction of charges in case of a tariff being wrongly applied or of an error in calculation or collection:
 - i) if payment has been made, from the day of payment;
 - ii) if payment has not been made, from the day when the goods were accepted for carriage if payment is due from the sender, or from the day when the recipient took possession of the waybill if payment is due from him;
- d) in an action by the railway for recovery of a sum which has been paid by the recipient instead of by the sender or vice versa and which the railway is required to refund to the person entitled, from the day of the claim for a refund;
- e) in actions to recover the proceeds of a sale, from the day of the sale;
- f) in actions to recover additional duty demanded by Customs or other administrative authorities, from the day of the demand made by such authorities;
- g) in all other cases, from the day when the right of action arises.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

3. When a claim is presented to the railway together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall recommence in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest on the party who relies on those facts.

The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

4. A right of action which has become time-barred may not be exercised by way of counter claim or relied upon by way of exception.

Option 2

1. Legal proceedings against the railways on the basis of the present Code can be brought only in cases when the railway has completely or partially refused to meet the claim or if no reply has been received from the railway within the period indicated in Article 62 of the present Code.

The said legal proceedings are brought in accordance with the established jurisdiction to the court of arbitration or by agreement between the parties to another impartial court in the area of the management of the railway against which the claim was laid, within 2 months from the day the reply was received from the railway or from the day of expiry of the deadline laid down for reply.

2. Legal action by the railways against senders, recipients and passengers on the basis of the present Code may be taken in accordance with established jurisdiction to the court of arbitration or court of law within a period of 6 months.

The said 6 month period is calculated:

- a) for imposition of penalty for not fulfilling the conveyance plan - from the end of the 5 day period laid down for reimbursement of the penalty;
- b) in all other cases - from the day of the start of the incident serving as grounds for bringing the action.

Article 64. Interest

1. On the acknowledged sum of the claim or sum paid out on decision of the court of arbitration or court of law the railway is liable to pay 5% APR.
2. The interest is calculated from the day the claim was brought till the day of payment of the money inclusive.
3. Interest is paid at the same rate by senders and recipients on demands made of them by the railway, arising from conveyance of goods.
4. For claims and lawsuits regarding penalties no interest is payable.

Section X. Railway Insurance**Article 65. Persons to be compulsorily insured**

(Option: Some Republics may wish to perpetuate the system of compulsory passenger insurance which existed under the former Soviet Union. Other Republics will wish to delete this Article altogether).

Article 66. Voluntary insurance in rail transport

1. The sender, recipient, passenger or other corporate body or person (the insured) may on a voluntary basis insure the goods (luggage) for the period of conveyance with any insurance organisation. Relations between the insured and the insurer are determined by the insurance contract.

Section XI. Safety of movement, guarding of goods and facilities, organisation of work in special conditions

Article 67. Organisation and principles of ensuring safety of movement

1. Enterprises of rail transport are to ensure safe conditions for passage, life and health of passengers and citizens, conveyance of goods, safety of movement of trains and other railway transport resources, including during shunting operations, and ensure labour safety and protection of the environment.
2. Safety of movement in rail transport is supervised and regulated by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX on the basis of the following main principles:
 - a systemic approach to planning and management for ensuring safety of movement;
 - technology of the conveyance process and technical resources being in accordance with binding enactment's establishing the requirements for safety of movement;
 - having respect for the legitimate interests of citizens, corporate bodies and rail transport in ensuring safety of movement;
 - mutual responsibility of citizens, corporate bodies and rail transport in questions of ensuring safety of movement.
3. Provisions concerning safety of movement in rail transport are prescribed in Regulations on Rail Safety made by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX.

Article 68. Main provisions regarding safety of movement

1. The territories of railway stations, terminals, passenger platforms and enterprises, and the railway lines on which the movement of trains is effected and shunting and loading and unloading operations are carried out, are high risk areas and are protected if necessary.

Unauthorised persons are not permitted access to these areas except on official business. The regulations for access to high risk areas, working in them, crossing railway tracks on foot or by conveyance, are established by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX.

2. The services provided for passengers, and also the rolling stock, including specialised rolling stock, and containers, the track superstructure components and other technical resources and mechanisms provided for rail transport, must meet the requirements for safety of movement, labour safety and ecological cleanliness established by the

Regulations for the technical operation of railways and are subject to compulsory certification as meeting the said requirements.

The organisation and effecting of the work of compulsory certification is carried out by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx.

3. Facilities on whose territory dangerous goods are produced, stored, loaded, transported and unloaded, must be kept from the railway tracks of general use and other structures at a distance ensuring the safe operation of the railway. The minimum distance of such facilities from the railway tracks and structures, the places of intersection of railway tracks by pipelines, lines of communication, power transmission and other mains, and also the standards regarding their construction and maintenance at places where they intersect or run close to the railway tracks, are /established by the relevant binding enactments agreed with the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx.

Responsibility for ensuring adherence to the established standards in the construction and maintenance of gas and oil pipelines and other communications intersecting the railway tracks or located in the direct proximity of these tracks, and also their safe operation, is borne by the proprietor of these communications.

4. Enterprises and institutions dispatching and receiving dangerous goods, and also the railways in accordance with their competence, are obliged to guarantee the safety of their conveyance, loading and unloading, and possess the resources and mobile sub-units necessary for dealing with emergencies and clearing up the aftermath of accidents in the event of their occurring during the conveyance of these goods.
5. The main provisions regarding the technical operation of the railways and the rules regarding the activities of the workers of these railways, the dimensions and maintenance standards for structures, installations and rolling stock and the requirements pertaining to them, the system of organisation of the movement of trains and the conditions of ensuring its safety, and the principles of the signalling are established by the Regulations for technical operation of the railways.
6. The places of intersection of railway tracks with motor roads (level crossings) and procedures for operation of railway level crossings are determined by the Regulations for technical operation of the railways and construction standards and regulations.
7. The places of intersection of railway tracks with trunk pipelines carrying oil and gas products are marked by means of the appropriate signs in keeping with the regulations for the operation of the said structures.

The proprietors of the aforesaid structures are obliged to inform the railway administration in good time of the occurrence of emergency situations threatening the safety of movement so that the appropriate measures can be taken.

When taking trains and carrying out the necessary operations in areas of the aforesaid intersections for the servicing of technical resources, the railway workers are to act in accordance with procedure determined by the appropriate binding legal enactments.

8. The procedure for assessing, officially investigating and registering breaches of safety of movement are determined by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX.
9. Persons guilty of violating the rules for safety of movement incur liability envisaged by the current legislation of the Republic of xxx.

Article 69. Guarding of goods and facilities in rail transport

1. The guarding of goods during travel and at railway stations, the guarding of railway transport facilities, and also fire safety and prevention work, fire inspection and extinguishing fires in rail transport, are carried out by the paramilitary guard of the Ministry in Charge of Transport of the Republic of xxx, the statute on which is ratified by the Government of the Republic of XXX.

The list of goods to be guarded and escorted by the aforesaid paramilitary guard is approved in accordance with procedure as determined by the Government of the Republic of XXX. The procedure for guarding and escorting these goods is laid down by the Ministry in Charge of Transport of the Republic of XXX.

2. The guarding of the most important facilities of rail transport and special goods is carried out by sub-units of the internal troops of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of xxx. The lists of such facilities and goods are laid down by the Government of the Republic of xxx.
3. The guarding and escorting of some goods is carried out by the senders or recipients in accordance with procedure prescribed by the Regulations for the Conveyance of Goods of the Republic of xxx.
4. The maintenance of public order and combating crime in rail transport are ensured by the bodies of internal affairs for transport and the territorial militia sub-units in collaboration with the sub-units of the paramilitary guard and enterprises and institutions of rail transport.

(Option: Some Republics may wish to nominate different institutions to carry out these procedures in Article 69).

Article 70. Organisation of the work of railway transport in special circumstances

1. Enterprises, organisations and institutions of rail transport are to take immediate steps to clear up the aftermath of natural calamities, crashes, and breakdowns causing violation of the operation of railway transport. In order to take these steps they must possess a reserve of material and technical resources, the inventory of which is determined by the Ministry in charge of Transport of the Republic of xxx.

2. The bodies of state power are to give rail transport assistance in clearing up the aftermath of crashes, breakdowns, natural calamities (snowdrift, floods, fires and others) threatening peoples lives and health and safety of movement and safeguarding of freight.

Section XII. Electronic Data Interchange

Article 71

When the railway and any other party have agreed to communicate electronically any document referred to in this Code or in Regulations supporting this Code may be replaced by an equivalent electronic data interchange message provided that this preserves a record of the information contained therein and is displayable in human language on a video screen or as printed out by a computer.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ ХХХ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Раздел I	Общие положения
Раздел II	Земли и охранные зоны железнодорожного транспорта
Раздел III	Система управления на железнодорожном транспорте, создание и прекращение деятельности предприятий
Раздел IV	Основные положения организации перевозок железнодорожным транспортом
Раздел V	Железнодорожные подъездные пути
Раздел VI	Прямое смешанное сообщение с другими видами транспорта
Раздел VII	Перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты
Раздел VIII	Ответственность на железнодорожном транспорте
Раздел IX	Акты, претензии, иски
Раздел X	Железнодорожное страхование
Раздел XI	Безопасность движения, охрана грузов и объектов, организация работы в особых условиях
Раздел XII	Электронный обмен данными

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ ХХХ

Раздел I Общие положения

Статья 1

Настоящий кодекс определяет экономические, правовые и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта, его место и роль в экономике и социальной сфере Республики ххх, регламентирует его взаимоотношения с органами государственной власти, другими видами транспорта, пассажирами, отправителями и получателями грузов, грузобагажа, багажа и почты, входящим в общую сеть железных дорог Республики ххх.

Статья 2

Роль железнодорожного транспорта в экономике и социальной сфере государства

1. Железнодорожный транспорт Республики ххх является одной из важнейших базовых отраслей, призван во взаимодействии с другими видами транспорта обеспечивать удовлетворение потребностей населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ними услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности во внутреннем и международном сообщениях. Государство осуществляет регулирование и контроль за его деятельностью и содействует развитию материально-технической базы и удовлетворению основных потребностей в составе государственных нужд. В некоторых случаях, железнодорожные перевозки могут относиться к естественной монополии, что определяет особые условия развития и функционирование железнодорожного транспорта.

2. Государство обеспечивает железные дороги самостоятельно в области экономических дел и бухгалтерского учета. При этом, бюджеты и счета железных дорог являются отдельными от государственных.

Статья 3

Законодательство о железнодорожном транспорте

1. Настоящим Кодексом определяются основные положения о железнодорожном законодательстве Республики ххх.

Законодательство о железнодорожном транспорте базируется на Конституции Республики ххх, гражданском, антимонопольном, о защите прав потребителей и ином законодательстве Республики ххх и состоит из настоящего Кодекса, других законов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта и издаваемых в соответствии с ними нормативных актов.

Правоотношения, не урегулированные настоящим Кодексом, регулируются иными не противоречащими ему законодательными и нормативными правовыми актами Республики xxx, а также международными соглашениями и договорами.

