

2011. évi XXXVII. törvény

a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetben történő kihirdetéséről

[A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) a Magyar Köztársaság vonatkozásában 2001. szeptember 17-én, míg az SzMGSz 2010. évi módosításai és kiegészítései a Magyar Köztársaság vonatkozásában 2010. július 1-jén léptek nemzetközi jogilag hatályba.]

1. § Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegét (a továbbiakban: SzMGSz Megállapodás) és az SzMGSz Megállapodáshoz tett fenntartásokat e törvénnyel kihirdeti.

2. § Az SzMGSz Megállapodás hiteles orosz nyelvű szövegét és hivatalos magyar nyelvű fordítását a törvény melléklete tartalmazza.

3. § Az SzMGSz Megállapodáshoz a Magyar Köztársaság az alábbi fenntartásokat tette:

a) „a Magyar Köztársaság nem fogja alkalmazni a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás rendelkezéseit azon országok forgalmában, amelyek a Megállapodás II. Cikkelyének 4. §-a alapján kettős tagsággal rendelkeznek, vagyis egyidejűleg mind a COTIF (Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény, Bern, 1980. május 9.), mind a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) résztvevői.”

b) „a Magyar Köztársaság teljes jogú Európai Unió taggá válásakor, amennyiben az Európai Unióban a tagsággal járó kötelezettségek és a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodással (SzMGSz) kapcsolatban vállalt kötelezettségek teljesítésének során ellentmondások merülnek fel, a Magyar Köztársaság Kormánya fenntartja a jogot az SzMGSz felmondására.”

4. §

(1) E törvény a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

(2) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

5. §

(1) A közösségi vámjog végrehajtásáról szóló 2003. évi CXXXVI. törvény 38. § f) pontjában a „170/2002. (VIII. 7.) Korm. rendelettel kihirdetett,” szövegrész helyébe a „2011. évi XXXVII. törvénnyel kihirdetett,” szöveg lép.

(2) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti:

- a) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) kihirdetéséről szóló 170/2002. (VIII. 7.) Korm. rendelet,
- b) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2003. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről szóló 265/2004. (IX. 23.) Korm. rendelet,
- c) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SZMGSZ) 2004. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről szóló 103/2005. (VI. 7.) Korm. rendelet,
- d) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2005. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről szóló 260/2005. (XII. 9.) Korm. rendelet,
- e) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2006. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről szóló 76/2007. (IV. 19.) Korm. rendelet,
- f) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2007. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről szóló 263/2007. (X. 5.) Korm. rendelet,
- g) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2008. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről szóló 294/2008. (XII. 10.) Korm. rendelet,
- h) a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás mellékletei 2004. évi módosításainak kihirdetéséről szóló 54/2005. (VI. 30.) GKM rendelet.

Melléklet a 2011. évi XXXVII. Törvényhez

- Megállapodás a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról (SzMGSz)
- Az SzMGSz Megállapodás 1-22. sz. mellékletei

Megállapodás a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról (SzMG Sz)

A közvetlen nemzetközi vasúti árufuvarozás szabályozására

az Albán Köztársaság,
Azerbajdzsán Köztársaság,
a Belarusz Köztársaság,
a Bolgár Köztársaság,
az Észt Köztársaság,
a Grúz Köztársaság,
az Iráni Iszlám Köztársaság,
a Kazah Köztársaság,
a Kínai Népköztársaság,
a Kirgiz Köztársaság,
a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság,
a Lengyel Köztársaság,
a Lett Köztársaság,
a Litván Köztársaság,
a Magyar Köztársaság,
a Moldovai Köztársaság,
Mongólia,
az Oroszországi Föderáció,
a Tádzsik Köztársaság,
Türkmenisztán,
Ukrajna,
az Üzbég Köztársaság,
a Vietnami Szocialista Köztársaság

vasúttjait felügyelő minisztériumok* a következő Megállapodást kötötték:

* A Magyar Köztársaság részéről a Megállapodást a Magyar Köztársaság Kormánya kötötte meg.

I. RÉSZ

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. Cikk

A Megállapodás tárgya

Ez a Megállapodás szabályozza az Albán Köztársaság, az Azerbajdzsán Köztársaság, a Belarusz Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Grúz Köztársaság, az Iráni Iszlám Köztársaság, a Kazah Köztársaság, a Kínai Népköztársaság, a Kirgiz Köztársaság, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Moldovai Köztársaság, Mongólia, az Oroszországi Föderáció, a Tádzsik Köztársaság, Türkmenisztán, Ukrajna, az Üzbég Köztársaság és a Vietnami Szocialista Köztársaság vasútjai között a közvetlen nemzetközi vasúti áruforgalmat. E vasutak érdekeit a vasutakat felügyelő minisztériumok képviselik, amelyek ezt a Megállapodást megkötötték*.

2. Cikk

A Megállapodás alkalmazása

1. § E Megállapodás feltételeit kell alkalmazni a 3. Cikk 2. §-ában megjelölt állomások közötti közvetlen nemzetközi vasúti áruforgalomban, az e Megállapodás szerinti fuvarlevéllel végzett olyan árufuvarozásokra, amelyek csak az e Megállapodásban részes vasutak vonalait érintik.

Ez a Megállapodás a vasutakra, az áruk feladóira és átvevőire egyaránt kötelező, és a fuvarozási szerződésben részes felek nemzeti hovatartozásától függetlenül érvényes**.

2. § Az árufuvarozás azokból az országokból, amelyeknek vasútjai e Megállapodásban részesek, olyan országokon át, amelyeknek vasútjai ebben a Megállapodásban ugyancsak részesek, azokba az országokba, amelyeknek vasútjai ebben a Megállapodásban nem részesek, valamint ellenirányban az érdekelt vasutak által a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás rendelkezései szerint történik, amennyiben nem alkalmaznak más, a közvetlen nemzetközi vasúti áruforgalomról szóló megállapodást.

* A Magyar Köztársaság részéről a Megállapodást a Magyar Köztársaság Kormánya kötötte meg.

** A Magyar Köztársaság vasútjain a jelen Megállapodást csak az Ukrajna államhatárán keresztül lebonyolódó áruforgalomban alkalmazzák.

3. § Ez a Megállapodás nem alkalmazható azokra a fuvarozásokra, amelyeknél:

1. a feladási és a rendeltetési állomás ugyanannak az országnak a területén fekszik és a küldemény egy másik ország területét a feladási ország vasútjának vonataiban csak átmenetben érinti;

2. a küldemény fuvarozását két ország állomásai között egy harmadik ország területén keresztül a feladási vagy a rendeltetési ország vasútjának vonatával végzik;

3. a küldemény fuvarozását két szomszédos országban fekvő állomások között a teljes útvonalon az egyik ország vasútjának vonatával és az e vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint végzik.

Az e szakasz 1., 2. és 3. pontjában említett fuvarozásokat az érdekelt vasutak között megkötendő külön megállapodások alapján kell végezni.

4. § Azon országok vasútjai, amelyek egyidejűleg más nemzetközi megállapodásnak is részesei, az egymás közötti áru fuvarozást e Megállapodások alapján is végezhetik.

3. Cikk

A vasút fuvarozási kötelessége

1. § Ebben a Megállapodásban részes valamennyi vasút* köteles - a 4. Cikkben megnevezett áruk kivételével - e Megállapodás feltételei mellett minden árut fuvarozni, amennyiben:

1. a fuvarozás a feladási vasút fuvarozási tervében szerepel, hacsak a feladási vasút hatályos belföldi előírásai másként nem rendelkeznek;

2. a fuvarozás a vasút rendelkezésére álló fuvarozási eszközökkel lehetséges;

3. a feladó ennek a Megállapodásnak feltételeit teljesíti;

4. a fuvarozás elvégzését nem akadályozzák olyan körülmények, amelyeket a vasút ki nem kerülhet, és amelyeknek elhárítására nem képes.

* A „vasút” kifejezés alatt az adott ország valamennyi vasútja értendő.

2. § A vasutak kötelesek az árukat az olyan országok belföldi forgalomban árukezelésre megnyitott valamennyi állomása* között fuvarozni, amelyek vasútjai e Megállapodásban részesek, mégpedig:

1. átrakás nélkül az azonos nyomközű vasutak határállomásain át és

2. az áruk átrakásával, a forgóalvázak kicserélésével vagy nyomközváltós kerékpárok alkalmazásával az egymáshoz csatlakozó különböző nyomközű vasutak határállomásain át. Azt a fuvarozási feltételt, hogy az áru fuvarozása átrakással, forgóalvázcserével vagy nyomközváltós kerékpárok alkalmazásával történjék, a különböző nyomközű vasutakkal rendelkező, egymással határos országok vasútjai között kötött megállapodás alapján a vasút határozza meg.

A Koreai Népi Demokratikus Köztársaság vasútjaira rendelt küldemények csak azokra az állomásokra fuvarozhatók, amelyek jegyzékét ez a vasút az e Megállapodásban részes valamennyi vasúttal közli, és amelyeket az utóbbiak hatályos belföldi szabályozásuk szerint meghirdetnek.

A Kínai Népköztársaságba és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba, valamint ellenirányban rendelt kocsirakományok és konténer rakományok fuvarozásához ezen országok vasútjaival, valamint a fuvarozásban részt vevő átmeneti vasutakkal való előzetes megállapodás szükséges.

3. § A vasút az illetékes kormányzervek rendeletére:

1. a forgalmat átmeneti időszakra egészében vagy részben beszüntetheti;

2. egyes áruk felvételét átmenetileg szüneteltetheti, vagy annak engedélyezését csak bizonyos feltételek mellett teljesítheti;

3. egyes áruk felvételét átmenetileg előnyben részesítheti.

Ezenkívül a vasút jogosult a felsorolt intézkedések megtételére, amennyiben az intézkedést olyan körülmények teszik szükségessé, amelyeket a vasút ki nem kerülhet, és amelyek elhárítására nem képes (pl. természeti csapások, más vis maior körülmények).

Az a vasút, amelynek hálózatán ilyen intézkedést tesznek, köteles erről az e Megállapodásban részes érdekelt vasutakat haladéktalanul távirattal vagy telefax útján értesíteni. Ezeket a vasutakat az intézkedés megszüntetéséről is haladéktalanul értesíteni kell.

Ezeket az intézkedéseket szükség szerint, a vasutakon érvényes belföldi szabályozás szerint kell kihirdetni.

* Árufuvarozás a 22. mellékletnek megfelelően csak az abban feltüntetett útirányokon történik.

4. Cikk

A fuvarozásból kizárt tárgyak

1. § Közvetlen nemzetközi vasúti áruforgalomban nem fuvarozhatók:

1. olyan tárgyak, amelyek fuvarozása a fuvarozásban részt vevő vasutak országainak akár csak egyikében is tilos;

2. olyan tárgyak, amelyek fuvarozása a fuvarozásban részt vevő vasutak országainak akár csak egyikében is a posta kizárólagos joga (1. számú melléklet);

3. olyan veszélyes áruk, amelyek fuvarozását az SZMGSZ 2. számú melléklete nem engedélyezi;

4. kisáru küldeményként történő feladás esetén a 10 kg-nál kisebb tömegű küldeménydarabok. Nem érinti ez a korlátozás az egyedenként 0,1 m³-nél nagyobb térfogatú küldeménydarabokat;

5. átrakásos forgalomban, nem nyitható tetejű fedett kocsiban az olyan áruk, amelyeknek darabonkénti tömege 1,5 t-nál nagyobb;

6. átrakásos forgalomban kisáru küldeményként és nyitott kocsiban az olyan áruk, amelyek darabonkénti tömege 100 kg alatt van. Nem érinti ez a korlátozás azokat az árukat, amelyekre a 2. számú melléklet darabonkénti legnagyobb tömegként 100 kg-nál kisebb tömeget ír elő.

2. § Ha a fuvarozási szerződés végrehajtása során megállapítják, hogy a fuvarozásból kizárt árut vett fel a vasút fuvarozásra, azt - még helyes megnevezés esetében is - fel kell tartóztatni, és azzal annak az országnak a jogszabályai és rendelkezései szerint kell eljárni, amelyben feltartóztatták.

5. Cikk

Különleges feltételek mellett fuvarozható tárgyak

1. § Saját kerekeiken futó vasúti járművek (a vasúti emelődarukat is beleértve) fuvarozása csak akkor megengedett, ha a feladási vasút azok futóképességét megállapította, és ezt a megengedett legnagyobb sebesség és szükség szerint további fuvarozási feltételek egyidejű feltüntetésével a fuvarlevélnek „Az áru megnevezése” rovatában igazolta.

Ha a saját kerekein futó vasúti járműveket eltérő nyomközű vasútvonalakon kell fuvarozni, azokat csak az eltérő nyomközű vasúttal történt előzetes megegyezés alapján lehet fuvarozásra felvenni. Ebben az esetben a kocsik átállításához szükséges másik nyomközű tartalék forgóalvázatokat a feladó köteles rendelkezésre bocsátani. Ha az eltérő nyomközű vasút átmeneti vasútként vesz részt a fuvarozásban, a fuvarozás

egyeztetésekor kiköthető, hogy az átmeneti vasút bocsásson rendelkezésre forgóalvázatokat a saját vonalain történő fuvarozáshoz.

Saját kerekeiken futó mozdonyok, szerkocsik, metrókocsik, motorkocsik és vasúti emelődaruk fuvarozásánál a feladó köteles azok kíséretéről a 3. számú mellékletben foglalt előírásoknak megfelelően gondoskodni.

2. § Élő állatok csak kísérelővel fuvarozhatók, kivéve a biztosan lezárt ketrecekben, ládáknban, kosarakban és más efféle csomagolásban, átrakás nélküli forgalomban kisáru küldeményként feladott kis méretű élő állatokat és madarakat.

A feladó köteles az állatok kíséretéről a 3. számú mellékletben foglalt előírásoknak megfelelően gondoskodni.

A feladó köteles a feladási és a rendeltetési, valamint az átmeneti országok állat-egészségügyi előírásait megtartani.

3. § Gyorsan romló áruk a 4. számú mellékletben foglalt előírások betartásával fuvarozhatók. A Vietnami Szocialista Köztársaságba rendelt, vagy ennek vasútvonalain átmenetben továbbítandó gyorsan romló áruk fuvarozásáról a Vietnami Szocialista Köztársaság vasútjával előzetesen meg kell állapodni.

4. § A következőkben felsorolt áruk csak a fuvarozásban részt vevő vasutak közötti előzetes megállapodás alapján fuvarozhatók:

1. azok az áruk, amelyeknek darabonkénti tömege 60 tonnát - átrakásos forgalomban, a Vietnami Szocialista Köztársaságba rendelt küldeményeknél pedig 20 tonnát - meghaladja;

2. a 18 m-nél hosszabb áruk, illetőleg a Vietnami Szocialista Köztársaságba rendelt 12 m-nél hosszabb áruk.

A Vietnami Szocialista Köztársaságba rendelt áruk kivételével, előzetes megállapodás nélkül fuvarozhatók:

- átrakás nélküli forgalomban az egy kocsira rakott 18 m-nél hosszabb, de legfeljebb 25 m hosszúságú áruk. Ha védőkocsit kell alkalmazni, az árunak nem szabad azon feküdni;

- vasúti sínek és betongömbvas legfeljebb 30 m hosszúságig, az 1435 mm nyomközű európai vasutakon pedig legfeljebb 36 m hosszúságig;

3. azok az áruk, amelyek az 5. számú mellékletben bemutatott rakszelvényt a fuvarozásban részt vevő vasutaknak akár csak egyikén is meghaladják (rakszelvényt túllépő áruk).

Átrakásos forgalomban a rakszelvénytúllépés számításánál a vasúti kocsi padlójának a sínkorona felső élétől mért 1300 mm - a Vietnami Szocialista Köztársaság vasútján 1100 mm - magasságát kell alapul venni. Emellett azt kell feltételezni, hogy a kocsi egyenes, vízszintes vágányon áll és a kocsi hossz tengelye a pálya középvonalával egybeesik;

4. átrakásos forgalomban a süllyesztett rakfelületű kocsira berakott áruk;

5. átrakásos forgalomban a különleges tartálykocsiba berakott vegyi áruk;

6. a Vietnami Szocialista Köztársaságba valamennyi, tartálykocsiba berakott folyékony áru.

Az ilyen áruk fuvarozási feltételeinek megállapítása céljából a feladó köteles a feladás előtt átrakás nélküli forgalomban legalább 1 hónappal, átrakásos forgalomban pedig legalább 2 hónappal korábban a feladási állomással közölni a göngyöleg vagy csomagolás nemét és az egyes árudarabok tömegét, továbbá az e szakasz 1., 2. és 3. pontjaiban felsorolt áruk esetében azok méreteit, valamint szükség szerint rakodási vázlatrajzát is. A rakodási szelvényen túlértő küldeményeknél a feladó minden esetben köteles rakodási és rögzítési vázlatrajzot benyújtani, kivéve a 14.1. számú mellékletben tárgyalt eseteket.

Ha a rakszelvényt túllépő küldeményt az átmeneti vasutak vonalain kerülő útirányon át kell fuvarozni, a feladó köteles a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatában ezt a kerülő útirányt megadni.

5. § A rakszelvényt túllépő aszimmetrikus küldemények, az egyenként 3 tonnát meghaladó tömegű árudarabok, valamint az 1 m magasságot meghaladó szerkezetek és gépek, továbbá ládába csomagolt áruk esetén a feladó köteles a tömegpontot minden egyes árudarabnak hossz- és keresztirányban mindkét oldalán vízálló festékkel, a 6. számú melléklet szerinti „Tömegpont” jelöléssel megjelölni és minden egyes árudarab összes tömegét feltüntetni.

Rakszelvényt túllépő küldeménynek a Bolgár Köztársaság, az Iráni Iszlám Köztársaság, a Kínai Népköztársaság, a Koreai Népi-Demokratikus Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Magyar Köztársaság, Mongólia és a Vietnami Szocialista Köztársaság vasútjain végzett fuvarozása esetén a feladó köteles az áru mindkét hosszanti oldalát a következő felirattal ellátni, vagy azokra a következő feliratú (vörös színű kerettel ellátott) táblát felerősíteni: "Vigyázat! Rakszelvényen túllépő küldemény a (a BDZ, RAI, KZD, ZC, PKP, MÁV, MTZ, VZD vasutak cégjele) vasutakon / Внимание! Негабаритный груз на (БДЖ, РАИ, КЖД, ЗЧ, ПКП, МАВ, МТЗ, ВЖД)". Ezt a feliratot a feladási ország nyelvén kell elkészíteni, és orosz nyelvű fordítással, a Kínai Népköztársaság, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, a Vietnami Szocialista Köztársaság vasútjain végzett fuvarozás esetén pedig kínai vagy orosz nyelvű fordítással kell ellátni.

Rakszelvényt túllépő küldeménynek a felsorolásban nem szereplő többi 1520 mm nyomtávolságú vasúton végzett fuvarozása esetén a feladó vagy az 1520 mm nyomtávolságú vasúti kocsiba való átrakást végző állomás a kocsi padlójára és az árura élénk színű, vízzel nem eltávolítható festékekkel ellenőrző sávokat köteles felfesteni, valamint az áru mindkét hosszanti oldalát ellátni a rakszelvény túllépésére és a gurítódombbal rendelkező állomásokon való áthaladás feltételeire vonatkozó, – amennyiben ezeket a feltételeket az egyeztetett rakodási vázlatrajz tartalmazza, – felirattal vagy táblával, amelyek szövege a következő: „Rakszelvény túllépés ... (rakszelvény túllépés jelzőszáma)”, „Nem gurítható”, „Gurítódombra vinni tilos” / „Негабаритность ...”, „Не спускать с горки”, „Не пропускать через горку”. A feliratot (oroszl) munkanyelven kell készíteni, és szükség szerint más nyelvre történő fordítással kell ellátni.

6. § A gépjárművek kizárólag a 7. számú mellékletben foglalt feltételek betartásával adhatók fel fuvarozásra.

7. § Veszélyes áruk csak a 2. számú mellékletben rögzített feltételek betartása esetén vehetők fel fuvarozásra.

8. § A vasút hulla fuvarozását a következő feltételekkel vállalja:

1. minden hullát csak ellenállóképes és légmentesen lezárt fémkoporsóban vagy bádogborítással légmentesített fakoporsóban vesz fel fuvarozásra. A koporsót szilárdan rögzítve fatartályba kell behelyezni;

2. a feladó köteles a fuvarlevélhez az egészségügyi szervek által kiállított orvosi igazolást mellékelni, amelyből kitűnik, hogy a hulla fuvarozásához hozzájárulnak;

3. hullát csak gyorsáru kocsirakományként vesz fel fuvarozásra;

4. a hullához tartozó tárgyak 500 kg összes tömegig berakhatók abba a vasúti kocsiba, amelyben a hullát tartalmazó koporsót fuvarozzák. Ezeket a tárgyakat a vasút díjmentesen fuvarozza, azonban érték felelősséget nem vállal;

5. hulla csak a feladó árukísérőjével, a 3. számú mellékletben foglalt feltételekkel fuvarozható. A feladó kérelmére és a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasút hozzájárulásával hulla kísérő nélkül is fuvarozható.

9. § Ha a fuvarozási szerződés végrehajtása során megállapítják, hogy az e cikk 1-8. §-ában megnevezett és csak különleges feltételek mellett fuvarozható árut e feltételek megtartása nélkül vettek fel fuvarozásra, ezeket a vasút feltartóztatja és a 21. Cikk rendelkezései szerint kezeli. Ha a veszélyes áru csomagolásának állapota nem teszi lehetővé a továbbfuvarozást, az ilyen árut a vasút feltartóztatja és annak az

országban a belföldi jogszabályai és szabályzatai szerint jár el, amelyben a küldeményt feltartóztatták.

10. § Kivételes esetekben, amennyiben bizonyos áruk fuvarozása különleges körülmények következtében az SZMGSZ rendelkezései alapján nem végezhető el, a fuvarozásban részt vevő vasutak a feladó és az átvevő együttes bevonásával, egyeztetéssel állapíthatják meg a kérdéses áru különleges feltételekkel való fuvarozásának feltételeit.

6. Cikk

Különleges előírások meghatározott fuvarozásokra

1. § A veszélyes áruk fuvarozásánál a 2. számú melléklet (A veszélyes áruk fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

2. § A kísért áruk fuvarozásánál a 3. számú melléklet (A küldeményeknek a feladó vagy az átvevő által biztosított kíséreléssel végzett fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

3. § A gyorsan romló áruk fuvarozásánál a 4. számú melléklet (A gyorsan romló áruk fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

4. § Gépjárművek fuvarozásánál a 7. számú melléklet (A gépjárművek fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

5. § Az áruknak konténerben végzett fuvarozásánál a 8. számú melléklet (A konténerek fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

6. §

7. § A rakott és az üres, nem vasúti tulajdont képező vagy a vasút által bérbe adott vasúti kocsik fuvarozásánál a 10. számú melléklet (A magántulajdonú teherkocsik és a vasút által bérbe adott vasúttársasági teherkocsik fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

8. § Áruknak egységgrakományban végzett fuvarozásánál a 11. számú melléklet (Az áruknak egységgrakományban végzett fuvarozásáról szóló szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

9. § Rakott közúti járműszerelvények, tehergépkocsik, pótkocsik, félpótkocsik és közúti cserefelépítmények intermodális fuvarozásánál*, valamint ezek vasúti fuvarozását megelőzően és azt követően üresen végzett fuvarozásánál a 21. számú melléklet (A közúti járműszerelvények, tehergépkocsik, pótkocsik, félpótkocsik és közúti cserefelépítmények fuvarozásáról szóló Szabályzat) rendelkezéseit kell alkalmazni.

* Intermodális fuvarozás – két vagy több szállítási móddal egymásután végzett áru fuvarozás ugyanabban a szállítási egységben vagy közúti szállítóeszközben magának az árunak az átrakása nélkül a szállítási mód váltása során.

10. § Az e Megállapodásban részes két vagy több vasút megállapodhat a 7. Cikkben leírt elektronikus fuvarlevéllel történő fuvarozásról. Az ilyen fuvarozáshoz külön előírásokat lehet egyeztetni.

11. § Olyan országokba végzett fuvarozáshoz, amelyekben a „Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályokat” (a CIM-et, amely a COTIF Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény B. függeléke) alkalmazzák, és ellenkező irányban alkalmazható a CIM/SZMGSZ fuvarlevél. A CIM/SZMGSZ fuvarlevél alkalmazásának sajátosságait a 22. számú melléklet (CIM/SZMGSZ Fuvarlevél Kézikönyv) tartalmazza.

II. RÉSZ

A FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE

7. Cikk

A fuvarlevél

1. § A fuvarozási szerződés megkötéséhez egységes mintájú fuvarlevelet kell kiállítani. A fuvarlevél a 12.1. számú vagy a 12.2. számú melléklet mintájának megfelelő

- 1 - eredeti fuvarlevél,
- 2 - rovatlap,
- 3 - fuvarlevél másodpéldány,
- 4 - átvételi elismervény,
- 5 - értesítőlevél az áru megérkezéséről

megnevezésű lapokból, valamint a 12.3. számú vagy a 12.4. számú melléklet mintájának megfelelő rovatlap-pótlapokból áll, amelyeket a szükséges példányszámban kell csatolni, nevezetesen:

- két példányban a feladási vasút, és
- egy-egy példányban a fuvarozásban részt vevő valamennyi átmeneti vasút számára.