2. Нормативные правовые акты, определяющие развитие железнодорожного транспорта, правила и условия перевозок, пользование средствами железнодорожного транспорта и их сохранности, безопасности движения, охраны общественного порядка на железнодорожном транспорте, пересечения железнодорожных путей другими видами транспорта и коммуникации, охраны труда, пожарной безопасности и санитарные правила, действуют на железных дорогах Республики xxx и являются обязательными для всех юридических и физических лиц на территории Республики xxx. Порядок разработки и утверждения указанных актов устанавливается Правительством Республики xxx.

3. Взаимоотношения железных дорог, отделений железных дорог, входящих в их состав предприятий и учреждений по вопросам планирования, организации и обеспечения перевозочного процесса, распределения доходов от перевозок, технического обслуживания, сохранности, ремонта и развития технических средств определяются правилами железных дорог, договором между государством и отдельными железными дорогами и нормативными актами Министерства, отвечающего за транспорт, Республики xxx.

4. Если международным соглашением (договором), заключенным Республикой xxx по вопросам, относящимся к деятельности железнодорожного транспорта, установлены иные правила, чем содержащиеся в настоящей статье, то первенство имеют положения международного соглашения (договора).

Статья 4

Транспортная политика в области перевозок пассажиров и грузов железнодорожным транспортом

1. Общегосударственная политика в области перевозок должна обеспечивать гармоничное развитие частного и государственного железнодорожного транспорта с учетом их преимуществ в плане регионального развития, транспортного строительства, охраны окружающей среды, рационального использования энергии и безопасности. Она учитывает рыночные экономические затраты, связанные с созданием, обслуживанием и эксплуатацией инфраструктуры, оборудования и подвижного состава, а также социальные затраты в денежном и натуральном выражении, которые несут клиенты и третьи лица.

2. Транспортная политика устанавливает основы справедливой конкуренции между видами транспорта и клиентами, регулируя условия их эксплуатации, содействия их взаимному сотрудничеству и кооперации в частности, путем рационального развития смешанных перевозок (мультимодальных перевозок).

3. Осуществление общей транспортной политики обеспечивается совместно с государством и областными органами на основе децентрализованного, договорного демократического планирования с участием всех заинтересованных лиц. Она представляет возможность для разработки проектов развития транспорта с учетом национальных и местных планов развития территории.

4. Приоритетом является расширение использования общественного пассажирского транспорта.

5. Для реализации этих задач между государством, его территориальными органами и железнодорожным транспортом могут быть заключены договоры.

Статья 5

Основные понятия, применяемые в настоящем Законе

Для целей настоящего Закона применяются следующие понятия:

"железнодорожный транспорт" - один из видов транспорта, находящийся в собственности Республики xxx, посредством которого выполняется перевозка пассажиров или грузов в средствах, передвигающихся по железнодорожным путям;

"железная дорога" - юридическое лицо, в государственной или частной собственности, которое занимается предоставлением железнодорожно-транспортных услуг, а также имеет для этого необходимые разрешения и лицензии, выданные в установленном порядке;

"отделение железной дороги" - предприятие железной дороги, организующее и обеспечивающее в обслуживаемом регионе перевозки пассажиров, грузов, грузабагажа, багажа и почты;

"линейные предприятия" - железнодорожные станции, дирекции по обслуживанию пассажиров, локомотивные и вагонные депо, вагонные участки, механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ, дистанции пути, сигнализации и связи; электроснабжения; гражданских сооружений; промывочно-пропарочные и путевые машинные станции, другие предприятия, связанные с организацией и обеспечением перевозочного процесса;

"полоса отвода" - земли железнодорожного транспорта, занимаемые земельным полотном, искусственными сооружениями, линейно-путевыми зданиями, устройствами железнодорожной связи, железнодорожными станциями, защитными лесонасаждениями и другими зданиями, сооружениями и путевыми устройствами;

"охранные зоны" - земельные участки, необходимые для обеспечения сохранности, прочности и устойчивости сооружений, устройств и других объектов железнодорожного транспорта, а также земли с подвижной почвой, прилегающие к землям транспорта;

"железнодорожные пути общего пользования" - железнодорожные линии, на которых расположены железнодорожные станции, открытые для выполнения соответствующих операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, грузобагажа, багажа и почты и обслуживанию пассажиров, маневровой работы;

"опасные грузы" - названные в определенном перечне вещества, изделия, материалы, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей при наличии определенных факторов могут в процессе транспортировки, при производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной взрыва, пожара, или повреждения транспортных средств, перевозимых грузов, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов или заболевания людей, животных и птиц, нанести вред окружающей природной среде;

"международное железнодорожное сообщение" - перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа, багажа и почты между Республикой xxx и иностранными государствами, включая сообщение с государствами-участниками Содружества Независимых Государств;

"отправитель" - означает любое лицо, которым, или от имени, или от лица которого заключен договор международной перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором железнодорожной перевозки;

"грузополучатель" - означает лицо, уполномоченное на получение груза;

"накладная" - означает официальный документ, сопровождающий груз и содержащий необходимую информацию;

"железнодорожный состав" - означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в железнодорожном движении как одно целое;

"контейнер" - означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление):

- 1) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость предназначенную для помещения в нее грузов;
- 2) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;
- 3) специально сконструированное для обеспечения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;
- 4) сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой;
- 5) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать.

"пассажир" - лицо, совершающее поездку в поезде;

"груз" - объект железнодорожной перевозки (изделия, предметы, материалы, полезные ископаемые и т.д.), принятый железной дорогой в установленном порядке к перевозке, за своевременность доставки и сохранность которого железная дорога несет ответственность;

"багаж" - означает товары и иные вещи, переносимые пассажиром;

"грузобагаж" - означает товары и иные вещи, перевозимые в пассажирских и почтово-багажных поездах.

Статья 6

Право на перевозку

1. Железная дорога обязана осуществить перевозку пассажиров, груза, багажа и грузобагажа если:

а) отправитель или пассажир соблюдает постановления настоящего Кодекса, положений о перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа, положений о перевозке грузов, тарифы, а также дополнительные положения, издаваемые время от времени железной дорогой;

б) перевозка может быть осуществлена посредством обычного персонала и обычных транспортных средств, удовлетворяющих обычный объем потребности в железнодорожных услугах;

в) перевозке не препятствуют обстоятельства, которые железная дорога не может предотвратить и не может устранить;

г) предметы, представленные для перевозки, не включены в перечень предметов, недопустимых к перевозке или допустимых к перевозке лишь на определенных условиях, содержащиеся в положениях о перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа и положениях о перевозке грузов.

2. Клиент имеет право на перевозку в разумных условиях доступности, качества и цены. Право на перевозку включает право на информацию о предоставляемых клиенту средствах транспорта и условиях их эксплуатации.

3. Железная дорога не обязана принять грузы, для погрузки, перегрузки и выгрузки которых требуется специальные приспособления, если таковых нет в распоряжении соответствующих станций.

4. Железная дорога обязана принять лишь грузы, перевозка которых может быть осуществлена незамедлительно; условия временного хранения других грузов определяются положениями в силе на станции отправки.

5. Клиенты, пользующиеся услугами железных дорог, могут заключать с железной дорогой дополнительные договоры, не противоречащие действующему законодательству, на выполнение работ и услуг, связанных с перевозкой.

6. В случаях, когда перевозка грузов согласно имеющимся положениям представляется невозможной, то отправитель или грузополучатель совместно с железной дорогой могут договориться о перевозке грузов на особых условиях.

7. Договор перевозки посредством транспорта общего пользования является общественным договором (статья ... Гражданского Кодекса Республики xxx).

Статья 7

О собственности на железнодорожном транспорте

Железные дороги общего пользования, включая линейные предприятия, в настоящее время являются государственной собственностью.

Статья 8

Имущество железнодорожного транспорта

1. Имущество закрепляется за предприятиями железнодорожного транспорта в соответствии с целями их деятельности и согласно законам о собственности Республики xxx.

2. Заключение договоров о передаче имущества железнодорожного транспорта в хозяйственное ведение, оперативное управление предприятиями и учреждениями, заключение договоров аренды, пользования этим имуществом, а также продажа, обмен, сдача в аренду, залог, заклад, предоставление безвозмездно во временное пользование, списание с баланса подвижного состава и контейнеров, находящихся в государственной республиканской собственности, осуществляется применительно к специфике деятельности железнодорожного транспорта Министерства, отвечающего за транспорт Республики xxx, или по его распоряжению железными дорогами в порядке, установленном действующим законодательством.

3. Полосы отвода, охранные зоны и железные пути общего пользования не подлежат разгосударствлению и приватизации.

Преобразование в акционерные общества и приватизация других предприятий, объектов и имущества железнодорожного транспорта с определением сроков и условий их проведения допускается исключительно по решению Правительства Республики xxx.

Жилые помещения, находящиеся в домах ведомственного жилищного фонда железнодорожного транспорта, построенных для работников, непосредственно связанных с обеспечением перевозочного процесса, а также за счет прибыли предприятий и учреждений, могут приватизироваться по решению железных дорог, отделений железных дорог, линейных предприятий или же, в некоторых случаях, этих предприятий и учреждений.

Раздел II

Земли и охранные зоны железнодорожного транспорта

Статья 9

Земли железнодорожного транспорта

1. Земли железнодорожного транспорта являются земли, предоставленные в бессрочное пользование железнодорожными предприятиями и учреждениями для осуществления возложенных на них специальных задач. К ним относятся земли, отведенные под железнодорожные пути и станции (включая полосу отвода и охранные зоны), необходимые для эксплуатации и реконструкции железных дорог с учетом перспективы их развития.

2. Порядок использования земель железнодорожного транспорта в пределах полосы отвода определяется Министерством транспорта Республики xxx с соблюдением требований действующего законодательства.

Статья 10

Охранные зоны железнодорожного транспорта

В целях обеспечения безопасности населения и нормальной эксплуатации железнодорожных путей и других (в том числе и со стороны промышленных объектов и других видов транспорта) объектов железнодорожного транспорта, расположенных в местах, подверженных оползням, обвалам, размывам, селям и другим опасным воздействиям, устанавливаются охранные зоны.

Порядок установления охранных зон, их размеры и режим использования земель, отведенных для этих целей, определяются Министерством транспорта Республики xxx.

Раздел III

Система управления железнодорожным транспортом, создание и прекращение деятельности предприятий

Статья 11

Управление железнодорожным транспортом

1. Компетенция Министерства, отвечающего за транспорт Республики xxx, железных дорог, других предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта определяется настоящим Кодексом, иными законодательными и нормативными правовыми актами.
2. Контроль за железнодорожным транспортом наряду с Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx осуществляют другие органы государственной власти, на которые в соответствии с действующим законодательством возложены функции по такому контролю.
3. Органы государственной власти и местного самоуправления, общественные и иные организации не вправе вмешиваться в коммерческую и хозяйственную деятельность железнодорожного транспорта.
4. Управление железными дорогами осуществляется согласно принципам коммерческих компаний, что относится и к заключенным с компетентными государственными органами договорам об общественном обслуживании.
5. Железные дороги самостоятельно разрабатывают бизнес-планы, в том числе и инвестиционные и финансовые программы.
6. В рамках определенных государством основных политических направлений и с учетом национальных планов, включая инвестиционные и финансовые планы, железные дороги самостоятельно и в частности:
 - контролируют предложение и реализацию услуг и устанавливают тарифы;
 - решают вопросы о персонале, имуществе и приобретениях;
 - развивают свою долю рынка, разрабатывают новые технологии и новые виды услуг;
 - занимаются новыми видами деятельности, связанными с железнодорожным транспортом;
 - принимают новые и прогрессивные процедуры в области управления.

Статья 12

Условия создания и прекращения деятельности предприятий железнодорожного транспорта

1. Создание, реорганизация и ликвидация государственных железных дорог производятся по решению Правительства Республики xxx по согласованию с Министерством, отвечающим за транспорт, и другими заинтересованными лицами.

2. Прекращение деятельности (закрытие) объектов и железнодорожных линий осуществляется с согласия Министерства, отвечающего за транспорт, по согласованию с железными дорогами, соответствующими органам государственной власти, пользователями железных дорог и другими заинтересованными лицами.

Статья 13

Обязанности и права железнодорожного правления

1. Создается независимый общественный орган - Железнодорожное правление (Железнодорожные правления) Республики xxx (далее "правление") для управления остающимися в государственной собственности железными дорогами.

2. Статьи 13-25 настоящего Кодекса относятся только к таким государственным железным дорогам.

3. Председатель каждого правления назначается Министром транспорта, а другие члены (включая вице-председателя) - Министром после консультации с председателем.

Правление состоит из председателя и не более пятнадцати, но не менее девяти членов. Председатель и члены правления назначаются из числа лиц, на взгляд Министра, опытных и на деле доказавших свои способности в транспортной, промышленной, коммерческой, финансовой, административной, научно-прикладной или организационно-трудовой сферах. При назначении Министр должен считаться с предпочтением иметь в составе правления членов, знакомых со специальными потребностями и обстоятельствами того или иного региона, обслуживаемого правлением.

4. Согласно настоящему Кодексу, обязанностью правления является обеспечение железнодорожного сообщения в Республике xxx и в связи с этим - обеспечение другими, по мнению правления, целесообразными услугами при должном учете эффективности, экономности и безопасности всех сообщений и других услуг.

5. Согласно настоящему Кодексу правление уполномочено:

- а) перевозить грузы, пассажиров, багаж, грузобагаж и почту по железным дорогам в и из Республики xxx;
- б) перевозить грузы, пассажиров, багаж, грузобагаж и почту по железным дорогам за пределами Республики xxx по своему усмотрению и в целях осуществления полномочий, указанных в пункте а) выше;
- в) эксплуатировать гавани, принадлежащие правлению или управляемые им, а также обеспечивать эти гавани портовыми услугами;
- г) отправлять грузы от имени других из любых пунктов Республики xxx или из других пунктов, в которые эти грузы были доставлены железнодорожным правлением, в любые другие пункты Республики xxx или за рубежом;
- д) хранить доставленные или подлежащие отправке грузы в Республике xxx и, при необходимости, использовать свободные площади для хранения других грузов;

- е) заключать и выполнять соглашения
 - (i) с перевозчиками за пределами Республики xxx в целях обеспечения прямой перевозки грузов и пассажиров в рамках одного контракта, или за одну плату, или в тех же вагонах или контейнерах;
 - (ii) с любым лицом, занимающимся береговой морской перевозкой для координации действий этого лица с действиями правления и, в частности, для содействия прямой перевозке грузов, определения платы по тарифам прямых перевозок, а также для общего разделения доходов и расходов.
- ж) действовать по своему усмотрению в целях или в связи с обеспечением железнодорожных перевозок/услуг внутри и за пределами Республики xxx.

Статья 14

Займы правления, финансовый отчет

1. Согласно определенным Правительством ограничениям, правление имеет право брать краткосрочные займы (например овердрафт) либо у Министра, либо с его разрешения - у любого другого лица в размере, в котором правление считает это необходимым для выполнения им обязательств или проведения деятельности согласно настоящему Кодексу. Совокупность сумм по такой временной задолженности, однако, не должна превышать пределы, которые могут быть установлены Министром на данный момент для правления.

Согласно определенным Правительством ограничениям, правление имеет право брать долгосрочные займы либо у Министра, либо с согласия Министра такие суммы, которые необходимы правлению для всех или каких-либо из следующих целей:

- а) на покрытие любых расходов из капитала, в связи с приобретением или улучшением активов согласно целям деятельности правления;
- б) для обеспечения оборотного капитала;
- в) для взятия на себя предприятия или его части, или для подписки или приобретения ценных бумаг какого-нибудь юридического лица;
- г) для выплаты
 - (i) любой части начальной капитальной задолженности правления;
 - (ii) любых занятых правлением сумм денег;
 - (iii) любого обязательства, переданного правлению Правительством;
- (з) для любых целей с надлежащим использованием средств капитала (определенных или не определенных предшествующими пунктами).

3. Правительство может гарантировать любому лицу, кроме Министра, выплату основной суммы любого долга правления (выплату процентного дохода, выполнение любых других связанных с этим финансовых обязательств) таким образом и на таких условиях, которые, по его мнению, наиболее уместны.

4. Министр может с одобрения Правительства предоставлять правлению дотации

- (а) на поддержку расходов этого правления или
- (б) на любые выплаты правлением (выплаты по основному капиталу, по процентам или другие) любых займов, сделанных согласно статьи 14 настоящего Кодекса.

5. Правление должно вести соответствующие отчеты и прочие дополнительные материалы и подготавливать ежегодный отчет в том виде, который определяется время от времени Министром.

Отчеты правления должны проверяться аудитором или аудиторами, ежегодно назначаемыми Министром.

Сразу после проведения вышеуказанного аудита правление должно направить Министру копию отчета, вместе с копией доклада аудитора или аудиторов по данному отчету.

Статья 15

Права Министра по отношению к правлениям

1. Министр может после консультации с правлением отдавать общие распоряжения правлению в отношении выполнения правлением своих функций в вопросах, представляющих, по мнению Министра, национальный интерес.

2. Министр может после консультации с правлением распорядиться прекратить какой-либо из видов деятельности правления, реализовать какую-либо часть предприятия или активов правления, потребовать погашения любого предоставленного правлением займа или осуществить любые имеющиеся права для отзыва данных ими гарантий, при условии, что Министр распоряжается таким образом, лишь будучи полностью уверенным в том, что проведение деятельности, сохранение части предприятия или активов или существование займа или гарантии (в зависимости от обстоятельств) в рамках исполнения правлением своих обязанностей по данному Кодексу нецелесообразно.

3. Министр может после консультации с правлением распорядиться о том, чтобы правление использовало свои права над филиалом и приостановило какую-либо из его деятельности, приказало реализовать какую-либо часть предприятия или активов, потребовало выплаты предоставленного займа или использовало свои права для отзыва данных им гарантий.

4. Если Министр считает, что правление должно сделать что-либо в интересах национальной обороны и что это действие будет соответствовать обязанностям правления по настоящему Закону, то он может отдать в отношении этого разрешение или распоряжение правлению.

Статья 16

Учетно-отчетное время

На предприятиях и организациях железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в перевозках, действует единое учетно-отчетное время - ххх (местное/московское/другое).

Раздел IV

Основные положения организации перевозок на железнодорожном транспорте

Статья 17

Станции железных дорог

1. Железные дороги осуществляют перевозки грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа, и почты между железнодорожными станциями, открытыми для производства соответствующих операций.

Станции производят операции, связанные с приемом, погрузкой, выгрузкой и выдачей грузов повагонными и мелкими отправками, в контейнерах, а также операции, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа.

Для оформления перевозочных документов и взимания провозных платежей на станциях организуются товарные конторы или товарные кассы.

Открытие и закрытие станций для выполнения всех или некоторых операций, а также наименование и переименование их производится Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx, по представлению железных дорог и по согласованию с местными органами исполнительной власти с последующим опубликованием в Тарифных руководствах и Сводках правил о перевозках и тарифах железнодорожного транспорта.

Статья 18

Тарифы на перевозку железнодорожным транспортом

1. На перевозку грузов, пассажиров, багажа и услуги, связанные с перевозками, устанавливаются свободные (договорные) тарифы, которые время от времени опубликовываются железными дорогами.

2. Исключительно в целях избежания создания монопольных структур и недобросовестной конкуренции Министерство экономики Республики xxx может устанавливать примерные или регулируемые тарифы на железнодорожные перевозки и сборы за сопровождение и охрану грузов и дополнительные услуги по представлению Министерства, отвечающего за транспорт Республики xxx.

3. При установлении пассажирских тарифов на уровне, не обеспечивающем возмещение железным дорогам необходимых затрат, разница между расчетными тарифами, определяемыми на основе необходимых затрат, и установленными тарифами может возмещаться железной дороге из средств соответствующих бюджетов и других финансовых источников согласно Правилам железных дорог, Договора между государством и отдельными железными дорогами и нормативным правовым актам Министерства, отвечающего за транспорт Республики xxx.

Расчеты по этой разнице осуществляются между органами исполнительной власти, утвердившими тарифы, и железными дорогами, исходя из предусмотренных в договоре ставок расчетного тарифа и фактически выполненных объемов работы по перевозкам пассажиров.

4. Министерство, отвечающее за транспорт Республики xxx, может устанавливать порядок исчисления тарифных расстояний, провозных платежей и штрафов.
5. Индексация размеров штрафов, установленных настоящим Кодексом, и штрафов, регулирующих взаимоотношения железнодорожного со смежными видами транспорта, производится Министерством экономики Республики xxx по предложению Министерства, отвечающего за транспорт Республики xxx.

Статья 19

Основы организации перевозок грузов на железнодорожном транспорте

1. Перевозка грузов производится по договору.
2. Если условия перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также ответственность сторон по этим перевозкам не устанавливаются настоящим Кодексом, иными законами и изданными в соответствии с ними правилами, то они устанавливаются соглашением между сторонами.

Статья 20

Договор перевозки груза: накладная

1. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать ему уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.
2. Заключение договора купли-продажи грузов подтверждается выдачей железнодорожной накладной и приемом товара для перевозки транспортной компанией.
Накладная составляется на имя определенного грузополучателя, подписывается отправителем, сопровождает груз на всем пути его следования и выдается грузополучателю на станции назначения вместе с грузом.
Время приема груза к перевозке удостоверяется календарным штемпелем станций на накладной, при этом накладная становится документарным подтверждением заключения и содержания договора.
3. В удостоверение приема груза к перевозке станция выдает отправителю грузовую квитанцию. Если погрузка груза выполняется отправителем, указанные в накладной данные о массе груза или числе грузовых мест могут быть использованы в показаниях против железной дороги только в том случае, когда эти данные были проверены представителями железной дороги и подтверждены в накладной.
4. Железная дорога и получатель груза вправе проверить, что груз соответствует указанным отправителем в накладной данным и, что правила о перевозке грузов, принятых к

перевозке по определенным условиям, были соблюдены. Заключение такой проверки отмечается в накладной.