A feladó a fuvarlevélhez rovatlap pótlapokat csatolhat az útközben vagy a rendeltetési vasúton érvényes vámelőírások teljesítése céljából.

A feladó köteles a feladási állomás részére az árunak a fuvarozásra történő feladásával egyidejűleg minden küldeményhez szabályszerűen kitöltött és aláírt fuvarlevelet átadni. A fuvarlevelet szigorúan az 'A fuvarlevél kitöltéséről' készült

útmutató' (12.5. számú melléklet) előírásainak betartásával kell kitölteni, míg olyan országokba végzett fuvarozásnál, amelyek vasútjai az SZMGSZ-nek nem részesei és annak rendelkezéseit nem alkalmazzák, az SZMGSZ 12.6. számú mellékletének előírásai szerint.

A feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás elrendelheti a szükséges darabszámú rovatlap-pótlapnak a feladási állomás által történő kitöltését, valamint a feladási vasút részére eltérő mennyiségű rovatlap-pótlap kiállítását.

A fuvarlevél 1., 2., 4. és 5. lapja a küldeményt a rendeltetési állomásig kíséri. A fuvarlevél 3. lapját (a fuvarlevél másodpéldányt) a fuvarozási szerződés megkötése után a vasút kiszolgáltatja a feladónak. Ennek a lapnak nincs az eredeti fuvarlevél példánnyal (a fuvarlevél 1. lapja) azonos érvénye.

2. § A fuvarlevél űrlapot a feladási ország nyelvén, valamint az OSZZSD egy vagy két hivatalos nyelvén (kínaiul, oroszul) kell kinyomtatni.

A fuvarlevelet a feladási ország nyelvén, az OSZZSD valamelyik hivatalos nyelvére (kínai, orosz), nevezetesen:

- Azerbajdzsán Köztársaságba, a Belarusz Köztársaságba, a Bolgár Köztársaságba, az Észt Köztársaságba, a Grúz Köztársaságba, a Lengyel Köztársaságba, a Lett Köztársaságba, a Litván Köztársaságba, az Iráni Iszlám Köztársaságba, a Kazah Köztársaságba, a Kirgíz Köztársaságba, a Magyar Köztársaságba, a Moldovai Köztársaságba, az Oroszországi Föderációba, a Tádzsik Köztársaságba, Türkmenisztánba, Ukrajnába és az Üzbég Köztársaságba irányuló fuvarozás esetén - orosz nyelvre;

- a Vietnami Szocialista Köztársaságba, a Kínai Népköztársaságba és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba irányuló fuvarozás esetén - kínai vagy orosz nyelvre;

- a Mongóliába vagy azon át irányuló fuvarozás esetén - orosz nyelvre történő fordítással ellátva kell kitölteni.

A fuvarozásban részt vevő vasutak egymás között ettől eltérően is megállapodhatnak a fuvarlevélbe tett bejegyzések fordításáról.

3. § A fuvarlevél űrlap A4 formátumú és

1. teheráru részére - fehér papírra, fekete színnel,

2. gyorsáru részére - az elő- és hátoldal felső és alsó szélén egy-egy 1 cm szélességű vörös sávval ellátott fehér papírra, fekete színnel kell nyomtatni.

A feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint a fuvarlevél másodpéldány (a fuvarlevél 3. lapja) más színű papírra is nyomható.

A feladó által választott fehér színű vagy vörös sávval ellátott fuvarlevél űrlap jelzi, hogy az árut a teljes fuvarozási útvonalon teheráruként vagy gyorsáruként kell továbbítani.

A fuvarlevél űrlap nyomtatásához megengedett vízjellel ellátott papír használata. Megengedett a fuvarlevél űrlapon a küldemény nyomdai sorszámának, mikro méretű azonosítójának feltüntetése, hologramnak vagy világos tónusú színes hálónak a felvitele a papír fehér alaptónusának megváltoztatása nélkül.

4. § Az érdekelt vasutakkal kötött megállapodás alapján kocsirakományokat és - átrakás nélküli forgalomban - konténer rakományokat az e Megállapodásban részes egy vagy több vasút vonalain személyszállító vonatokban is lehet fuvarozni. Az ilyen fuvarozást a feladónak a feladási vasúttól legkésőbb 8 nappal a feladás előtt kell kérnie.

Ha a feladó az árunak személyszállító vonattal történő továbbításához a hozzájárulást megkapta, köteles a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a következőket bejegyezni:

„A küldeményt (a vasutak cégjele) vasutakon személyszállító vonattal kell fuvarozni. (cirill szöveg)”

Ezeket a küldeményeket gyorsáru fuvarlevéllel kell feladni.

5. § Az adatokat a fuvarlevélbe olvashatóan, tintával, golyóstollal (ha ennek használata a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozással nem ellentétes), írógéppel, számítógéppel, nyomdai úton vagy bélyegző alkalmazásával kell bejegyezni. A bejegyzésekhez vörös színt csak akkor szabad használni, ha azt ez a Megállapodás kifejezetten előírja.

A feladó vagy a vasút minden adatot a fuvarlevélnek az e célra rendelt rovatába köteles bejegyezni.

A fuvarlevél kitöltéséhez rövidítéseket tilos használni, kivéve a 12.5. számú mellékletben felsoroltakat, valamint az e Cikk 7. §-ában és a 15. Cikk 2. §-ában előírt eseteket. A bélyegzőlenyomatoknak a fuvarlevélen jól olvashatóaknak kell lenniük. A feladó bejegyzéseit nem szabad helyesbíteni (áthúzni, átragasztással javítani stb.), radírozni vagy olvashatatlanná tenni.

Kivételes esetekben a feladó a fuvarlevélnek egy vagy egymással tartalmilag összefüggő két rovatában helyesbítéseket végezhet. A helyesbítések tényét „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatba köteles bejegyezni és aláírásával vagy bélyegzőlenyomatával igazolni.

A fuvarlevél adatainak a vasút által végzett helyesbítéseit és kiegészítéseit az illetékes vasúti alkalmazott köteles aláírásával és az állomási bélyegző lenyomatával igazolni.

6. § A feladó köteles a fuvarlevélbe bejegyezni a feladási országnak és az átmeneti országoknak azokat a kilépő határállomásait, amelyeken át a küldeményt továbbítani kell. Ha a küldemény egy kilépő határállomásról a szomszédos ország több belépő határállomásán át fuvarozható, a fuvarlevélben a kívánt belépő határállomást is elő kell írni.

A feladó lehetőség szerint azokat a határállomásokat köteles előírni, amelyek a feladási és a rendeltetési állomás között a legrövidebb útvonalon fekszenek. A feladó az átmeneti vasutakra csak a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabásban felsorolt határállomásokat jelölheti meg.

A feladó a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba irányuló fuvarozásnál a fuvarlevélnek a „Rendeltetési vasút és állomás” rovatába, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságból történő áru fuvarozás esetében pedig a fuvarlevél „Feladási állomás” rovatába az állomás megnevezésén kívül e vasút és állomás egyezményes jelzőszámát is köteles bejegyezni.

7. § A küldemény feladója vagy átvevője csak egy természetes vagy jogi személy lehet. A fuvarlevélnek „Az átvevő neve, postacíme” rovatába olyan adatok nem írhatók be, amelyek nem tartalmazzák az átvevő nevét és annak postacímét, hacsak az érintett vasutak által a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás ettől eltérően nem rendelkezik.

A Vietnami Szocialista Köztársaságba, a Kínai Népköztársaságba és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba irányuló fuvarozásnál és ellenirányban a fuvarlevélnek „A feladó neve, postacíme” vagy „Az átvevő neve, postacíme” rovatában a feladónak vagy az átvevőnek és postacímüknek ezekben az országokban előírt megjelölése is (pl.: „6 DM-12”) megengedett.

8. § Az árukat a fuvarlevélben a következőképpen kell megnevezni:

1. az 5. Cikk 7. §-a szerint fuvarozandó árukat a 2. számú mellékletben és az e szakasz 2-4. pontjaiban foglalt előírásoknak megfelelően;

2. az e Megállapodásban részes vasutak vonalait átmenetben érintő árukat a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás áruosztályozása szerint.

A feladó ezenkívül zárójelben beírhatja a fuvarlevélbe az áru megnevezését a feladási vagy a rendeltetési vasút belföldi díjszabásának áruosztályozása szerint vagy kétféle megjelöléssel - a feladási és a rendeltetési vasút belföldi díjszabásának áruosztályozása szerint;

3. két szomszédos ország között fuvarozott árukat, ha ezen országok vasútjai között közvetlen díjszabás van érvényben, e közvetlen díjszabás áruosztályozása szerint;

4. minden más esetben a feladási vasút vagy a feladási és a rendeltetési vasút belföldi díjszabásainak áruosztályozása szerint; az ilyen megnevezésnél az áru osztályba sorolása céljából meg kell adni a fuvarlevélben az áru jellegét és állapotát is.

9. § Tűzifa és fűrészáru fuvarozásra történő feladása esetén a fuvarlevélnek „Az áru megnevezése” rovatában a feladó megadhatja a rakatok mennyiségét és magasságát centiméterben vagy térfogatát köbméterben stb.

10. § Ha egy kocsirakomány berakásához olyan kocsit használnak, amelyen „ABC” terhelési felirat van, a fuvarlevél „Rakománytömeg (t)” rovatába a „C” betűt és az e betű alatt megadott legnagyobb tömeget kell beírni.

11. § Az áru tömegét, valamint a tömeg megállapításának módját a fuvarlevél megfelelő rovataiba a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint kell bejegyezni.

12. § Ha a fuvarlevélnek az árura vonatkozó adatok bejegyzésére rendelt 9-13. rovataiban és a konténerekre, valamint a rakszerekre vonatkozó adatok bejegyzésére rendelt 18. és 19. rovataiban lévő hely nem elegendő, akkor a fuvarlevél 1-5. lapjaihoz és a rovatlap valamennyi többletpéldányához a fuvarlevél méretével megegyező pótlapot kell hozzáfűzni. A pótlapokba rovatok szerint külön kell bevezetni a megfelelő adatokat. A fuvarlevél 9-11. vagy 18. és 19. rovataiba a következő bejegyzést kell tenni:

„Az adatokat lásd a pótlapon”. A fuvarlevél 12. és 13. rovataiba a küldemény összes darabszámát és összes tömegét kell beírni.

Ha a fuvarlevélnek a kocsira vonatkozó adatok bejegyzésére rendelt 27-30. rovataiban nincs elegendő hely, a további adatokat pótlapra kell felvenni. A pótlapot egy-egy példányban csatolni kell a fuvarlevél 1-5. lapjaihoz és a rovatlap valamennyi többletpéldányához. A 27-30. rovatok utolsó sorába be kell írni: „Folytatást lásd a pótlapon”.

A feladó a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” és „A feladó által csatolt kísérőiratok” rovataihoz is csatolhat pótlapot.

A feladó köteles valamennyi pótlapot aláírni és „A feladó által csatolt kísérőiratok” rovatba a csatolt pótlapok darabszámát bevezetni.

Amennyiben a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint a feladási állomás rovatlap többletpéldányokat állít ki, a feladási állomás felkérésére a feladó köteles a rovatlap többletpéldányokhoz való csatolás céljából a szükséges mennyiségű pótlapot átadni.

A csatolandó pótlapokat az e cikk 2. §-ában előírt nyelveken kell kiállítani.

13. § A feladó a fuvarlevélnek „A vasútra nem kötelező bejegyzések” rovatába a küldeményre vonatkozó olyan bejegyzéseket tehet, amelyek csak az átvevő tájékoztatására szolgálnak, és amelyekből a vasútra nézve sem kötelezettség, sem felelősség nem származik, mint például:

„A-n kelt szerződés szerint”

„A számú megbízásra (kötés vagy megrendelészámra)”
„.....-nek továbbküldésre”.

14. § A fuvarozási szerződés elektronikus fuvarlevéllel is megköthető.

Az elektronikus fuvarlevél - az adatok számítógéppel összeállított olyan halmaza, amely az írásos formában készített fuvarlevélnek a „fuvarozási szerződés megkötési” funkcióját betölti.

Az adatoknak az elektronikus fuvarlevélbe való bevitele módját a feladási vasút a feladóval egyezteti.

Az elektronikus fuvarlevél és pótlapjai szükség szerint kinyomtathatók az SZMGSZ 12.1., 12.2., 12.3. és 12.4. számú mellékletei szerinti formában és az e Cikk 12. §-ának előírásaival összhangban. Amennyiben a küldeményt gyorsárúként kell továbbítani, az írásos fuvarlevél vörös sávjai helyett az elektronikus fuvarlevél kinyomtatott másolatának jobb felső sarkában „Gyorsáru (cirill szöveg)” feliratot kell feltüntetni.

Az elektronikus fuvarlevél tartalmában az SZMGSZ-ben előírt esetekben eszközölt módosításokat az eredeti adatok meghagyása mellett kell felvenni.