5. Форма и содержание накладной и порядок ее выполнения, а также форма грузовой квитанции указывается в Положениях о перевозке грузов. В накладной должны быть указаны, как минимум, следующие данные:

- (а) станция назначения;
- (б) имя и адрес получателя, при этом называется только одно юридическое или физическое лицо в качестве получателя;
- (в) наименование груза;
- (г) вес груза, а если это невозможно, то подобные данные в соответствии с имеющимися на станции отправки положениями;
- (д) число грузовых мест и описание упаковки груза, если он занимает менее одного вагона, а также для грузов, состоящих из полных вагонов с одним (или более) грузовым местом, отправляемых железнодорожным и морским транспортом с перевалкой;
- (е) номер вагона, и при использовании вагонов под частной собственностью - тара, когда погрузка выполняется отправителем;
- (ж) подробный перечень документов, необходимых для таможи или иных административных органов; накладная, сопровождаемая такими документами или же указанием того, что они были предоставлены железной дороге (с названием станции предоставления) или таможенному пункту или любому иному органу;
- (з) имя и адрес отправителя, при этом называется только одно юридическое или физическое лицо в качестве отправителя; отправитель приводит подпись (вручную или в виде штампа или печати) под именем и адресом, если того требуют имеющиеся на станции отправки положения.

6. Снабжение отправителей и грузополучателей бланками накладных, комплектами перевозочных документов, развернутых месячных планов перевозок, а также выдача отправителям и грузополучателям копий документов, в том числе учетных карточек, ведомостей подачи и уборки вагонов, памяток приемосдатчика производится железной дорогой за плату согласно калькуляции затрат.

7. Отправитель несет ответственность за правильность внесенных им или от его имени в накладную данных, а также за вытекающие из этого последствия и за неполное или неправильное заполнение накладной.

Статья 21

Договоры об организации перевозок грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте

Железная дорога и отправитель при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. В таких договорах определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, а также иные условия

организации перевозки, не предусмотренные настоящим Кодексом и изданными в разъяснение их правилами.

Железная дорога и клиент (физическое и юридическое лицо) могут при необходимости заключить долгосрочные договоры об организации перевозок пассажиров. В таких договорах определяются порядок организации перевозок, размер оплаты за эти перевозки и иные условия.

Примерный проект договора разрабатывается Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx, и может изменяться с согласия клиента.

Статья 22

Погрузка и выгрузка

1. Погрузка и выгрузка перевозимых грузов производится на складах и площадках железнодорожного транспорта, именуемых местами общего пользования, а также на прирельсовых складах и площадках, именуемых местами необщего пользования и находящихся в ведении отправителей, грузополучателей, экспедиторских предприятий или арендуемых ими.

2. Погрузка грузов в вагоны и на автомобили, а также выгрузка из них производится:

а) железной дорогой - на местах общего пользования. За погрузку грузов железная дорога взимает с отправителя, грузополучателя сбор в размере, предусмотренном тарифом;

б) отправителем и грузополучателем - на местах необщего пользования, а также на местах общего пользования опасных и скоропортящихся грузов, сырых животных продуктов, тяжеловесных и негабаритных грузов; грузов, перевозимых наливом, насыпью и навалом, в специальном подвижном составе и следовавших в сопровождении проводников отправителей или грузополучателей.

3. Переработка грузов на станциях осуществляются в соответствии с Правилами перевозок грузов.

4. Погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них производится отправителями и грузополучателями.

Железные дороги при наличии соответствующих механизмов и приспособлений могут принимать на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ с указанными грузами.

5. Погрузка грузов в определенных направлениях может быть в исключительных случаях временно запрещена по указанию Министра, отвечающего за транспорт на основании предложения начальника железной дороги.

О прекращении и ограничении погрузки грузов начальник станций уведомляет отправителей.

Отправители обязаны приостановить погрузку по запрещенным направлениям и в течение 12 часов после получения от начальника станции письменного уведомления о прекращении или ограничении погрузки грузов прекратить предъявлять груз к перевозке.

Восполнение недогрузов, образовавшихся в связи с запрещением или ограничением погрузки осуществляется порядком, установленным Правилами перевозок грузов.

6. Отправитель несет ответственность за все последствия, вытекающие из неправильного осуществления им погрузки грузов и, в частности, возмещает железным дорогам понесенную из-за этого потерю и убытки.

Статья 23

Вес груза

1. При предъявлении грузов к перевозке должна быть определена и указана в железнодорожной накладной их масса, определяемая по трафарету, по стандарту или путем взвешивания. Допускается определение массы расчетным путем, условно, по обмеру грузов, погрузка которых до полной вместимости подвижного состава не может повлечь его перегруз сверх допустимой грузоподъемности.

2. Определение массы грузов производится:

- а) железной дорогой - при погрузке на местах общего пользования;
- б) отправителем - при погрузке на местах необщего пользования.

3. Определение массы груза по трафарету, по стандарту, расчетным путем, по обмеру или условно обычно производится отправителем.

За взвешивание груза железной дорогой взимается сбор в размере, предусмотренном тарифом.

4. Порядок указания и способ определения массы и количества грузов устанавливается Правилами перевозок грузов.

5. Для взвешивания перевозимых грузов и багажа:

- железные дороги на местах общего пользования должны иметь необходимое количество весовых приборов;

- отправители и грузополучатели на местах необщего пользования, морские и речные порты должны иметь необходимое количество весовых приборов.

6. Весовые приборы подлежат обязательной государственной проверке и клеймению в установленном порядке. Железные дороги на договорной основе могут принимать на техническое обслуживание (ведомственный контроль, ремонт, контрольную проверку) весовые приборы, принадлежащие отправителям, грузополучателям, а также другим юридическим лицам.

7. При обнаружении станцией отправки или промежуточной станцией перегруза вагона, излишек груза может быть выгружен из вагона. При необходимости отправитель или, если

это предусмотрено договором на перевозку, грузополучатель должен быть запрошен немедленно дать указания в отношении излишнего груза.

8. В добавление к уплате штрафа, перевозка излишнего груза должна быть оплачена согласно тому же тарифу, как и перевозка основного груза. Плата за выгрузку излишнего груза устанавливается тарифом.

Статья 24

Планирование перевозок

1. Железные дороги разрабатывают и утверждают годовые (и квартальные) планы перевозок грузов в порядке, установленном Правилами перевозок грузов.

2. Номенклатура грузов, форма и порядок представления заявок, порядок выполнения и учета выполнения заявок и восполнение недогруза определяются Правилами перевозок грузов.

Статья 25

Порядок осуществления перевозок

1. Перевозки грузов осуществляется маршрутными, повагонными, малотоннажными, контейнерными и мелкими отправлениями. Условия перевозок грузов, указанными видами отправок, а также домашних вещей, определяются Правилами перевозок грузов.

2. Грузы, в том числе скоропортящиеся, принимаются к перевозке грузовой скоростью, а также большой скоростью в направлениях, устанавливаемых Правилами перевозок грузов.

Начальники железных дорог имеют право при перевозке грузов в местном сообщении устанавливать участки перевозок грузов большой скоростью.

Вид скорости перевозки определяет и указывает в накладной отправитель. Если перевозка данного груза допускается только определенной скоростью, отправитель должен указать в накладной эту скорость.

Статья 26

Грузы с объявленной ценностью

1. Отправители могут предъявлять к перевозке грузы с объявленной ценностью. Предъявление к перевозке грузов с объявленной ценностью осуществляется в соответствии с Правилами перевозок грузов.

За объявленную ценность груза взывается сбор в размере, устанавливаемом железной дорогой.

2. Любой груз может быть предметом объявленного обязательства по доставке в соответствии с Правилами перевозок грузов. В таком случае взывается плата в размере, устанавливаемом железной дорогой.

Статья 27

Подготовка груза к перевозке

1. Отправитель обязан до предъявления груза к перевозке, подготовить его к транспортировке таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, сохранность груза и подвижного состава, контейнеров при перевозке, оптимальное использование грузоподъемности и вместимости подвижного состава, контейнеров. Качество, предъявляемых к перевозке скоропортящихся грузов, а также их тара и упаковка, должны отвечать требованиям Правил перевозок грузов, стандартов или технических условий на продукцию и обеспечивать сохранность груза в течение сроков транспортабельности, установленных отправителями в удостоверении о качестве (или экспертом в сертификате).

2. Отправители и грузополучатели, отправляющие и получающие взрывные, легковоспламеняющиеся, радиоактивные, ядовитые и другие опасные грузы, равно как железные дороги, обязаны гарантировать безопасность их перевозки, иметь средства и мобильные подразделения, необходимые для ликвидации аварийных ситуаций и последствий аварий в случае их возникновения при перевозке этих грузов, и обеспечивать немедленное направление указанного подразделения или своих специалистов на место происшествия.

3. Отправитель несет ответственность и возмещает расходы, связанные с ликвидацией аварийных ситуаций, перерывами в движении поездов, возникшим по его вине, в том числе и при перевозке грузов в вагонах и контейнерах, принадлежащих предприятиям, организациям.

Такую ответственность несет железная дорога в случае возникновения по ее вине аварийной ситуации.

Статья 28

Предоставление транспортных средств и предъявление груза к перевозке

1. Железная дорога обязана подавать под погрузку в срок, установленный принятой заявкой, договором на организацию перевозок или иным договором, исправные вагоны и контейнеры, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора со снятыми реквизитами, а в необходимых случаях - промытые и продезинфицированные. О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку средствами отправителя работник станции обязан уведомить отправителя не позднее чем за 2 часа до подачи вагонов.

2. Подвижный состав объявляется годным для коммерческой перевозки данного груза в порядке, устанавливаемом Правилами перевозок грузов.

3. Отправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза.

4. Подача под погрузку неочищенного подвижного состава, контейнеров допускается с согласия отправителя. В таком случае, подвижный состав подготавливается отправителем при возмещении ему железной дорогой связанных с этим расходов. Отправителю отводится время, достаточное для очистки вагонов и контейнеров по соглашению сторон.

Если обнаруживается, что подвижный состав после разгрузки (выгрузки) груза не был очищен или дверцы и люки вагона не были закрыты на путях станции, с отправителя взимается штраф в пользу железной дороги в размере, устанавливаемом Правилами перевозки грузов.

Статья 29

Пломбирование грузов

1. Загруженные вагоны и контейнеры должны быть опломбированы:
 - пломбами железной дороги, когда груз погружен железной дорогой;
 - пломбами отправителя, порта, пристани, когда груз погружен отправителем, портом, пристанью.
2. Перечень грузов, допускаемых к перевозке в вагонах и контейнерах без пломб, а также порядок пломбирования вагонов и контейнеров, наложения запорных устройств устанавливаются Правилами перевозок грузов.
3. Снабжение отправителей, грузополучателей пломбами, пломбировочными тисками, запорными устройствами, устройствами для их снятия, плашками, проволокой для пломбирования вагонов и контейнеров производится железной дорогой за плату.

Статья 30

Порядок расчетов

Порядок расчетов за перевозки грузов устанавливается Правилами перевозок грузов.

Статья 31

Переадресовка грузов

1. Железная дорога по заявлению отправителя или грузополучателя в порядке, предусмотренном Правилами перевозок грузов, производит переадресовку груза, т.е. изменяет грузополучателя или станцию назначения груза, принятого к перевозке.

Переадресовка производится со взыванием сбора в размере, устанавливаемом тарифом.

2. Во всех случаях изменения грузополучателя или станции назначения груза организация, по заявлению которой произведено такое изменение, является ответственной перед первоначальным адресатом за последствия этого изменения и обязана урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адресатом и фактическим грузополучателем.

Статья 32

Сроки доставки

Железные дороги обязаны доставлять грузы по назначению в установленные сроки. Сроки доставки грузов и правила их исчисления устанавливаются Правилами перевозок грузов.

Стороны вправе установить другой срок в договоре.

Груз считается доставленным в срок, если на станции назначения он выгружен средствами железной дороги или если вагон, контейнер с грузом подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки.

При задержке подачи вагоном, контейнеров под выгрузку вследствие занятости фронта выгрузки или по другим причинам, зависящим от грузополучателя или экспедитора действующего от его имени, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначения до истечения установленного срока.

3. О прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана уведомить получателя в порядке, предусмотренном Правилами перевозок грузов.

Уведомление получателей о подходе в их адрес грузов при наличии возможности может осуществляться железной дорогой по договору.

4. Если железная дорога не уведомит получателя о прибытии груза, то он не несет ответственности за простой вагонов и контейнеров и освобождается от уплаты сбора за хранение груза до посылки уведомления о прибытии груза.

Статья 33

Выдача грузов

1. Грузы выдаются на станции назначения получателю, указанному в накладной, после внесения им причитающихся железной дороге платежей по данной перевозке. Получатель расписывается в дорожной ведомости в получении груза. Допускается выдача груза уполномоченному получателем лицу в порядке, установленном Правилами перевозок грузов.

2. В случае прибытия в адрес получателя груза, поставка которого не предусмотрено договором, контрактом, а также груза наименование которого не соответствует железнодорожной накладной, получатель обязан принять его от станции на ответственное хранение.

Получатель может отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования груза.

3. При получении груза на местах общего пользования получатель обязан принять и вывести со станции груз, прибывший в его адрес. Сроки и порядок хранения грузов на станции устанавливаются Правилами перевозок грузов.

При вывозе груза со станции экспедитором сбор за хранение груза взыскивается с предприятия, осуществляющего вывоз.

4. Ответственность за порчу и повреждение грузов, происшедших вследствие несвоевременной выгрузки и вывоза груза получателем или транспортно-эксплуатационным предприятием, в том числе в случае задержки вагонов на подъездных путях и станциях по причинам, зависящим от получателя, несет ответственность получатель или экспедитор.

Статья 34

Порядок выдачи грузов

1. Порядок выдачи грузов на станции назначения определяется Правилами перевозок грузов.
2. Если при выдаче железной дорогой груза на станции назначения с проверкой массы, количества мест или состояния груза, тары обнаружена недостача, порча или повреждение груза, тары, или, если эти обстоятельства установлены коммерческим актом, составленным в пути следования, станция назначения определяет размер фактической недостачи, порчи или повреждения груза.

При необходимости по инициативе железной дороги или получателя проводится экспертиза в порядке, установленном Правилами перевозок грузов.

Статья 35

Обязанности перевозчика и получателя после выгрузки

1. Перевозка железной дорогой грузов и почты осуществляется в вагонах общего парка железных дорог, а также в вагонах, принадлежащих на правах собственности отправлениям, получателям и экспедиторским предприятиям или арендуемых ими.
2. Вагоны на железных дорогах, входящих в общую железнодорожную сеть должны соответствовать требованиям, предусмотренным Правилами технической эксплуатации железных дорог.
3. Условия эксплуатации вагонов определяются Правилами перевозок грузов.

Статья 36

Невозможность доставки грузов

1. В случаях, когда железная дорога в результате действия обстоятельств непреодолимой силы не имеет возможность доставить по назначению или выдать груз получателю, указанному в накладной, и до истечения предельных сроков хранения грузов, установленных Правилами перевозок грузов, железная дорога поступает с грузом по

указанию отправителя, который обязан дать такое указание в суточный срок со дня вручения ему уведомления.

При неполучении ответа отправителя железная дорога имеет право реализовать его в порядке, установленном Правилами перевозок грузов.

При невозможности реализовать груз железная дорога имеет право вернуть груз отправителю в порядке, установленном Правилами перевозок грузов.

2. Реализация экспортных грузов, поступивших на пограничные железнодорожные станции с препятствием к дальнейшей перевозке, производится в порядке, установленном Правилами перевозок грузов.

3. Сумма полученная железной дорогой за реализованный груз, за вычетом сумм, причитающихся этой железной дороге, перечисляется:

а) получателю, указанному в накладной - в случае оплаты им стоимости;

б) отправителю - во всех остальных случаях.

При невозможности перечислить указанную сумму получателю или отправителю по истечении сроков, установленных на предъявление и рассмотрение претензий за недоставленные по назначению грузы, эта сумма поступает в бюджет железной дороги.

Раздел V

Железнодорожные подъездные пути

Статья 37

Подъездной путь

К железнодорожным подъездным путям относятся пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий, организаций, связанные с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеи и принадлежащие:

- а) отправителям, получателям и хозяйственным субъектам;
- б) железным дорогам.

Примыкание железнодорожных путей к сети железных дорог Республики разрешается железной дорогой.

Статья 38

Договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути

1. Взаимоотношения железной дороги с отправителями и получателями, имеющими железнодорожные подъездные пути, регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути. Содержание типового договора указывается в Правилах перевозок грузов.

2. При наличии собственных локомотивов подача, уборка вагонов и маневровая работа на железнодорожных подъездных путях, принадлежащих отправителям (получателям), производится ими.

При отсутствии локомотива у отправителя (получателя) подача, уборка вагонов и маневровая работа производится локомотивом железной дороги за плату, установленную в договоре.

3. Отправитель, получатель, экспедитор выступающий от их имени, и железная дорога имеют право на договорной основе вместо штрафа за сверхнормативный простой вагонов и задержку контейнеров, находящихся под грузовыми операциями или в ожидании их, установить плату за пользование вагонами, контейнерами, размер которой определяется железными дорогами в соответствии с порядком, предусмотренным Правилами перевозок грузов.

4. Порядок обслуживания субклиентов, то есть отправителей (получателей), имеющих в пределах железнодорожного подъездного пути другого отправителя (получателя), свои склады или примыкающие к нему железнодорожные пути, устанавливаются договором. Такой договор заключается непосредственно между субклиентом и отправителем (получателем), которому принадлежит железнодорожный подъездной путь и локомотив, обслуживающий этот путь.

5. При обслуживании железнодорожного подъездного пути локомотивом железной дороги между железной дорогой и субклиентом заключается договор на подачу и уборку вагонов и все расчеты, связанные с материальной ответственностью, вызванной повреждением вагонов (контейнеров), а также их использованием на подъездных путях и станциях примыкания в ожидании подачи по причинам, зависящим от субклиента, производятся непосредственно между ними.

6. При обслуживании железнодорожного подъездного пути локомотивом ветвевладельца ответственность перед железной дорогой за использование, повреждение вагонов или контейнеров у субклиента несет ветвевладелец подъездного пути. По отношению к субклиенту основной ветвевладелец имеет права, аналогичные правам, которые имеют железные дороги по отношению к основному ветвевладельцу согласно настоящему Кодексу.

7. Взаимоотношения железной дороги с предприятием, организацией или учреждением, имеющим свои прирельсовые склады и погрузочно-разгрузочные площадки на подъездных путях, принадлежащих железной дороге, регулируются договором на подачу и уборку вагонов.

Подача и уборка вагонов и маневровая работа на подъездных путях железной дороги производятся локомотивом железной дороги за плату, установленную тарифом.

8. Очистка от мусора и снега, а также освещение путей в пределах территории предприятия, организации, учреждения и фронтов погрузки, выгрузки производятся средствами и за счет предприятия, организации, учреждения.

9. Железная дорога с согласия отправителя (получателя) в отдельных случаях временно может использовать принадлежащий ему железнодорожный подъездной путь или любую его часть в пределах территории отправителя или получателя для производства маневровых работ, постановки подвижного состава и других целей.

При самовольном занятии железной дорогой этих путей она несет ответственность, аналогичную ответственности за самовольное занятие вагонов и контейнеров.

Раздел VI**Прямое смешанное сообщение с другими видами транспорта****Статья 39****Прямое смешанное сообщение**

1. Железнодорожный транспорт осуществляет перевозку грузов во взаимодействии с водным (морским, речным) и автомобильным транспортом, организуя систему прямого смешанного сообщения (многовидового транспорта).

Статья 40**Порядок осуществления прямого смешанного сообщения****Статья 41****Порядок передачи грузов в пунктах перевалки****Статья 42****Узловые соглашения****Статья 43****Условия перевозки и ответственность при прямом сообщении**

Раздел VII

Перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты

Статья 44

Договор перевозки пассажира и багажа

1. По договору железнодорожной перевозки пассажира железная дорога обязуется перевести пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив пассажиру место в поезде согласно купленному билету, а пассажир обязуется уплатить за проезд обусловленную плату, а при сдаче багажа - и за проезд багажа.
2. Формой договора перевозки пассажира является проездной документ, а на перевозку багажа - багажная квитанция.
3. Каждый пассажир обязан иметь проездной документ, а железная дорога обязана обеспечить его продажу до указанной пассажиром станции назначения по маршруту следования поезда.
4. Утерянные и испорченные пассажирами проездные документы не возобновляются и уплаченные за них деньги не возвращаются, за исключением случаев, указанных Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.
5. Камеры хранения на вокзалах, независимо от наличия проездных документов, осуществляют прием и хранение ручной клади и багажа пассажиров, кроме предметов и веществ, запрещенных к хранению Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Статья 45

Права пассажиров

Пассажир имеет определенные права и привилегии. Характер и объем таких прав указываются Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа, в которых приводится форма типового договора между железной дорогой и пассажиром.

2. Условия выдачи билетов определяются Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.
3. Условия перевозок багажа и грузобагажа определяются Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Статья 46

Ответственность

1. Железная дорога несет ответственность за потери или ущерб, вызванные смертью пассажира или его травмой или любыми иными физическими или умственными травмами в результате происшествия, связанного с эксплуатацией железной дороги и происходящего в момент, когда пассажир находится в железнодорожном составе, входит или выходит из него.

2. Железная дорога также несет ответственность за потери или ущерб, вызванные полной или частичной утратой или повреждением любых предметов, в том числе животных, перевозимых пострадавшим пассажиром в ручной клади.

3. Вариант 1:

Железная дорога освобождается от ответственности:

(а) когда происшествие происходит в силу обстоятельств или их последствий, не связанных с эксплуатацией железной дороги, и железная дорога не может их предотвратить, несмотря на принятие ею разумных в данном случае предупредительных мер;

(б) полностью или частично, если происшествие произошло по вине пассажира или было вызвано его неразумными действиями;

(в) если происшествие происходит в результате действий третьей стороны или их последствий, которые железная дорога не может предотвратить, несмотря на принятие ею разумных в данном случае предупредительных мер.

Вариант 2 (на основе CIV):

Железная дорога освобождается от ответственности в случае смерти, травмы, потерь или повреждений, возникших по вине пассажира или же вызванных обстоятельствами или их последствиями, которые железная дорога не может предотвратить.

Вариант 3:

Железная дорога не освобождается от ответственности, даже если смерть, травма, потери или повреждения произошли по вине пассажира или в результате обстоятельств или их последствий, которые железная дорога не могла предотвратить, если это не происходит в результате умышленных действий пассажира (*faute lourde*).