15. § A fuvarozási szerződés CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel is megköthető. A fuvarlevél mintáját, kitöltési útmutatóját a 22. számú melléklet (CIM/SZMGSZ Fuvarlevél Kézikönyv) tartalmazza.

8. Cikk

Az áruk felvétele fuvarozásra

1. § Küldeménynek minősülnek az egy feladótól, egy fuvarlevéllel, egy feladási állomáson, egy átvevő részére, egy rendeltetési állomásra történő fuvarozás céljából felvett áruk. A küldemény lehet: kocsis-, kisáru-, konténer- és huckepack rakomány.

Kocsirakománynak minősülnek azok az egy fuvarlevéllel feladott áruk, amelyek fuvarozásához terjedelmüknél vagy sajátosságaiknál fogva egy vasúti kocsi kizárólagos használata szükséges.

Kisárunak minősül az egy fuvarlevéllel feladott olyan áru, amelynek összes tömege nem haladja meg az 5000 kg-ot, és amelynek fuvarozásához terjedelménél és sajátosságainál fogva kizárólagos használatú kocsi nem szükséges. A fuvarozásban résztvevő vasutak egymás közötti megállapodása alapján az 5000 kg összes tömeget túllépő árunak kisáruként történő felvétele is megengedett, ha fuvarozásához terjedelménél fogva nem szükséges kizárólagos használatú vasúti kocsi.

Konténer rakománynak minősül az egy fuvarlevéllel, univerzális közepes konténerben, nagykonténerben feladott áru vagy üresen feladott univerzális közepes konténer, nagykonténer.

Huckepack rakománynak minősül az egy fuvarlevéllel feladott, rakott közúti járműszerelvény (egy vagy két vasúti kocsira berakva), tehergépkocsi, pótkocsi, félpótkocsi és közúti cserefelépítmény vagy a közúti járműszerelvény, tehergépkocsi, pótkocsi, félpótkocsi és közúti cserefelépítmény üresen az árunak vasúton végzett fuvarozására történő igénybevételét megelőzően és azt követően.

A feladó köteles a fuvarlevélnek „A küldemény neve” rovatában megjelölni, hogy az árut kocsirakományként, kisáruként vagy konténer rakományként adja fel fuvarozásra. Huckepack rakomány feladása esetén a küldemény nemét a fuvarlevélen nem kell megjelölni.

Ugyanabban a vasúti kocsiban nem megengedett a következő küldemények együttes feladása és felvétele:

- több kocsirakomány együtt;
- kocsirakomány más küldeményfélésekkel együtt;

konténer rakomány más küldeményfélésekkel együtt; huckepack rakomány más küldeményfélésekkel együtt.

2. § Egy fuvarlevéllel, kocsirakományként veszi fel a vasút fuvarozásra azokat az árukat, amelyek

- tömege vagy térfogata a vasúti kocsi terhelési határát, illetőleg befogadóképességét (raktérfogatát) nem haladja meg;
- fuvarozásához két vagy több összekapcsolt vasúti kocsi szükséges.

A feladó írásbeli kérelmére azonos fajta árukkal megrakott vasúti kocsiknak és konténereknek zárt vonatokban (kocsi-csoportban) történő fuvarozása ugyanarra a rendeltetési állomásra és ugyanazon átvevő részére megengedett, ha ehhez a fuvarozásban résztvevő valamennyi vasút hozzájárult.

A feladó ebben az esetben köteles bevezetni a szükséges adatokat az egy fuvarlevéllel, zárt vonattal (csoportban) fuvarozott kocsikról készült jegyzékbe (13.1. számú melléklet) – a 13.2. számú mellékletekben foglaltak szerint;
az egy fuvarlevéllel, zárt vonattal (csoportban) fuvarozott konténerekről készült jegyzékbe (13.3. számú melléklet) – a 13.4. számú mellékletekben foglaltak szerint;
a CIM/SZMGSZ kocsijegyzékbe vagy a CIM/SZMGSZ konténer-jegyzékbe – a 22. számú mellékletben foglaltak szerint,
és e jegyzéket a 13.2., 13.4. vagy a 22. számú mellékletben előírt példányszámban a fuvarlevéllel együtt benyújtani.

A jegyzék egy példányát a fuvarlevél-másodpéldánnyal együtt a feladó részére vissza kell szolgáltatni.

Vasúti kocsiknak egy fuvarlevéllel, zárt vonatokban (kocsi-csoportban) történő fuvarozása esetén a fuvarlevél alábbi rovataiba a feladó köteles bejegyezni a "Lásd a csatolt jegyzéket" szöveget:

az SZMGSZ fuvarlevél "Kocsi-szám", "Rakománytömeg (t)", "Tengely" és "Saját tömeg" rovataiba;
a CIM/SZMGSZ fuvarlevél "Kocsi-szám" rovatába.

Konténerek egy fuvarlevéllel, zárt vonatokban (kocsi-csoportban) történő fuvarozása esetén a fuvarlevél alábbi rovataiba a feladó köteles bejegyezni a "Lásd a csatolt jegyzéket" szöveget:

az SZMGSZ fuvarlevél "Kocsi-szám", "Rakománytömeg (t)", "Tengely", "Saját tömeg", "Nem, kategória" és "Tulajdonos és sorszám" rovataiba;
a CIM/SZMGSZ fuvarlevél "Kocsi-szám" és "A rakomány megnevezése" rovataiba.

Vasúti kocsiknak egy CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel, zárt vonatokban (kocsi-csoportban) történő fuvarozása esetén a fuvarlevél "Kocsiszám" rovatába a feladó köteles bejegyezni a következő szöveget: „Lásd a csatolt jegyzéket / Смотрите прилагаемую ведомость”.

Amennyiben a feladási állomás 1435 mm-nél keskenyebb nyomközű vasútnak a belföldi forgalomban árukezelésre megnyitott állomása, akkor az áru egy fuvarlevéllel, több kocsi-ba rakva szintén feladható fuvarozásra, ha ezt a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás lehetővé teszi.

3. § A vasúti kocsik tengelyterhelése nemzetközi forgalomban végzett fuvarozásnál az 1435 mm nyomközű vasutakon legfeljebb 20 tonna lehet, kivéve a BDZ-t, ahol a tengelyterhelés nemzetközi forgalomban legfeljebb 22,5 t* lehet és a VZD-t**. A VZD 1000 mm nyomközű vonalain végzett fuvarozásnál a vasúti kocsik tengelyterhelése nem lehet több 14 t-nál***.

Az 1520 mm nyomközű AZ, CFM, GR, KRG, LDZ, LG, RZD, TDZ, TRK, UTI, UZ vasutakon végzett fuvarozásnál a vasúti kocsi tengelyterhelése legfeljebb 23,5 tonna lehet.

Egyes vasutak műszaki okokkal indokolt kivételes esetekben a tengelyterhelést átmenetileg a feltüntetett értékeknél alacsonyabbra is korlátozhatják, de csak konkrét határátmeneteken keresztül végzett fuvarozásoknál.

4. § A következő áruk egy kocsiban együtt sem egy, sem több fuvarlevéllel nem fuvarozhatók:

1. gyorsan romló áruk más gyorsan romló áruval, ha egymástól eltérő kezelést igényelnek;

2. gyorsan romló áruk más gyorsan romló áruval, ha a gyorsan romló áru a 4. számú melléklet 6. §-a szerint csak hőszabályozással fuvarozható vagy más különleges kezelést igényel;

3. az 5. Cikk 7. §-ában felsorolt áruk más áruval, ha ezeknek egy kocsiba való együvé rakását a 2. számú melléklet tiltja;

4. a feladó által berakott áruk olyan áruval, amelynek berakását a vasút végzi;

5. olyan áruk, amelyek a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint egy kocsiban együtt nem fuvarozhatók;

6. ömlesztett áruk más áruval.

* A 20 t tengelyterhelés és a 7,2 t/m folyóméterenkénti tengelyterhelés a BDZ következő állomásaira vonatkozik: Aszenovgrad, Bojanovo, Bolsevik, Bracigovo, Cserkvica, Dolna Mitropolija, Jelhovo, Dolen Csiflik, Hiszara, Kurtovo-Konare, Milkovica, Novi Pazar, Panagjurisce, Petrics, Pomorie, Szjedinenie, Szarafovo, Szomovit, Sztaro Orehovo, Sztrelcsa, Tenevo, Vcsa.

A Vidin – Calafat-kikötő útvonalon a:

- tengelyterhelés – 18 t;

- folyóméterenkénti tengelyterhelés – 3,6 t/m;

- több, mint 4 tengelyes kocsik átadása csak a CFR és a BDZ közötti előzetes egyeztetéssel lehetséges.

** A ≤ 20 t tengelyterhelés és a ≤ 6 t/m folyóméterenkénti tengelyterhelés a VZD következő 1435 mm nyomtávú és fonódott (1435 és 1000 mm-es) vágányú útvonalaira vonatkozik: Yen Vien – Dong Dang és Dong Dang – Uong Bi.

*** A ≤ 14 t tengelyterhelés és a ≤ 4,2 t/m folyóméterenkénti tengelyterhelés a VZD következő 1000 mm nyomtávú útvonalaira vonatkozik: Giap Bat – Lao Cai (Hanoi vagy Ha Dong állomáson keresztül), Yen Vien – Hai Phong, Yen Vien – Dong Dang, Hanoi – Vinh.

A Vinh – Da Nang útvonalon a:

- tengelyterhelés ≤ 14 t

- folyóméterenkénti tengelyterhelés ≤ 4,1 t/m.

5. § A fuvarozási szerződést megkötöttnek kell tekinteni, mihamarabb a feladási állomás az árut a fuvarlevéllel együtt fuvarozásra átvette. A küldeménynek fuvarozásra történő felvételét a feladási állomás a fuvarlevélen keletbélyegzőjének lenyomatával igazolja. Ezenkívül a feladási állomás a 7. Cikk 12. §-ban foglaltaknak megfelelően adott esetben köteles a fuvarlevélhez csatolt pótlapokat is ellátni az állomás egyesített név és keletbélyegzőjének lenyomatával.

A fuvarlevelet azonnal le kell bélyegezni, mihamarabb a feladó a fuvarlevélben felsorolt valamennyi árut átadta és az általa vállalt költségeket a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint megfizette.

6. § A fuvarlevél - lebélyegzését követően - a fuvarozási szerződés megkötését bizonyítja.

7. § A kocsi-, konténer-, huckepack rakományok és a kisárak felvételére és feladására egyebekben az SZMGSZ rendelkezéseit és az SZMGSZ szükséges rendelkezéseinek hiányában a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozást kell alkalmazni.

9. Cikk

A göngyöleg, az áru csomagolása, jelölése, berakása, tömegének és darabszámának megállapítása. Lezárás

1. § Azt az árut, amelyhez a fuvarozás során esetleg előforduló elveszése, sérülése, megromlása és más természetű minőségromlása, valamint a fuvarszközökben, más árukban és személyeknek általa okozott kár megelőzésének érdekében göngyöleg vagy csomagolás szükséges, e követelményeket maradéktalanul kielégítő göngyölegben vagy csomagolásban kell feladni fuvarozásra. A feladó felelősséggel tartozik a göngyöleg és csomagolás hiányának vagy nem kielégítő állapotának valamennyi következményéért, s ezen belül meg kell térítse a vasútnak ilyen okból keletkezett kárát.

Amennyiben ilyen árukat göngyöleg vagy csomagolás nélkül, sérült göngyölegben vagy csomagolásban, valamint az áru természetének nem megfelelő, illetőleg olyan göngyölegben vagy csomagolásban adnak fel fuvarozásra, amely az árunak az egyik vasúti kocsiból a másik vasúti kocsiba történő átrakását nem biztosítja, a vasút köteles az áru felvételét megtagadni, ha külső szemrevételezés alapján megállapítható, hogy a göngyöleg vagy a csomagolás a követelményeknek nem felel meg, az áru biztonságos fuvarozását nem teszi lehetővé, illetőleg a göngyöleg vagy a csomagolás nem ép. A vasút az áru göngyölegének vagy csomagolásának külső szemrevételezését csak abban az esetben köteles elvégezni, ha az árut maga rakja be, vagy ha a feladó vasúti alkalmazott felügyelete mellett végzi a berakást.

Ha a vasút az áru felvételét megtagadja, köteles a feladó kívánságára erről jegyzőkönyvet felvenni és annak egy példányát részére kiszolgáltatni.

2. § A veszélyes árukat a 2. számú mellékletben foglalt feltételeknek megfelelően kell csomagolni.

3. § A feladó köteles a küldeménydarabokat olvasható, el nem mosódó feliratokkal vagy bárcákkal ellátni, melyeknek a fuvarlevél következő adatait kell tartalmazniuk:

1. a küldeménydarabok jelei és számai,
2. a feladási vasút és állomás megnevezése,
3. a rendeltetési vasút és állomás megnevezése,
4. a feladó és az átvevő neve,
5. kisárunál a küldeménydarabok mennyisége.