Статья 47

Объем ответственности железной дороги

1. В случае смерти пассажира возмещение ущерба включает необходимые расходы вытекающие из смерти, в частности расходы на перевозку покойного, похороны и кремацию.

2. В случае травмы или иных физических или умственных травм пассажира, возмещение ущерба включает:

(а) необходимы расходы, в частности расходы на лечение и переезд;

(б) финансовые потери в результате полной или частичной неспособности или дополнительных потребностей.

Статья 48

Пределы возмещения ущерба

1. Вариант 1

При несении железной дорогой ответственности согласно п. 1 Статьи 46 (за смерть или травму), максимальный размер выплачиваемой компенсации не превышает 70 000 специальных прав заимствования (СДР) МВФ и предоставляется в виде единовременной выплаты или же ежегодных выплат равных данной сумме.

Вариант 2

Возможно, что некоторые республики пожелают заменить вышесказанное

- (i) упоминанием о Гражданском кодексе или другим законом о пределах ответственности в случае смерти или травмы;
- (ii) иным пределом.

2. Вариант 1

При несении железной дорогой ответственности согласно п. 2 Статьи 46 (за багаж), пассажиру выплачивается компенсация в пределах 700 СДР по предоставлении подтверждения о потере.

Вариант 2

Возможно, что некоторые республики пожелают определить другой предел компенсации.

3. Любой договор, заключенный между железной дорогой и пассажиром и якобы предварительно освобождающий железную дорогу от полной или частичной ответственности в случае смерти и травмы пассажиров, или передающий пассажиру возложенное на железную дорогу бремя доказательства, или же предусматривающий меньшую компенсацию, чем указанная в настоящем Кодексе, считается недействительным, и при этом действительным остается договор перевозки.

Статья 49

Договор перевозки почты

1. По договору перевозки почты железная дорога обязуется принять, своевременно и в сохранности доставить вверенное ей количество почты в пункт назначения заранее согласованным маршрутом и выдать его предприятию связи, а предприятие связи обязуется своевременно предъявить для перевозки и погрузить в поданное транспортное средство количество почты, принять его в пункте назначения и уплатить за перевозку почты установленную плату.

2. Почтовые перевозки осуществляются в почтовых вагонах, включаемых в поезда, перечень которых устанавливается Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

3. Форма договора перевозки почты определяется Министерством, отвечающим за транспорт, по согласованию с железной дорогой.

Раздел VIII

Ответственность на железнодорожном транспорте

Статья 50

Ответственность по обязательствам, вытекающим из перевозки

1. Стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом и соглашением сторон, если содержащиеся в договоре условия не противоречат настоящему Кодексу.
2. Соглашения железных дорог с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности недействительны, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом.

Статья 51

Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств

1. Железная дорога за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой или иным договором, а отправитель - за непредъявление груза или неиспользование поданных транспортных средств несет имущественную ответственность в виде штрафа, предусмотренного Правилами перевозок грузов.
2. Порядок и срок расчетов за невыполнение договора перевозки устанавливаются Правилами перевозок грузов.

Статья 52

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза

1. Железная дорога несет ответственность за полную или частичную утрату или повреждение груза с момента принятия его к перевозке до выдачи, а также за утрату и повреждение в результате нарушения срока доставки.
2. Железная дорога освобождается от такой ответственности в случае, когда утрата или повреждение груза или нарушение срока доставки произошли по вине уполномоченного лица, в результате выданных уполномоченным лицом указаний, не по вине железной дороги, в результате присущих грузу свойств (естественная порча, убыль и т.п.), или же в силу обстоятельств, которые железная дорога не может предотвратить и не может устранить.

3. Железная дорога освобождается от такой ответственности в случае, когда утрата или повреждение груза являются результатом особых рисков, возникающих в одном или нескольких нижеследующих обстоятельствах и произошли:

а) при перевозке груза на открытом подвижном составе в предусмотренных условиях или в соответствии с договором, заключенным между отправителем и железной дорогой и указанной в накладной;

б) вследствие отсутствия или недостаточности тары или упаковки при перевозке грузов, которые в силу присущих им свойств подвергаются утрате и повреждению в отсутствие упаковки или неправильной упаковке;

в) при погрузке отправителем или выгрузке получателем;

г) в результате выполнения таможенных и других административных процедур отправителем, получателем или лицом, выступающим от их имени;

д) вследствие присущей некоторым грузам естественной полной и частичной убыли массы, особенно в силу ломки, ржавления, внутреннего стихийного гниения, высушивания;

е) вследствие неправильности, неточности или неполноты описаний грузов, неприемлемых к перевозке или приемлемых на определенных условиях, или невыполнения отправителем предусмотренных мер предосторожности в отношении приемлемых лишь на определенных условиях грузов;

ж) при перевозке животных;

з) при перевозке груза в обязательном сопровождении проводника в соответствии с договором, заключенным между отправителем и железной дорогой и указанной в накладной - если утрата или повреждения произошли в результате любого риска, для предотвращения которого был предусмотрен проводник.

Статья 53

Бремя доказательства

1. Бремя доказательства того, что утрата, повреждение груза или нарушение срока доставки произошли в результате одного из указанных в п. 2 статьи 52 обстоятельств, возлагается на железную дорогу.

2. Если, учтя обстоятельства конкретного случая, железная дорога приходит к выводу, что утрата или повреждение груза могли являться результатом одного или нескольких особых рисков, указанных в п. 3 статьи 52, то предполагается, что так это и было. Однако, уполномоченное лицо имеет право доказать, что утрата или повреждение не были вызваны целиком или частично одним или несколькими из этих рисков.

Такое предположение исключается в случае, предусмотренном п.3(а) статьи 52, при утрате чрезмерно большого количества груза или целого места груза.

Статья 54**Возмещение за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза****Вариант 1**

1. В случае полной или частичной утраты груза, железная дорога ограничивается (исключает все другие компенсации убытков) уплатой возмещения из расчета биржевой котировки или, за отсутствием таковой, из расчета текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, из расчета обычной стоимости товара такого же рода и качества во время и на месте принятия груза к перевозке.

2. Сумма возмещения не превышает 17 СДР за килограмм брутто недостачи груза.

3. Наряду с возмещением стоимости утраченного или недостающего груза железная дорога возмещает взысканную за этот груз провозную плату, а также таможенный сбор и другие взысканные в связи с перевозкой груза платы. При этом дальнейшее возмещение исключается.

Вариант 2

1. Железная дорога возмещает стоимость утраченного, испорченного, недостающего или поврежденного груза с учетом налога на добавленную стоимость, указанную отправителем в счете-фактуре или договоре перевозки.

2. Наряду с возмещением стоимости утраченного или недостающего груза железная дорога возмещает взысканную за этот груз провозную плату соразмерно количеству утраченного или поврежденного груза.

4. В том случае, когда данные, на основе которых исчисляется размер возмещения, выражены в иностранной валюте, пересчет производится по текущему курсу дня в месте уплаты возмещения.

5. Если стоимость полностью или частично утраченного, испорченного или поврежденного груза не может быть определена указанным порядком, то она устанавливается экспертизой, проводимой в соответствии с Правилами перевозок грузов.

6. В случае перевозки грузов с объявленной ценностью или объявленным особым интересом к доставке, железная дорога возмещает утрату, порчу, недостачу или повреждение в размере объявленной ценностью или доли объявленной ценности, соответствующей утраченной, испорченной, недостающей или поврежденной части груза, а также сбор или часть сбора за объявление ценности.

7. В случае повреждения груза, железная дорога обязана уплатить возмещение, соответствующей утраченной стоимости груза, в исключение всех других видов компенсации ущерба. Сумма подлежащего уплате возмещения соответствует доле утраченной стоимости, обнаруженной на месте назначения.

8. Размер возмещения не должен превышать:

а) суммы возмещения за полную утрату груза, если вследствие порчи и повреждения обесценен весь груз данной отправки;

б) суммы возмещения за утрату обеспеченной части груза, если вследствие повреждения обесценена только часть груза данной отправки.

9. Железная дорога также возмещает указанные в п.3 выше суммы в пропорции, указанной в п. 7.

Статья 55

Ответственность за просрочку

Вариант 1

1. В случае утраты или повреждения груза в результате указанной в статье 32 просрочки в доставке груза, железная дорога выплачивает уполномоченному лицу возмещение, не превышающее трехкратной платы за перевозку.

Вариант 2

1. За указанную в статье 32 настоящего Кодекса просрочку в доставке груза, в том числе и при перевозке в прямом смешанном сообщении за железнодорожную часть пути, железная дорога уплачивает уполномоченному лицу штраф, если не докажет, что просрочка произошла не по ее вине, в размере 5% платы за перевозку за каждые сутки просрочки, но не свыше 50% платы за перевозку.

В таком же размере взывается с железной дороги штраф за просрочку в доставке порожних вагонов, принадлежащих отправителю, получателю или арендованных ими.

2. В случае полной утраты груза, компенсация за просрочку наряду с указанными в статье 54 выплатами не выплачивается.

Общая сумма компенсации за просрочку наряду с указанными в статье 54 выплатами не может превышать суммы, выплачиваемой за полную утрату груза.

3. Отправитель и получатель имеют право считать груз утраченным и потребовать возмещение за утрату груза, если этот груз не был выдан отправителю по его требованию в течение xxx дней по истечении срока доставки, а при перевозке груза в прямом смешанном сообщении - по истечении xxx дней со дня приема груза к перевозке.

Если груз прибыл по истечении указанных выше сроков, получатель может, по своему усмотрению, принять груз и возратить сумму, выплаченную ему железной дорогой за утрату груза. В этом случае груз выдается железной дорогой на общих основаниях.

Статья 56

Возмещение в случае умышленного неисполнения обязанностей

За утрату, повреждение груза, а также за просрочку в доставке по причинам умышленного неисполнения обязанностей со стороны железной дороги, железная дорога выплачивает соответствующему лицу полное возмещение причиненных этим убытков и повреждений.

Статья 57

Ответственность за предъявление запрещенного к перевозке груза или груза требующего при перевозке особых мер предосторожности

1. За предъявление запрещенного к перевозке груза или груза требующего при перевозке особых мер предосторожности с неправильным указанием наименования или свойства груза, с отправителя помимо взыскания причиненных железной дороге убытков, взыскивается штраф, определенный Правилами перевозок грузов.

2. За использования без разрешения железной дороги отправителем, получателем, предприятием, которому принадлежит подъездной путь вагонов и контейнеров общественного парка для своих внутренних перевозок они уплачивают железной дороге штраф, определенный Правилами перевозок грузов.

Статья 58

Ответственность за простой вагонов и контейнеров

1. За задержку свыше установленных сроков вагонов или контейнеров, поданных под погрузку, выгрузку или перегрузку средствами отправителя или получателя, с отправителя или получателя взыскивается штраф, предусмотренный Правилами перевозки грузов.

2. Штраф за простой вагонов или контейнеров взыскивается независимо от штрафа за неподачу транспортных средств и непредъявление груза к перевозке.

При этом, указанные штрафы не взыскиваются с отправителей, получателей, работающих с железными дорогами по плате за использование вагонов на договорной основе.