Kisárunál valamennyi küldeménydarabot meg kell jelölni.

Átköltözési ingóságnál a feladó ezenkívül köteles valamennyi küldeménydarabba az előzőekben felsoroltakat tartalmazó jegyzéket behelyezni.

Kocsirakománynál - az ömlesztve feladott áruk kivételével - kocsinként legalább 10, a vasúti kocsi ajtajai mellé berakott küldeménydarabot kell megjelölni.

Ha bizonyos áruk fuvarozása tulajdonságaik miatt különleges elővigyázatossági intézkedéseket igényel, a feladó köteles az egyes küldeménydarabokat a 6. számú melléklet mintái szerinti feliratokkal vagy ragasz bárcákkal ellátni, mint pl. „Óvatosan”, „Fölfelé”.

A 6. számú mellékletben felsorolt ragasz bárcákat a feladó köteles a kocsira is felhelyezni azon eseteket kivéve, ha a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint a kocsikat ennek a vasútnak kell bárcával ellátni.

Az adatokat a feladási ország nyelvén és az OSZZSD valamelyik hivatalos nyelvére (kínai, orosz), nevezetesen:

- Azerbajdzsán Köztársaságba, a Belarusz Köztársaságba, a Bolgár Köztársaságba, az Észt Köztársaságba, a Grúz Köztársaságba, a Lengyel Köztársaságba, a Lett Köztársaságba, a Litván Köztársaságba, az Iráni Iszlám Köztársaságba, a Kazah Köztársaságba, a Kirgíz Köztársaságba, a Magyar Köztársaságba, a Moldovai Köztársaságba, az Oroszországi Föderációba, a Tádzsik Köztársaságba, Türkmenisztánba, Ukrajnába és az Üzbég Köztársaságba irányuló fuvarozás esetén - orosz nyelvre,

- a Vietnami Szocialista Köztársaságba, a Kínai Népköztársaságba és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba irányuló fuvarozás esetén - kínai vagy orosz nyelvre,

- a Mongóliába vagy azon át irányuló fuvarozás esetén - orosz nyelvre történő fordítással ellátva kell elkészíteni.

Ha a Vietnami Szocialista Köztársaságba, a Kínai Népköztársaságba és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba végzett fuvarozásoknál és ellenirányban a fuvarlevélnek „A feladó neve, postacíme” vagy „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó vagy az átvevő nevét és postacímét az ezekben az országokban előírt egyezményes jelzőszámmal vezették be, a feladó köteles ezt a jelzőszámot valamennyi küldeménydarabon is feltüntetni.

Ezenkívül a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba irányuló fuvarozásoknál a feladó köteles a rendeltetési vasút és állomás, míg a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságból irányuló fuvarozásoknál a feladási vasút és állomás megnevezése mellett ennek a vasútnak és állomásnak az egyezményes jelzőszámát is feltüntetni.

A feladó köteles a régi ragaszbárcákat eltávolítani és az érvénytelen feliratokat olvashatatlaná tenni.

A feladó felel a küldeménydarabokon lévő feliratok, ragaszbárcák vagy függőbárcák, illetőleg a vasúti kocsira általa felragasztott bárcák helyességéért. A feliratok, a ragaszbárcák vagy a függőbárcák általa szerepeltetett adatainak helytelenségéből, pontatlanságából, valamint azok rögzítésének hiányából eredő valamennyi következményért felelősséggel tartozik.

4. § Az árunak a feladási állomáson történő berakására a következő előírások alkalmazása kötelező:

1. fedett kocsiban, hűtőkocsiban és tartálykocsiban végzett fuvarozásnál

- a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás;

2. nyitott kocsiban, különböző nyomközű vasutak között átrakás nélküli forgalomban végzett fuvarozásnál

- Az áruknak vasúti teherkocsiba és konténerbe történő berakásáról és rögzítéséről szóló szabályzat (14. számú melléklet);

- vagy a közúti járműszerelvényeknek, tehergépkocsiknak, nyerges vontatóknak, pótkocsiknak, félpótkocsiknak és közúti cserefelépítményeknek a 13-9009., 13-4095. és 13-9004.M sorozatú, 1520 mm nyomtávolságú, különleges építésű vasúti pótkocsikon történő elhelyezéséről és rögzítéséről szóló Szabályzat (14.1. számú melléklet);

3. nyitott kocsiban, azonos nyomközű vasutak között, valamint különböző nyomközű vasutak között átrakásos forgalomban végzett fuvarozásnál

- Az áruknak vasúti teherkocsiba és konténerbe történő berakásáról és rögzítéséről szóló szabályzat (14. számú melléklet), a közúti járműszerelvényeknek, tehergépkocsiknak, nyerges vontatóknak, pótkocsiknak, félpótkocsiknak és közúti cserefelépítményeknek a 13-9009., 13-4095. és 13-9004.M sorozatú, 1520 mm nyomtávolságú, különleges építésű vasúti pórkocsikon történő elhelyezéséről és rögzítéséről szóló Szabályzat (14.1. számú melléklet) vagy a fuvarozásban részt vevő vasutak között egyeztetett, más előírások.

Ha a nyitott kocsiban, átrakásos forgalomban fuvarozott árut a határállomáson történő átrakás előtt vagy azt követően csak egy ország vasútvonalain kell továbbítani, az áru ezen ország vasútjain érvényes belföldi szabályozás szerint is berakható.

A feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás írja elő, hogy a berakást kinek kell végeznie: a vasútnak vagy a feladónak. Ha a vasúti kocsit a feladónak kell megraknia, ő köteles megállapítani, hogy a kocsi alkalmas-e a kérdéses áru fuvarozására.

A feladó köteles a fuvarlevél „Berakta” rovatába bejegyezni, hogy ki végezte az áru vagy a konténer berakását a vasúti kocsiba.

Ha az áru berakását a feladó végzi, felelősséggel tartozik a helytelen rakodás valamennyi következményéért, s ezen belül meg kell térítse a vasútnak ezáltal okozott kárt.

5. § A vasút megkövetelheti a feladótól, hogy az olyan darabszámú árukat, amelyeknek egyenkénti feladása, berakása és átrakása jelentős időráfordítással jár, összekötözéssel vagy egybecsomagolással nagyobb küldeménydarabokká egyesítse.

6. § A kocsikat a 8. Cikk 3. §-a szerinti tengelyterhelés figyelembevételével csak a terhelési határig szabad megrakni.

Terhelési határnak számít:

1. ha a kocsin csak egy terhelési felirat (rakománytömeg) szerepel,

- a kéttengelyű kocsiknál az 1 tonnával, a négy- vagy többtengelyű kocsiknál a 2 tonnával felemelt rakománytömeg; a Kínai Népköztársaság és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság vasútjain az 5%-kal felemelt rakománytömeg;

- 1520 mm nyomtávolságú vasúti kocsik esetében - a vasúti kocsin feltüntetett terhelési felirat;

2. ha a kocsin két felirat szerepel,

- a nagyobb tömeget jelentő felirat - az alacsonyabb érték a rakománytömeg;

3. az „A/B/C” terhelési felirattal ellátott kocsinál

- a „C” betű alatt feltüntetett legmagasabb érték.

A vasúti kocsinak a terhelési határon túl történő megrakása túlterhelésnek minősül.

7. § Az árudarabok tömegét és darabszámát a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint kell megállapítani.

Ugyanakkor azonban:

1. áruk nyitott kocsiban ponyva nélkül vagy kocsizárral nem ellátott ponyvával letakarva csak akkor vehetők fel fuvarozásra, ha a feladó a fuvarlevélbe bejegyzi:

- az áru darabszámát és tömegét, ha az árudarabok mennyisége legfeljebb 100;

- csak az áru tömegét, ha az árudarabok mennyisége 100-nál több. A feladó ilyen esetben köteles a fuvarlevél 'Darabszám' rovatába 'Ömlesztve berakva' bejegyzést tenni;

2. kisméretű, csomagolatlan áruk darabszámuk ellenőrzése nélkül, csak tömegük szerint vehetők fel fuvarozásra. A feladó ilyen esetben köteles a fuvarlevél „Darabszám” rovatába „Ömlesztve berakva” bejegyzést tenni;

3. az olyan csomagolt árut, amelynek tömegét a csomagoláskor megállapították és azt valamennyi küldeménydarabon feltüntették, valamint az azonos szabványtömegű küldeménydarabokat a fuvarozásra való felvételnél a vasút nem mérlegeli. A feladó ilyen esetekben köteles a fuvarlevélbe bejegyezni az áru darabszámát és összes tömegét, „A tömeg megállapításának módja” rovatban pedig feltüntetni, hogy milyen módon állapították meg az összes tömeget, nevezetesen „szabványtömeg szerint” vagy az egyes küldeménydarabok feliratozott tömege alapján („felirat szerint”);

4. ha az áru összes tömege a fuvarlevélnek „Az áru tömegét (kg-ban) megállapította a feladó” és „Az áru tömegét (kg-ban) megállapította a vasút” rovatában egyaránt szerepel, akkor a vasút által megállapított tömeget kell mérvadónak tekinteni a 23. Cikk 4. §-ának 1. és 2. pontjaiban szabályozott esetek kivételével.

8. § Valamennyi olyan rakott kocsinál, amely rendelkezik zár felhelyezésére szolgáló szerkezeti elemekkel, kocsizárral vagy biztonsági kocsizárral kell ellátni az ajtókat és minden egyéb szerkezeti nyílást, kivéve a belülről ráccsal vagy más módon zárt szellőző vagy egyéb nyílásokat. Tartálykocsinál valamennyi töltő- és lefejtőnyílást kell kocsizárral ellátni. Nem kell kocsizárral ellátni a tartálykocsi alsó lefejtőnyílásait, ha a kocsi szerkezeti kialakítása az alsó lefejtőszerkezet nyitását a felső töltőnyílás nyitása nélkül nem teszi lehetővé.

Amennyiben a kocsin, konténeren egy megelőző fuvarozás kocsizárjai vagy biztonsági kocsizárjai találhatóak, azokat a feladó vagy a vasút - aszerint, hogy kinek kell a kocsit, konténert újból lezárni - köteles eltávolítani.

A lezárásához olyan kocsizárat vagy biztonsági kocsizárat kell használni, amelyet annak megsértése nélkül nem lehet eltávolítani. A kocsizárat vagy a biztonsági kocsizárat úgy kell feltenni, hogy az áruhoz a zár megsértése nélkül ne lehessen hozzáférni.

Ha a vasúti kocsit, konténert a feladó zárja le, a kocsizárakon a következő olvasható jeleknek kell lenni:

1. az állomás neve (adott esetben rövidítve),
2. a kocsizár felhelyezésének napja vagy ellenőrző jele,
3. a feladó rövidített megnevezése.

A feladó kocsizárjain a felsoroltakon kívül a feladási vasút cégjele is szerepelhet.

Amennyiben a vasúti kocsit, konténert a vasút zárja le, a kocsizárakon ugyanilyen jeleknek kell lenniük, azonban a feladó rövidített megnevezése helyett a feladási vasút cégjelének, de ha a kocsizáron nincs ellenőrző jel, a kocsizárfogó számának is kell szerepelnie.

A biztonsági kocsizárnak, függetlenül attól, hogy a kocsit, konténert a feladó vagy a vasút zárja le, a következő jelekkel kell rendelkeznie:

- a feladási vasút rövidített megnevezése;
- ellenőrző (azonosító) jel.

A biztonsági kocsizáron kiegészítésként feltüntethető a feladási állomás és a feladó megnevezése - szükség szerint rövidített alakban.

Amennyiben egy kocsira vagy konténerre több biztonsági kocsizár kerül felhelyezésre, azok ellenőrző jeleinek különbözniük kell egymástól.

Ha a fedett vagy a hűtőkocsi ajtóinak felső részén kiegészítő kocsizár felhelyezésére alkalmas szerkezet van kiképezve, a biztonsági kocsizárat csak a fő kocsizár felhelyezésére kialakított helyre kell feltenni.

A feladási vasút legalább két hónappal a fuvarozást megelőzően köteles értesíteni a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasutat a konkrét biztonsági zárszerkezet használatának szabályairól és levételének módjáról. Olyan szerkezetek alkalmazását, amelyek levételéhez különleges kialakítású szerszám (oldószerkezet,

kulcs stb.) szükséges, a feladási vasút a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasúttal köteles egyeztetni.

Amennyiben az átrakás nélkül fuvarozott áruk az SZMGSZ-ben nem részes országból, illetőleg a konténerek, közúti járműszerelvények, tehergépkocsik, pótkocsik, félpótkocsik vagy közúti csereszekrények vízi úton vagy intermodális fuvarozás keretében érkeznek, azok továbbfuvarozás céljából átvehetők olyan kocsizárakkal vagy biztonsági kocsizárakkal is, amelyek jelei eltérnek az ebben a cikkben foglalt rendelkezésektől.