3. При перегрузке грузов, в том числе импортных из судна непосредственно в вагон за простой стоящего у причала судна из-за неподачи вагонов по вине железной дороги, железная дорога уплачивает порту (пристани) штраф, предусмотренный Правилами перевозки грузов.

4. Отправитель и получатель освобождаются от уплаты штрафа за простой вагонов и задержку контейнеров:

а) если простой вагонов или задержку контейнеров произошли по причинам явлений стихийного характера, вызвавших перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, а также по причинам явлений стихийного характера или аварии на предприятии, в результате которых запрещено производить погрузо-разгрузочные работы;

б) в случае подачи железной дорогой вагонов (контейнеров), в количестве, превышающем максимальную перерабатывающую техническую способность погрузочных и выгрузочных пунктов отправителя, получателя.

Статья 59

Ответственность сторон за другие нарушения договора

1. За перегруз вагона, контейнера сверх допускаемых норм отправитель уплачивает штраф, предусмотренный Правилами перевозок грузов.

2. При повреждении или утрате представленного железной дорогой подвижного состава или контейнеров, съемных перевозочных приспособлений и средств пакетирования отправитель, получатель, порт, пристань, а также другое предприятие, организация обязаны их отремонтировать или уплатить железной дороге штраф, предусмотренный Правилами перевозок грузов.

Отправитель, получатель, порт, пристань, а также другое предприятие, организация возмещает убытки, понесенные железной дорогой вследствие повреждения подвижного состава, контейнеров, в части непокрытой штрафом или стоимостью ремонта.

3. При повреждении железной дорогой подвижного состава или контейнеров, принадлежащих предприятиям, организациям, учреждениям, железная дорога обязана их отремонтировать или уплатить их владельцу штраф, предусмотренный Правилами перевозок грузов, а также возместить убытки, понесенные владельцами подвижного состава, контейнеров, вследствие их повреждения в части непокрытой штрафом или стоимостью ремонта. Порядок замены поврежденного или утраченного железной дорогой арендованного подвижного состава предусматривается в договоре об аренде.

4. За утраченные железной дорогой вагоны, контейнеры, принадлежащие предприятиям, организациям или учреждениям, железная дорога по их требованию обязана предоставить соответствующие вагоны, контейнеры во временное бесплатное пользование, а по истечении 3 месяцев - передать вагоны, контейнеры взамен утраченных.

5. При самовольном занятии железной дорогой вагонов и контейнеров, принадлежащих отправителям, получателям, или арендованных ими, железная дорога уплачивает им штраф, предусмотренный Правилами перевозок грузов.

Указанный штраф взыскивается независимо от штрафа за простой вагонов, контейнеров или платы за пользование ими.

15-минутная задержка считается равной часовой задержке.

Раздел IX

Удостоверение, претензии, иски

Статья 60

Удостоверение

1. Обстоятельства, могущие служить основанием для имущественной ответственности железной дороги, отправителей, получателей и пассажиров при железнодорожной перевозке, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы, техническими и другими актами, составляемыми железными дорогами.

2. Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

- а) несоответствия между наименованием, массой, количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в накладной;
- б) порчи и повреждения груза или багажа;
- в) обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- г) возвращения железной дорогой похищенного груза или багажа;
- д) непередача железной дорогой на железнодорожный подъездной путь груза в течение 24 часов после оформления в товарной конторе (кассе) выдачи груза по документам. В этом случае, коммерческий акт составляется только по требованию получателя.

3. Железная дорога обязана, по возможности в присутствии уполномоченного лица, составить коммерческий акт, если она сама обнаружила перечисленные выше обстоятельства или когда на наличие хотя бы одного из этих обстоятельств указал получатель или отправитель груза или багажа. В акте должны указываться состояние груза, его вес и по возможности размер утраты или повреждения, причины утраты или повреждения и время происшествия.

4. В случае неодобрения уполномоченным лицом выводов, указанных в акте (который предоставляется бесплатно железной дорогой), он может требовать, чтобы состояние и вес груза и размер утраты или повреждения были подтверждены экспертом, назначенным сторонами или судом. Порядок такого удостоверения определяется законами и положениями государства, в котором производится такое подтверждение.

5. Порядок составления коммерческих актов, а также актов общей формы, технических актов и др. устанавливается Правилами перевозок грузов.

Статья 61

Предъявление претензии

1. До предъявления к железной дороге иска, вытекающего из настоящего Кодекса, обязательно предъявление к ней претензии в письменном виде.

Вариант 1 п. 2 статьи 61

2. Претензия на возмещение суммы, уплаченной по договору перевозки груза, может быть предъявлена только уплатившим лицом.

Иные претензии, возникающие из договора перевозки груза, могут быть предъявлены:

- (i) отправителем, если получатель еще не получил накладную и принял груз;
- (ii) получателем, с момента получения накладной и приема груза.

Для предъявления претензии, отправитель обязан предоставить копию накладной. Если это невозможно, то для предъявления претензии получатель обязан предоставить полученное от получателя письменное разрешение или подтверждение того, что получатель отказался от груза.

Для предъявления претензии, получатель обязан предоставить накладную, если она была передана ему.

Вариант 2 п. 2 статьи 61

Право на предъявление к железной дороге претензий и в соответствующих случаях исков имеют:

- а) в случае утраты груза -
 - получатель при условии предоставления грузовой квитанции с отметкой станции назначения о прибытии груза, а при невозможности предоставления грузовой квитанции - документа об оплате стоимости груза, подтвержденного банком и справки железной дороги об отправке груза с отметкой станции назначения о неприбытии груза;
- б) в случае недостачи, порчи и повреждения груза -
 - получатель при условии предоставления подлинной железнодорожной накладной и коммерческого акта, выданного ему железной дорогой, или предоставления подлинной железнодорожной накладной с отметкой железной дороги о составлении коммерческого акта (в случае его утраты), или предоставления подлинной железнодорожной накладной и документов об обжаловании отказа железной дороги в составлении коммерческого акта;
- в) в случае просрочки в доставке груза -
 - получатель при условии предоставления подлинной накладной;
- г) в случае задержки выдачи груза -
 - получатель при условии предоставления накладной и коммерческого акта;
- д) в случае утраты багажа -
 - предъявитель багажной квитанции, в случаях недостачи, порчи, повреждения или просрочки в доставке багажа - предъявитель, выданного железной дорогой коммерческого акта о недостаче, порче, повреждении или акта общей формы о просрочке в доставке багажа.

3. Отправитель и получатель могут делегировать свои права по предъявлению претензий и исков иным юридическим лицам при условии надлежащего оформления договором поручения.
4. Порядок предъявления и рассмотрения претензий по переборам платежей, сборов и штрафов устанавливается Правилами перевозок грузов.
5. Претензии, возникающие из перевозки грузов, предъявляются к управлению железной дороги назначения.
6. Претензии, возникающие из перевозки груза в прямом смешанном сообщении, предъявляются:
 - а) к управлению железной дороги назначения, если конечным пунктом является железнодорожная станция;
 - б) к другому соответствующему транспортному предприятию (органу), который является конечным пунктом перевозки.
7. Перевозки, возникающие из перевозки пассажиров и багажа могут быть предъявлены к управлению железной дороги отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.
8. Претензии отправителей, получателей о штрафах предъявляются к управлению железной дороги отправления или назначения соответственно.
9. Претензии о повреждении железной дорогой подвижного состава и контейнеров, принадлежащих предприятиям, организациям, учреждениям или арендованных ими, рассматриваются железными дорогами по месту нахождения владельца или арендатора указанного подвижного состава или контейнеров.

Начальник железной дороги может возлагать рассмотрение претензий на отделения железных дорог и станций.
10. Не допускается предъявление требований на сумму менее суммы, определенной Правилами перевозок грузов и Правилами перевозок пассажиров.
11. К заявлению о претензии должны быть приложены подлинные документы, указанные в Правилах перевозок грузов и Правилах перевозок пассажиров, подтверждающие претензию.
12. К претензии в отношении утраты, недостачи, порчи или повреждения груза, кроме документов, подтверждающих право на предъявление претензии, должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза.

Статья 62

Сроки претензии

Вариант 1

1. Прием груза уполномоченным на то лицом отменяет все права на предъявление претензий в адрес железной дороги, возникающие из договора перевозки в случае частичной утраты, повреждения или просроченной доставки груза.

2. Однако, право предъявления претензии сохраняется:

- (а) в случае частичной утраты или повреждения груза, если:
 - (i) утрата или повреждение были подтверждены до приема груза уполномоченным лицом, согласно статье 60;
 - (ii) указанное в статье 60 подтверждение не было осуществлено исключительно по вине железной дороги;
- (б) в случае утраты или повреждения, которые невидимы и подтверждаются после приема уполномоченным лицом груза, при условии, что оно:
 - (i) требует подтверждения согласно статье 60 незамедлительно после обнаружения утраты или повреждения груза и течение не более 7 дней после приема груза;
 - (ii) и кроме этого, представляет доказательство того, что утрата или повреждение произошли между моментом приема груза на перевозку и моментом его доставки.
- (в) в случае задержки доставки, если уполномоченное лицо в течение 60 дней предъявляет претензию в адрес железной дороги;
- (г) если уполномоченное лицо представляет доказательство того, что утрата или повреждение произошли в результате умышленного неисполнения обязанностей или халатности со стороны железной дороги.

Вариант 2

1. Претензии к железным дорогам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии об оплате штрафов - в течение 45 дней.

Указанные сроки исчисляются:

- а) по претензиям о возмещении за порчу, повреждение или недостачу груза или багажа - со дня выдачи груза или багажа;
- б) по претензиям о возмещении за утрату груза - по истечении 7 суток со дня окончания срока доставки;
- в) по претензиям о возмещении за утрату груза, возникшим из перевозок в прямом смешанном сообщении - по истечении 30 суток со дня приема груза к перевозке;
- г) по претензиям о просрочке в доставке груза или багажа - со дня выдачи груза или багажа;
- д) по претензиям о возврате штрафа за простой вагонов и задержку контейнеров - со дня получения заявителем претензии копии инкассового поручения (счета) железной дороги о начислении штрафа;

е) по претензиям о взыскании штрафа за самовольное занятие железной дорогой вагонов, принадлежащих предприятиям, учреждениям или арендованных ими - со дня истечения срока доставки и возврата в пункт приписки вагонов принадлежащих предприятиям, учреждениям или арендованных ими;

ж) в всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензий.

2. Железная дорога обязана рассмотреть предъявленную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить заявителя в следующие сроки со дня получения претензии:

а) в течение xxx месяцев - по претензиям, возникшим из перевозок в железнодорожном сообщении;

б) в течение xxx месяцев - по претензиям, возникшим из перевозок в прямом смешанном сообщении;

в) в течение xxx дней - по претензиям об уплате штрафов;

г) в течение xxx дней - по претензиям граждан, возникшим из перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, несвязанным с предпринимательской деятельностью.

3. При частичном удовлетворении или отклонении железной дорогой претензии в уведомлении должно быть указано основание решения железной дороги со ссылкой на действующее законодательство или соответствующую статью настоящего Кодекса. В этих случаях, представленные при претензионном заявлении документы возвращаются заявителю.