Amennyiben az 1520 mm nyomtávolságú fedett kocsikat kocsizárral zárják le, a kocsiajtók zárszerkezeteit pótlólag biztosítani kell megtekert lágyvas huzallal is.

A kocsik és konténerek lezárására egyebekben az SZMGSZ rendelkezéseit és az SZMGSZ szükséges rendelkezéseinek hiányában azon vasút érvényes belföldi szabályozását kell alkalmazni, amelyen a lezárást végzik.

9. § Kisárunak a Vietnami Szocialista Köztársaságba történő fuvarozásánál a feladó a küldeménydarabokat zárral láthatja el (leólmozhatja). Ebben az esetben ezt a fuvarlevélnek „A csomagolás módja” rovatába be kell jegyeznie.

10. Cikk

Az áruérték és a kiszolgáltatási érdek bevallása

1. § A feladó köteles a következő áruk feladása esetén azok értékét a fuvarlevélnek „Az áru értékének bevallása” rovatában bevallani:

1. arany, ezüst és platina, valamint az ezekből készített tárgyak,
2. drágakövek,
3. értékes szőrmék, mint például a hód, a kékróka, a hermelin, a nyest, a nerc, a vidra, a perzsaprém (asztrakán), a fóka, a medvefóka (szilszkin), az ezüstróka, a borz (szkunksz), a coboly, valamint az ezekből a szőrmékből készített termékek,
4. megvilágított filmek,
5. festmények,
6. szobrok,
7. műtárgyak,
8. régiségek,

9. ingóság - ingóság értékbevallás nélkül csak olyan feltétellel adható fel fuvarozásra, ha a feladó a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába „Értékbevallás nélkül” bejegyzést tesz, és azt aláírásával igazolja.

Ingóságnak a fuvarlevélben való értékbevallással történő feladása esetén a feladó köteles a küldemény valamennyi darabjában (ládák stb.) elhelyezett összes ingóságról azok megnevezésének, darabszámának és értékének feltüntetésével, négy példányban jegyzéket készíteni. A jegyzékben a felsoroltakon kívül meg kell adni a küldeménydarabok összes darabszámát és az ingóság összértékét, amelynek a fuvarlevélbe írt értékbevallással kell megegyeznie. Az ingóságok értékbevallás nélkül történő fuvarozása esetén a jegyzékben az érték feltüntetése nem kötelező. A jegyzék első példánya a feladási állomáson marad, a második példányt a feladó kapja, a harmadik példányt az ingóshoz kell helyezni, míg a negyedik példányt a fuvarlevélhez kell csatolni, s az a küldeményt a rendeltetési állomásig kíséri.

2. § Fuvarozásra feladott más áruk értékének bevallása a feladó kívánságára megengedett.

3. § A feladó az áru bevallott értékét a fuvarlevélnek „Az áru értékének bevallása” rovatába a feladási ország pénznemében köteles bejegyezni; ez az érték azonban nem haladhatja meg az árunak a külföldi szállító számlája szerinti vagy hatósági árát.

A feladási vasút jogosult az áru felvétele alkalmával ellenőrizni, hogy a bevallott érték egyezik-e az áru tényleges értékével. Ha a vasút és a feladó között a bevallott érték nagysága tekintetében vita támad, a feladási állomás főnöke jogosult döntésre. Ha a feladó az állomásfőnök döntésével nem ért egyet, saját költségére az állami kereskedelmi vagy gazdasági szervek köréből szakértőt hívhat. A szakértő döntése mindkét félre kötelező.

4. § Az áru értékének bevallása esetében a feladási és a rendeltetési vasút a vonalaikon történő fuvarozásért az érvényes belföldi szabályozásuk és az e vasutakon az ilyen fuvarozáshoz alkalmazott díjszabások szerinti, az átmeneti vasutak vonalain történő fuvarozásért pedig a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás szerinti mellékdíjakat szedi be.

Ennek a díjnak az átmeneti vasutak és a rendeltetési vasút általi beszedése céljából a feladó részéről a feladási ország pénznemében bevallott értéket a feladási állomás köteles a feladási országban az átszámítás napján érvényes árfolyamon a díjszabás pénznemére átszámítani és ezt az összeget a fuvarlevélnek a „Bejegyzések a költségek elszámolásáról” rovatába bejegyezni. A bevallott értéknek az átmeneti és a rendeltetési vasút részére a fuvarlevélben a díjszabás pénznemében feltüntetett összegét az átmeneti vasút országa és a rendeltetési ország pénznemére az ezekben az országokban az átszámítás napján érvényes árfolyamon kell átszámítani.

5. § A fuvarozásban részt vevő vasutak közötti megállapodás alapján a feladó az áru feladásakor kiszolgáltatási érdekbévallást tehet.

11. Cikk

A vám- és más hatósági előírások teljesítéséhez szükséges kísérőiratok

1. § A feladó köteles azokat a kísérő iratokat, amelyek a fuvarozás teljes útvonalán a vám- és más hatósági előírások teljesítéséhez szükségesek, valamint szükség esetén származási bizonyítványt és árurészletezést is a fuvarlevélhez csatolni. Ezek az iratok csak a hozzájuk tartozó fuvarlevélben felsorolt árukra vonatkozhatnak.

A feladó köteles az általa a fuvarlevélhez csatolt kísérőiratokat annak „A feladó által csatolt kísérőiratok” rovatába bejegyezni és a fuvarlevélhez tartósan, olyan módon hozzáerősíteni, hogy útközben ne választódhassanak el egymástól.

Ha a feladó a fuvarlevélhez nem csatolja az áru külföldre való kivitelét engedélyező okmányt, köteles a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába bejegyezni az okmány megnevezését, számát és kiállításának napját, valamint annak a vámhivatalnak a megnevezését, amelynek ezt az okmányt megküldte.

Ha a feladó a fuvarlevélhez nem csatolja a származási bizonyítványt vagy az árurészletezést, köteles a fuvarlevélnek „A feladó által csatolt kísérőiratok” rovatába bejegyezni, hogy ezeknek az iratoknak a csatolása nem szükséges.

Amennyiben a feladó az e bekezdésben foglalt rendelkezéseket nem tartja meg, a feladási állomás köteles a küldemény felvételét megtagadni.

2. § A vasút a feladó által a fuvarlevélhez csatolt iratok helyességét és teljességét nem köteles ellenőrizni.

A feladó a vasúttal szemben felelősséggel tartozik a kísérőiratok hiányának, elégtelenségének vagy pontatlanságának következményeiért.

Amennyiben a küldemény fuvarozását vagy kiszolgáltatását késlelteti az a körülmény, hogy a feladó a szükséges kísérőiratokat nem csatolta, vagy a csatolt és a fuvarlevélnek 'A feladó által csatolt kísérőiratok' rovatába bejegyzett kísérőiratok hiányosak vagy helytelenek, a vasút a késedelem időtartamára pótdíjat - fekbért, kocsiallaspénzt - számít fel. Ha az említett késedelem a feladási vagy a rendeltetési vasúton keletkezik, ezt a pótdíjat az e vasutakon érvényes belföldi előírások szerint számítja fel a vasút. Amennyiben a késedelem átmeneti vasúton merül fel, ezeket a költségeket a vasút az érdekelt vasutak által a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás alapján számítja fel, ha azonban az átmeneti díjszabás ezekre az esetekre nem tartalmaz fekbért vagy kocsiallaspénzt, akkor a pótdíj felszámítása a szóban forgó átmeneti vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint történik.

A pótdíjakat - fekbért, kocsiallaspénzt - a fuvarlevélbe be kell vezetni. Azokat a feladótól vagy az átvevőtől kell beszédeni aszerint, hogy a kérdéses átmeneti vasúton ki viseli a fuvarköltségeket.

Azon esetekben, amikor az átmeneti vasúton felmerülő fuvardíjat a feladó vagy az átvevő olyan költségviselő (szállítványozó, bérmentesítési ügynök stb.) útján fizeti, amely az átmeneti vasúttal az azon felmerülő fuvardíjak fizetéséről megállapodást kötött, az átmeneti vasúton felmerülő fuvardíjpótlékokat és mellékdíjakat a költségviselőtől (szállítványozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) az átmeneti vasúton érvényes belföldi szabályozás rendelkezései szerint kell beszédni.

Amennyiben a vasút elveszti a feladó által a fuvarlevél «A feladó által csatolt kísérőiratok» rovatában feltüntetett kísérőiratokat, akkor az árunak ez okból történt feltartóztatása időtartamára pótdíjat és mellékdíjakat nem számít fel.

3. § Ha a feladó azt kívánja, hogy az átvevő a rendeltetési állomásra a nem vasúti tulajdonú képező rakszereket (ponyvákat, ajtóbetétlapokat, állatok fuvarozásához szükséges ajtórácsokat, sodronyköteleket, kályhákat, lovak berakásához szükséges vasmellreteszeket, gyümölcs fuvarozásához szükséges ajtórácsokat stb.) vagy a kiürült göngyöleget (szövetzsákokat, fémhordókat és fémkannákat stb.) részére a feladási állomásra küldje vissza, köteles a fuvarlevélnek „A vasútra nem kötelező bejegyzések” rovatába bejegyezni, hogy a rakszerek vagy a göngyöleg visszaküldendő. Ebben az esetben a vámhivatal a visszafuvarozásukhoz igazolást állít ki. Az igazolás az átvevőnek történő kiszolgáltatás céljából a fuvarlevélhez csatolandó és az átvevőt arra jogosítja, hogy a rakszereket vagy a kiürült göngyöleget a küldeménynek a rendeltetési állomásra való megérkezése napjától számított 3 hónapon belül visszaküldje.

A rakszereket vagy a kiürült göngyöleget ugyanazokon a határállomásokon át kell visszaküldeni, amelyeken át azokat az áruval együtt továbbították.

12. Cikk

Felelősség a fuvarlevélbe írt bejegyzésekért. Fuvardíjpótlékok

1. § A feladó az általa a fuvarlevélbe bejegyzett adatok és nyilatkozatok helyességéért felelősséggel tartozik. A feladó viseli a felelősséget mindazokért a következményekért, amelyek a bejegyzések vagy nyilatkozatok helytelenségéből, pontatlanságából, hiányosságából, valamint a fuvarlevél nem megfelelő rovatába való bejegyzésből származnak.

2. § A vasút jogosult ellenőrizni a feladó által a fuvarlevélbe bejegyzett adatok és nyilatkozatok helyességét.

Ha az áru felvételekor a feladási állomáson megállapítják, hogy a fuvarlevélen helytelen adatok szerepelnek, a feladó köteles új fuvarlevelet kiállítani, kivéve ha a 7. Cikk 5. §-ában foglalt rendelkezések a fuvarlevél helyesbítését lehetővé teszik.

A küldemény tartalmát fuvarozás közben csak akkor szabad ellenőrizni, ha azt a vám- vagy egyéb előírások megkövetelik, ha azt forgalombiztonsági szempontok

indokolják, vagy ha az a fuvarozás közben az áru épségének megóvása érdekében szükséges.

Ha egy útközbeni vagy a rendeltetési állomáson végzett ellenőrzés során a vasút megállapítja, hogy a feladó által a fuvarlevélbe bejegyzett adatok a valóságnak nem felelnek meg, az ellenőrzést végző állomás köteles erről a 18. Cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően kereskedelmi jegyzőkönyvet felvenni és ennek tényét a fuvarlevél „Kereskedelmi jegyzőkönyv” rovatába bejegyezni.

Ebben az esetben az ellenőrzéssel kapcsolatban felmerült összes költséget a fuvarlevélbe be kell vezetni és azokat, ha az ellenőrzést a feladási vasúton végzik, a feladótól, ha pedig a rendeltetési vasúton végzik, az átvevőtől kell beszedni. Ha az ellenőrzést átmeneti vasúton végzik, ezeket a költségeket a feladótól vagy az átvevőtől kell beszedni, aszerint, hogy ezen az átmeneti vasúton a fuvar költségeket melyikük viseli. Azon esetekben, amikor az átmeneti vasúton felmerülő fuvar díjat a feladó vagy az átvevő olyan költségviselő (szállítmányozó, bérmentesítési ügynök stb.) útján fizeti, amely az átmeneti vasúttal az azon felmerülő fuvar díjak fizetéséről bérmentesítési megállapodást kötött, ezeket a költségeket a költségviselőtől (szállítmányozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) az átmeneti vasúton érvényes belföldi szabályozás rendelkezései szerint kell beszedni.

Ha megállapítást nyer, hogy az árut helytelenül vallották be, a fuvar költséget a teljes fuvarozási útvonalra a ténylegesen fuvarozott árura kell számítani és a 15. Cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően beszedni.

3. § Fuvar díjpótlékot szed a vasút a fuvarlevélbe bevezetett helytelen, pontatlan, illetőleg hiányos adatok vagy nyilatkozatok esetében, ha ennek következtében:

1. a 4. Cikk 1. §-ának 1-6. pontjai szerint fuvarozásból kizárt tárgyat vett fel fuvarozásra;

2. az 5. Cikk 7. §-a szerint különleges feltételek mellett fuvarozható árut vett fel fuvarozásra anélkül, hogy a vonatkozó árura előírt feltételeket megtartották volna;

3. a feladó a vasúti kocsi megrakásánál túllépte a terhelési határt (9. Cikk 6. §).

Az e szakasz 1. és 2. pontja szerinti fuvar díjpótlékot a szabálytalanságot megállapító vasút fuvarozási útvonalára eső fuvar díj ötszörösének összegében kell a 15. Cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően beszedni.

Az e szakasz 3. pontja szerinti fuvar díjpótlékot a többlettömegnek az azt megállapító vasút fuvarozási útvonalára eső fuvar díja ötszörösének összegében kell a 15. Cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően beszedni. Nem szedhető be ez a fuvar díjpótlék, ha a feladó a feladási vasúton érvényes szabályozás szerint a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatában kérte a megrakott vasúti kocsinak a vasút által történő mérlegelését.

Az e szakaszban felsorolt fuvardíjpótlékok beszedésére a vasút jogosult, függetlenül attól, hogy a feladó/átvevő az esetleges kárt megtérítette, illetőleg e Megállapodás alapján más fuvardíjpótlékot is fizetett.

4. § A vasúti kocsinak a megengedett terhelési határt meghaladó túlterhelése esetében a következők szerint kell eljárni:

1. a küldeménynek a feladási vasúton megállapított tömegtöbbletét le kell rakni és a feladó rendelkezésére kell bocsátani;

2. a küldeménynek valamelyik átmeneti vasúton vagy a rendeltetési vasúton megállapított tömegtöbbletét a vasút lerakja és a szükséges példányszámban kiállított utánküldési rovatlappal, lehetőség szerint a főküldeménnyel egyidejűleg, a rendeltetési állomásra továbbítja;

3. a küldemény tömegtöbbletének lerakásáért és berakásáért, valamint fuvarozásáért járó díjakat, mint önálló küldeményért kell beszedni és az eredeti fuvarlevélbe bejegyezni.

Ezek a rendelkezések értelemszerűen olyan esetekre is érvényesek, amikor az árunak a feladó által a fuvarlevélbe beírt helytelen tömege következtében a megengedett tengelyterhelést (8. Cikk 3. §) túllépik.

13. Cikk

Díjszabások. A fuvar költségek és a fuvardíjpótlékok számítása

1. § A fuvar költségeket, amelyek alatt az áru fuvarozásáért járó díjat, a kísérő, a közúti járműszerelvény gépkocsivezetőjének menetdíját, a mellékdíjakat és a fuvarozással kapcsolatos egyéb, az áru fuvarozásra való felvétele és az átvevőnek történt kiszolgáltatása közötti időszakban felmerült költségeket kell érteni, a fuvarozási szerződés megkötésének napján érvényes, következő díjszabások szerint kell számítani:

1. szomszédos országok vasúti állomásainak egymás közötti forgalmában a feladási és a rendeltetési ország vasútjain végzett fuvarozásért

- az ezen országok vasútjain az ilyen fuvarozáshoz alkalmazott díjszabások alapján;

2. átmeneti vasutak közbeiktatásával való forgalomban a feladási és a rendeltetési ország vasútjain végzett fuvarozásért

- az ezen országok vasútjain az ilyen fuvarozáshoz alkalmazott díjszabások alapján;

míg az átmeneti vasutakon végzett fuvarozásért

- a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás alapján.

2. § A fuvardíjat a feladó által a fuvarlevélben előírt határállomásokon át, az alkalmazott díjszabás által meghatározott legrövidebb távolságra kell számítani.

Ha a küldeményt más határállomásokon át rövidebb útvonalon továbbítják, mint amelyet a feladó a fuvarlevélben előírt, a fuvardíjat ezeken a határállomásokon át, az alkalmazott díjszabás által meghatározott legrövidebb távolságra kell számítani.

3. § A feladási és a rendeltetési ország vasútjain felmerülő fuvar költségeket és fuvardíjpótlékokat helyi pénznemben, az átmeneti vasutakon végzett fuvarozás költségeit és fuvardíjpótlékait az érdekelt vasutak által a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás pénznemében kell felszámítani.

4. § A vasút részére meg kell téríteni a fuvarozás közben felmerült, ezen belül az alkalmazott díjszabásokban nem szereplő költségeket, mint pl. a rakományigazítás költségeit, a rakományigazítással összefüggő átrakás költségeit, a göngyöleg és a csomagolás helyreállításának költségeit, ha ez az áru épségének megóvása érdekében szükséges, az áru megóvása érdekében alkalmazott letakarás és ponyvahasználat költségeit, ha az áru letakarása nem a vasút kötelességét képezi. Ezeket a költségeket minden küldeményre külön-külön kell megállapítani és megfelelő bizonylatokkal igazolni.

Ezeket a költségeket a vasút a fuvarokmányokba bejegyzi, és ha azok a feladási vasúton merültek fel, a feladótól, ha pedig a rendeltetési vasúton merültek fel, az átvevőtől szedi be. Ha ezek a költségek átmeneti vasúton merültek fel, azokat a feladótól vagy az átvevőtől kell beszédni aszerint, hogy ezen az átmeneti vasúton melyikük viseli a fuvar költségeket. Azon esetekben, amikor az átmeneti vasúton felmerülő fuvardíjat a feladó vagy az átvevő olyan költségviselő (szállítmányozó, bérmentesítési ügynök stb.) útján fizeti, amely az átmeneti vasúttal az azon felmerülő fuvardíjak fizetéséről bérmentesítési megállapodást kötött, ezeket a költségeket a költségviselőtől (szállítmányozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) az átmeneti vasúton érvényes belföldi szabályozás rendelkezései szerint kell beszédni.

5. § Amennyiben útközben szükségessé válik az árunak egy vasúti kocsiból egy vagy több azonos nyomközű vasúti kocsiba való átrakása, akkor a vasút a fuvardíjat úgy számítja fel, mintha az árut egy küldeményként abban a vasúti kocsiban fuvaroznák, amelybe azt a feladási állomáson berakták, és amely eredetileg a fuvarlevélben szerepelt. Ha ez az útközbeni átrakás nem a feladó hibájából válik szükségessé, a vasút nem számít fel átrakási költséget.

5a. § Ha az SZMGSZ 3. cikk 2. § 2. pontja értelmében a vagononkénti szállítmány továbbításakor a rakományt az eltérő nyomtávú csatlakozó vasútvonal határállomásán egy vagonból két vagy több, más nyomtávú teherkocsira rakják át bizonyos okok miatt, például az előbbi teherkocsi paraméterei eltérnek a másik teherkocsi(k) paramétereitől, az új vagon kocsiszekrény paraméterei nem egész számú többszöröse a rakományegység méreteinek vagy nem felelnek meg az SZMGSZ 14.

mellékletének a rakomány elhelyezésére és rögzítésére vonatkozó követelményeinek, akkor az átrakást követően a rakományt továbbító vasút jogosult ugyanolyan fuvardíjat felszámítani a vagonokból átrakott rakományért, mintha az önálló vagonenkénti szállítmány lenne.

Az átrakó állomás a fuvarlevél "Fizetési elszámolások" rovatában az alábbi bejegyzést tünteti fel: "Átrakva ... vagon(ok)ba (a vagonok mennyiségének feltüntetésével) ... ok miatt", az ok konkrét leírásával, és pedig:

kisebb térfogatú kocsiszekrényű (kisebb hosszúságú, szélességű vagy magasságú) vagonok felhasználása (konkrétan);

kisebb teherbírású vagonok felhasználása (konkrétan);

átrakás csatolt vagonból vagy ___ elemű vagonegységből (a mennyiség feltüntetésével);

a kocsiszekrény paraméterei nem többszöröse a rakományegység méreteinek (konkrétan feltüntetendő);

az SZMGSZ 14. melléklete követelményeinek teljesítése (úgy mint: az SZMGSZ 14. mellékletében feltüntetett konkrét sémák szerint elhelyezett rakomány rétegeinek, sorainak, tömegének vagy rakományegységei számának korlátozásai, az NTU számára - a teherkocsi térfogatának vagy padlófelületének bizonyos részét elfoglaló rögzítő eszközök felhasználásának szükségessége; a rakomány és a rögzítő eszközök teherkocsi elemeire gyakorolt megengedett együttes igénybevételének túllépése; a rakomány közös súlypontjának a vagonban vagy a megrakott vasúti teherkocsi súlypontjának a sínfejek szintjétől való távolságának betartása; a rakomány elhelyezkedése az úrszelvényben; a megrakott vasúti teherkocsi szélhatásnak kitett felülete megengedett méretének túllépése stb.);

egyéb okok - konkrétan feltüntetendők;

a bejegyzést a munkatárs aláírásával és a vasútállomás bélyegzőjével hitelesíti.

A felsoroltakat az átrakó vasútállomás abban az esetben tünteti fel, ha azokra az átrakott rakományt tovább szállító vasutaknak szüksége van, amiről utóbbiak tájékoztatják az átrakó vasutakat.

6. § A küldeménynek a határállomásokon más nyomközű vasúti kocsi végzett átrakásáért vagy a vasúti kocsi forgóvázcseréjéért a vasút mellékdíjakat számít fel (beleértve a vasút által rendelkezésre bocsátott és az átrakott áru rögzítését szolgáló felszerelések és anyagok - rakoncák, huzalok, szegek, alátétek stb. - költségeit is):

1. ha az áru átrakását vagy a forgóvázak cseréjét más nyomközű forgóvázakra a rendeltetési vasút végzi, akkor az ezen a vasúton érvényes belföldi díjszabás szerint;

2. más esetekben a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás szerint.

14. Cikk

Fuvarozási határidő

1. § A fuvarozási határidőt a küldemény teljes fuvarozási útvonalára a következő normák alapján kell meghatározni:

1.	gyorsáru esetén	
1.1.	kezelési idő	1 nap
1.2.	fuvarozási idő kisárunál vagy közepes konténerben a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasúton, megkezdett 200 díjszabási kilométerenként	1 nap
1.3.	fuvarozási idő kocsi- és huckepack rakományoknál és nagykonténerben a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasúton, megkezdett 320 díjszabási kilométerenként	1 nap
1.4.	fuvarozási idő személyszállító vonattal továbbított kocsirakományoknál (7. Cikk 4. §) a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasúton, megkezdett 420 díjszabási kilométerenként	1 nap
2.	teheráru esetén	
2.1.	kezelési idő	1 nap
2.2.	fuvarozási idő kisárunál vagy közepes konténerben a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasúton, megkezdett 150 díjszabási kilométerenként	1 nap
2.3.	fuvarozási idő kocsi- és huckepack rakományoknál és nagykonténerben a fuvarozásban részt vevő valamennyi vasúton, megkezdett 200 díjszabási kilométerenként	1 nap

A fuvarozási határidő a küldeménynek a fuvarlevéllel együtt fuvarozásra történt átvétele napját követő nap 0.00 órájával kezdődik. Ha a vasút az árut előzetes megőrzés mellett vette fel fuvarozásra, a fuvarozási határidő a berakás napját követő nap 0.00 órájával kezdődik. A berakás napját be kell jegyezni a fuvarlevélbe.

2. § A fuvarozási időt a feladási állomástól a rendeltetési állomásig ténylegesen megtett távolság alapján kell számítani.

3. § A fuvarozási határidő mindenkor két nappal meghosszabbodik, ha

1. a küldeményt más nyomközű vasúti kocsiba rakják át;
2. a vasúti kocsi forgóalvázait más nyomközű forgóalvázakra cserélik ki;
3. a vasúti kocsit komphajóval továbbítják.

4. § Rakszelvényen túlérő küldemények fuvarozása esetén a jelen cikk 1. és a 3. §-aiban foglaltak szerint számított fuvarozási határidőt 100%-kal meg kell növelni.

5. § A fuvarozási határidő meghosszabbodik:

1. a vám- és más hatósági kezelések elvégzése céljából történő feltartóztatás időtartamával;

2. a fuvarozás megkezdését vagy folytatását átmenetileg akadályozó, a vasút hibáján kívül beállott forgalomszünetelés időtartamával;

3. a fuvarozási szerződés módosításával okozott késedelem időtartamával;

4. az olyan feltartóztatás időtartamával, amely abból ered, hogy a vasút ellenőrzi, egyezik-e az áru a fuvarlevél adataival, vagy megtartották-e a különleges feltételek mellett fuvarozható árukra vonatkozó biztonsági szabályokat, feltéve, hogy az ellenőrzés során szabálytalanságot állapítottak meg;

5. állatoknak a vasúti kocsiból történő kivezetése, itatása vagy állat-egészségügyi vizsgálata elvégzéséből eredő állomási feltartóztatás időtartamával;

6. tömegtöbblet lerakására, az árun, a göngyölegén vagy a csomagoláson végzett javítási munkákra, valamint a küldemény átrakására és rakományigazítására fordított munkák időtartamával, feltéve, hogy azok a feladó hibájából váltak szükségessé;

7. egyéb feltartóztatások időtartamával, feltéve, hogy ezek a feladó vagy az átvevő hibájából váltak szükségessé.