4. Если при рассмотрении претензии будет установлено, что груз переадресован или выдан другому получателю, то претензия возвращается заявителю с указанием, где, когда и кому именно выдан груз, и указанием организации, по заявлению которой произведена переадресовка или выдача груза, для непосредственного расчета с фактическим получателем или с организацией, по заявлению которой произведена переадресовка груза.

Статья 63

Исковая давность

Вариант 1

1. Иски к железным дорогам, вытекающие из договора перевозки, должны быть предъявлены в течение одного года.

Однако, они могут быть предъявлены в течение двух лет, если иск касается:

(а) получения доходов от реализации груза железной дорогой;

(б) утраты или повреждения груза, вызванных умышленным неисполнением обязанностей;

(в) мошенничества.

2. Исковая давность исчисляется:

- (а) с тридцатого дня после окончания перевозки в случае исков о возмещении полной утраты груза;
- (б) со дня доставки в случае исков о частичной утрате или повреждении груза или же задержке;
- (в) в случае исков об уплате или возмещении платы за перевозку, дополнительных плат или иных плат и надбавок, и в случае исков о возмещении плат, взысканных по неправильному тарифу или о просчете в исчислении или сборе плат:
- (i) если уплата была осуществлена - со дня уплаты;
- (ii) если уплата не была осуществлена - со дня приема груза к перевозке, если платит отправитель, и со дня получения получателем накладной, если платит получатель;
- (г) со дня требования о возмещении в случае иска железной дороги относительно суммы, уплаченной получателем, а не отправителем или наоборот и подлежащей возмещению железной дорогой;
- (д) со дня реализации груза в случае иска о получении доходов от реализации;
- (е) со дня предъявления требования таможенной и иными административными органами в случае иска об уплате дополнительной пошлины;
- (ж) со дня возникновения иска во всех других случаях.
- Вышеуказанный день начала исчисления срока исковой давности не входит в срок.

3. По предъявлении в адрес железной дороги иска вместе со всеми необходимыми документами в поддержку претензии, исковая давность приостанавливается до момента получения от железной дороги письменного отклонения претензии и возврата документов. В случае признания ответственности по части претензии, исчисление исковой давности вновь начинается в отношении оспариваемой части претензии. Бремя доказательства получения претензии или ответа на нее и возврата документов возлагается на сторону, полагающуюся на эти факты.

Не допускается приостановка исчисления исковой давности при предъявлении претензий, имеющих одну и ту же цель.

4. Просроченное право на совершение действия не может быть осуществлено путем предъявления новой претензии по тому же вопросу.

Вариант 2

1. Иски к железным дорогам, вытекающие из настоящего Кодекса могут быть предъявлены только в случаях полного или частичного отказа железной дороги удовлетворить претензию либо неполучения от железной дороги ответа в течение срока, указанного в статье xxx настоящего Кодекса.

Указанные иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в арбитражный суд или по договоренности между сторонами - в третейский суд по месту нахождения управления железной дороги, к которой была предъявлена претензия, в xxx срок со дня получения ответа железной дороги или со дня истечения срока, установленного для ответа.

2. Иски железных дорог к отправителям, получателям, пассажирам, вытекающие из настоящего Кодекса, могут быть предъявлены в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в арбитражный суд или суд в течение 6 месяцев.

Указанный шестимесячный срок исчисляется:

- а) по взысканию штрафа за невыполнение плана перевозок - по окончании пятидневного срока, установленного для уплаты штрафа;
- б) во всех остальных случаях - со дня события, послужившего основанием для предъявления иска.

Статья 64

Проценты

1. На признанную сумму претензии или сумму, выплаченную по решению арбитражного суда или суда, железная дорога выплачивает 5 процентов годовых.
2. Проценты начисляются, начиная до дня предъявления претензии по день перечисления или уплаты денег.
3. В таком же размере выплачиваются проценты отправителями и получателями по предъявленным к ним железной дорогой требованиям, возникшим из перевозки груза.
4. По претензиям и искам о штрафах проценты не начисляются.

Раздел X**Железнодорожное страхование****Статья 65****Лица, подлежащие обязательному страхованию**

(Вариант: некоторые республики, возможно, захотят сохранить порядок обязательного страхования пассажиров, имевшийся в бывшем Советском Союзе, а другие - вычеркнуть эту статью)

Статья 66**Добровольное страхование на железнодорожном транспорте**

1. Отправитель, получатель, иное юридическое или физическое лицо (страхователь) могут в добровольном порядке застраховать груз (багаж) на период перевозки в любой страховой организации. Взаимоотношения между страхователем и страховщиком определяются договором страхования.

Раздел XI

Безопасность движения, охрана грузов и объектов, организация работы в особых условиях

Статья 67

Организация и принципы обеспечения безопасности движения

1. Предприятия железнодорожного транспорта обеспечивают безопасные условия проезда, жизни и здоровья пассажиров и граждан, перевозки грузов, безопасность движения поездов и других железнодорожных транспортных средств, в том числе при маневровой работе, охрану труда и окружающей среды.
2. Безопасность движения на железнодорожном транспорте обеспечивается Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx, на основе следующих основных принципов:
 - системный подход к планированию и управлению обеспечением безопасности движения;
 - соответствие технологии перевозочного процесса и технических средств нормативным актам, устанавливающим требования по безопасности движения;
 - соблюдение законных интересов граждан, юридических лиц и железнодорожного транспорта при обеспечении безопасности движения;
 - взаимная ответственность граждан юридических лиц и железнодорожного транспорта в вопросах обеспечения безопасности движения.
3. Условия обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте содержатся в Положениях о безопасности на железных дорогах, утверждаемых Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

Статья 68

Основные положения по безопасности движения

1. Территории железнодорожных станций, вокзалов, пассажирских платформ, предприятий и железнодорожные линии, на которых осуществляется движение поездов, производятся маневровые, погрузочно-разгрузочные работы, являются зонами повышенной опасности и при необходимости ограждаются.

Пребывание посторонних лиц в таких зонах без служебной необходимости запрещается. Правила нахождения в зонах повышенной опасности и проведения в ней работ, проезда и перехода через железнодорожные пути устанавливаются Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

2. Услуги, предоставляемые пассажирам, а также подвижной состав, в том числе специализированный, и контейнеры, элементы верхнего строения пути и другие технические средства и механизмы, поставляемые железнодорожному транспорту, должны соответствовать требованиям безопасности движения, охраны труда и экологической

чистоты, установленным соответствующими Правилами технической эксплуатации железных дорог и подлежат обязательной сертификации на соответствие указанным требованиям.

Организация и проведение работ по обязательной сертификации осуществляется Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

3. Объекты, на территории которых осуществляется производство, хранение, погрузка, транспортировка и выгрузка опасных грузов, должны быть удалены от железнодорожных путей общего пользования и сооружений на расстояние, обеспечивающее их безопасную работу. Минимальные расстояния от таких объектов до железнодорожных путей и сооружений, места пересечения железнодорожных путей трубопроводами, линиями связи, электропередачи и другими коммуникациями, а также нормы их сооружения и содержания в местах пересечения и сближения с железнодорожными путями устанавливаются соответствующими нормативными актами, согласованными с Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

Ответственность за обеспечение установленных нормативов при строительстве и эксплуатации газо-, нефтепроводов и других коммуникаций, пересекающих железнодорожные пути или находящихся в непосредственной близости от этих путей, а также безопасную их эксплуатацию, несет владельцы таких коммуникаций.

4. Предприятия и учреждения, отправляющие и получающие опасные грузы, а также железные дороги в соответствии с их компетенцией, обязаны гарантировать безопасность их перевозки, погрузки и выгрузки, иметь средства и мобильные подразделения, необходимые для ликвидации аварийных ситуаций и последствий аварий в случае их возникновения при перевозке этих грузов.

5. Основные положения по технической эксплуатации железных дорог и порядок действия работников этих железных дорог, размеры, нормы содержания сооружений, устройств и подвижного состава, требования, предъявляемые к ним, система организации движения поездов и условия обеспечения его безопасности, принципы сигнализации устанавливаются Правилами технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ).

6. Места пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами (железнодорожные переезды) определяются Правилами технической эксплуатации железных дорог, строительными нормами и правилами.

7. Места пересечения железнодорожных путей с магистральными нефтегазопроductопроводами обозначаются соответствующими указателями в соответствии с правилами эксплуатации указанных сооружений.

Владельцы указанных сооружений обязаны своевременно информировать администрацию железной дороги о возникновении аварийных ситуаций, угрожающих безопасности движения, для принятия соответствующих мер.

При проследовании поездов и выполнении операций по обслуживанию технических средств в местах указанных пересечений работники железных дорог действуют в порядке, определенном соответствующими нормативными правовыми актами.

8. Порядок классификации, служебного расследования и учета, нарушений безопасности движения определяются Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

9. За нарушение правил безопасности движения виновные лица несут ответственность, предусмотренную действующим законодательством Республики xxx.

Статья 69

Охрана грузов и объектов на железнодорожном транспорте

1. Охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях, объектов железнодорожного транспорта, а также проведение противопожарной профилактической работы, пожарный надзор и ликвидация пожаров на железнодорожном транспорте, осуществляются военизированной охраной Министерства, отвечающего за транспорт Республики xxx, положение о которой утверждается Правительством Республики xxx.

Перечень грузов, подлежащих охране и сопровождению указанной военизированной охраной, утверждается в порядке, определяемом Правительством Республики xxx. Порядок охраны и сопровождения таких грузов устанавливается Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

2. Охрана наиболее важных объектов железнодорожного транспорта и специальных грузов осуществляется подразделениями внутренних войск Министерства внутренних дел Республики xxx. Перечни таких объектов и грузов устанавливается Правительством Республики xxx.

3. Охрана и сопровождение отдельных грузов осуществляется отправителем или получателем в порядке, предусмотренном Положениями перевозок грузов Республики xxx.

4. Охрана общественного порядка и борьба с преступностью на железнодорожном транспорте обеспечиваются органами внутренних дел на транспорте и территориальными подразделениями милиции при взаимодействии с подразделениями военизированной охраны, предприятиями и учреждениями железнодорожного транспорта.

(Вариант: некоторые республики, возможно, захотят возложить указанные в статье 73 функции на другие учреждения)

Статья 70

Организация работы железнодорожного транспорта в особых обстоятельствах

1. Предприятия, организации и учреждения железнодорожного транспорта принимают незамедлительные меры по устранению последствий стихийных явлений, крушений и аварий, вызвавших нарушение работы железнодорожного транспорта. Для осуществления

этих мер они должны иметь запас материальных и технических средств, перечень которых определяется Министерством, отвечающим за транспорт Республики xxx.

2. Органы государственной власти оказывают железнодорожному транспорту помощь в ликвидации последствий стихийных явлений (заносы, наводнения, пожары и другие), крушений и аварий, угрожающих жизни и здоровью людей, безопасности движения и сохранности грузов.

Раздел XII

Электронный обмен данными

Статья 71

При договоренности между железной дорогой и любой другой стороной об электронной связи любой документ, упомянутый в настоящем Кодексе или в сопровождающих его Правилах, может быть заменен аналогичным электронным сообщением, при условии, что сохраняется запись содержащейся в сообщении информации и что такая информация может быть изображена в понятном человеку виде на экране или же распечатана с помощью компьютерных средств.