A vasút köteles a küldemény olyan feltartóztatásának okát és időtartamát a fuvarlevélnek a „Fuvarozási határidő meghosszabbítása” rovatába bejegyezni, amely a vasutat a fuvarozási határidő meghosszabbítására jogosítja.

6. § A fuvarozási határidőt megtartottnak kell tekinteni, ha a küldemény a határidő lejártáig a rendeltetési állomásra megérkezik, a vasút erről az átvevőt értesíti és a küldeményt rendelkezésére bocsátja. Az átvevő értesítése a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint történik.

Ha a küldeményt a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint az átvevőnek a fuvarlevélben megjelölt címre házhoz kell fuvarozni, a fuvarozási határidő akkor tekinthető megtartottnak, ha a küldeményt a fuvarozási határidő lejártáig az átvevőnek házhoz fuvarozzák.

Azokban az esetekben, amikor a küldemény egy részét utánküldési rovatlappal továbbítják, a fuvarozási határidő számítására a küldeménynek az a része mérvadó, amelyik az eredeti fuvarlevéllel együtt érkezik meg.

7. § A fuvarozásban részt vevő vasutak eltérő fuvarozási határidőkről is megállapodhatnak.

III. RÉSZ

A FUVARÓZÁSI SZERZŐDÉS VÉGREHAJTÁSA

15. Cikk

A fuvar költségek fizetése

1. § A 13. Cikkben foglaltak alapján számított fuvar költséget a következők szerint kell beszédni:

1. a feladási vasúton végzett fuvarozásért - a feladási állomáson a feladótól vagy a feladási vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint;

2. a rendeltetési vasúton végzett fuvarozásért - a rendeltetési állomáson az átvevőtől vagy a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint;

3. az átmeneti vasutakon végzett fuvarozásért - a feladási állomáson a feladótól vagy a rendeltetési állomáson az átvevőtől. Több átmeneti vasúton végzett fuvarozás esetén megengedett, hogy a költségeket egy vagy több átmeneti vasúton a feladó, a fennmaradó átmeneti vasutakon pedig az átvevő viselje. A fuvar díj fizetésének ez a rendje akkor alkalmazható, ha erről a vasutak egymás között megállapodtak;

4. az átmeneti vasutakon végzett fuvarozásért - a feladótól vagy az átvevőtől olyan költségviselő (szállítványozó, bérmentesítési ügynök stb.) útján, amely valamennyi átmeneti vasúttal a fuvar költségek fizetéséről bérmentesítési megállapodással rendelkezik.

2. § Amennyiben a feladó az átmeneti vasutakon felmerülő fuvar költségeket magára vállalja, köteles a fuvarlevélnek „A feladó a következő átmeneti vasutakon vállalja magára a költségeket” rovatában feltüntetni ezeket a vasutakat a 12.5. számú mellékletben foglaltak szerinti cégjeleikkel.

Ha a feladó egyetlen átmeneti vasúton felmerülő fuvar költségeket sem vállalja magára, köteles a fuvarlevélnek „A feladó a következő átmeneti vasutakon vállalja magára a költségeket” rovatába bejegyezni: „Nem (cirill szöveg)”. Azokat a fuvar költségeket, amelyeket a feladó az átmeneti vasutakon nem vállalt magára, az átvevőre áthárítottaknak kell tekinteni, és a rendeltetési állomáson attól beszédni.

Abban az esetben, ha a feladó a fuvarlevélnek „A feladó a következő átmeneti vasutakon vállalja magára a költségeket” rovatába az előírt bejegyzést, a „Nem” szót nem írta be, az átmeneti vasutakon felmerülő fuvar költségeket az átvevőre áthárítottaknak kell tekinteni, és a rendeltetési állomáson attól beszédni.

Abban az esetben, ha a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás szerint az átmeneti vasutakon végzett fuvarozás költségeit a feladónak kell megfizetnie, ezeknek a költségeknek az átvevőre történő áthárítása nem megengedett.

Abban az esetben, ha a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás szerint az átmeneti vasutakon végzett fuvarozás költségeit az átvevőnek kell megfizetnie, ezeknek a költségeknek a feladó által történő megfizetése nem megengedett.

Amennyiben a fuvardíj fizetése az átmeneti vasutakon költségviselő (szállítványozó, bérmentesítési ügynök stb.) útján történik, a feladó a fuvarlevélnek „A feladó a következő átmeneti vasutakon vállalja magára a költségeket” rovatába köteles bejegyezni az átmeneti vasút - amelyen a fizetés történik - rövidített megnevezését, az illető átmeneti vasúton felmerülő költségeket fizető költségviselő megnevezését és a részére kiadott költségviselői kódszámot. A megjelölt adatokat a fuvarozásban részt vevő valamennyi átmeneti vasútra meg kell adni.

3. § Az árunak két szomszédos ország közötti fuvarozásánál a határállomásokon másik nyomközű vasúti kocsiba végzett átrakás vagy a forgóalvázak másik nyomközű forgóalvázakra való cseréjének díjait a vasút az átvevőtől szedi be, függetlenül attól, hogy ezeket a műveleteket az átvevő vasút (13. Cikk 6. § 1. pont) vagy az átadó vasút (13. Cikk 6. § 2. pont) végzi.

Az árunak átmeneti vasutakon végzett fuvarozása esetében a feladási vasút és az átmeneti vasutak határállomásain a másik nyomközű kocsiba történő átrakásért vagy a forgóalvázaknak másik nyomközű forgóalvázakra való cseréjéért a 13. Cikk 6. § 2. pontja szerint felszámított díjakat a vasút a feladótól, az átvevőtől vagy költségviselőtől (szállítványozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) szedi be aszerint, hogy az átmeneti vasutakon ezeket a költségeket melyikük fizeti. A rendeltetési vasút határállomásán a másik nyomközű vasúti kocsiba végzett átrakásért vagy a forgóalvázaknak másik nyomközű forgóalvázakra való cseréjéért a 13. Cikk 6. §-ának 1. pontja szerint felszámított díjakat az átvevőtől szedi be a vasút.

4. § Ha az átvevő a küldemény átvételét megtagadja, az azt terhelő összes költséget és fuvardíjpótlékot a feladó köteles megfizetni.

5. § Ha a díjszabást a vasút helytelenül alkalmazta, vagy a fuvar költségeket tévesen számította fel, valamint ha azokat nem szedte be, a hiányzó összeget utólag kell megfizetni, a többletet pedig vissza kell téríteni. A beszédetlen vagy a mértéken felül beszédett fuvar költségek elszámolását a fuvarozási szerződés megkötésének napján érvényes díjtételekkel kell végezni.

Az a vasút, amely a költségeket a feladóval vagy az átvevővel elszámolja, érvényes belföldi szabályozása szerint szedi be a hiányzó összeget vagy téríti vissza a többletösszeget.

A hiányzó összeget nem szedi be és a többletösszeget nem téríti vissza a vasút, ha az fuvarlevelenként kevesebb, mint 5 CHF.

6. § A fuvar költségeket és a fuvardíjpótlékokat a vasút annak az országnak a pénznemében szedi be, amely országban a fizetést végzik.

Ha a költségek nem annak az országnak a pénznemében vannak kifejezve, ahol azokat be kell szedni, a költségeket a fizetés napján és helyén érvényes árfolyamon ennek az országnak a pénznemére kell átszámítani.

7. § E cikk rendelkezései nem alkalmazhatók, ha két szomszédos ország vasútjainak állomásai között olyan közvetlen (köteléki) díjszabás van érvényben, amely a költségek beszedéséről másként rendelkezik.

16. Cikk

Utánvét. Készpénzelőleg

Az utánvét és a készpénzelőleg nem megengedett.

17. Cikk

A küldemény kiszolgáltatása. A küldemény kutatása

1. § A vasút köteles a küldeményt a rendeltetési állomásra való megérkezése és a fuvarlevél szerint az átvevőt terhelő összes költség kiegyenlítése után az eredeti fuvarlevéllel és az „értesítőlevél az áru megérkezéséről” megnevezésű lapjával (a fuvarlevél 1. és 5. lapjai) együtt az átvevőnek kiszolgáltatni; az átvevő köteles a költségeket megfizetni és a küldeményt átvenni.

A küldeményt a rendeltetési vasúton érvényes belföldi előírások szerint a költségeknek az átvevő általi kiegyenlítése előtt is ki lehet szolgáltatni.

Az átvevő a küldemény átvételét csak akkor tagadhatja meg, ha az áru állapota sérülés, romlás miatt vagy más okból annyira megváltozott, hogy eredeti rendeltetésének megfelelő teljes vagy részleges felhasználása nem lehetséges.

2. § A fuvarlevél szerint a vasútnak járó díjakat még akkor is teljes összegben kell megfizetni, ha a fuvarlevélben feltüntetett áru egy része hiányzik. Ebben az esetben az átvevő jogosult az áru ki nem szolgáltatott része után a fuvarlevél szerint fizetett összeget a 29. Cikkben foglaltak alapján benyújtott felszólamlás útján visszaigényelni.

3. § Göngyölegben fuvarozott árut, ha tömegét a csomagolásnál megállapítják és minden küldeménydarabon feltüntetik, valamint az egységes szabványtömegű küldeménydarabokat a vasút utánmérlegelés nélkül szolgáltatja ki, amennyiben azok göngyölege, illetőleg csomagolása ép.

4. § A küldemény kiszolgáltatására egyebekben az SZMGSZ rendelkezéseit és az SZMGSZ szükséges rendelkezéseinek hiányában a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozást kell alkalmazni.

5. § Ha a vasút a küldeményt a fuvarozási határidő leteltétől számított 30 napon belül nem szolgáltatja ki az átvevőnek, a feladó vagy az átvevő jogosult a vasúttól a küldemény kutatását kérni.

A kérelmet a feladó a feladási állomáson, az átvevő a rendeltetési állomáson nyújthatja be a 15. számú mellékletnek megfelelő nyomtatványon 2 példányban, a fuvarlevél másodpéldány (a fuvarlevél 3. lapja) vagy az eredeti fuvarlevél és az „értesítőlevél az áru megérkezéséről” megnevezésű lapja (a fuvarlevél 1. és 5. lapjai) egyidejű bemutatásával, legkésőbb a fuvarozási határidő lejártától számított három hónapon belül.

A feladási vagy a rendeltetési állomás keletbélyegzőjének lenyomatával és a kérelmet átvevő dolgozójának aláírásával mindkét példányon köteles elismerni a kérelem átvételét; az egyik példányt a kérelmezőnek vissza kell szolgáltatni.

A küldemény kutatására irányuló kérelem nem tekinthető a 29. Cikk szerinti felszólamlásnak.

6. § Az átvevő elveszettnek tekintheti a küldeményt, ha a 14. Cikkben foglaltak alapján kiszámított fuvarozási határidő lejáratát követő 30 napon belül a vasút az átvevőnek azt nem szolgáltatta ki, és a rendeltetési állomás az átvevő által bemutatott fuvarlevél másodpéldánynak (a fuvarlevél 3. lapja) vagy eredeti fuvarlevélnek és az „értesítőlevél az áru megérkezéséről” megnevezésű lapjának (a fuvarlevél 1. és 5. lapjai) „Az áru megnevezése” rovatába „Az áru nem érkezett meg (cirill szöveg)” bejegyzést tett. A rendeltetési állomás ezt a bejegyzést keletbélyegzőjének lenyomatával igazolni köteles.

Amennyiben a küldemény az említett határidő eltelte után a rendeltetési állomásra mégis megérkezik, az állomás köteles erről az átvevőt értesíteni. Ha a küldemény a fuvarozási határidő lejáratát követő 6 hónapon belül megérkezik, az átvevő köteles azt átvenni, és a vasútnak azokat az összegeket visszafizetni, amelyeket a vasút kártérítés címén az áru elveszéséért, a fuvardíj és a fuvarozással kapcsolatos egyéb költségek megtérítéseként részére kifizetett.

Amennyiben a küldemény elveszéséért járó kártérítést és a felmerült fuvar költségeket a vasút a feladónak fizette ki, a feladó köteles ezt az összeget a vasútnak visszafizetni. Az átvevő mindazonáltal jogosult a fuvarozási határidő túllépésével, valamint a megtalált küldemény részbeni hiányával, tömegének csökkenésével, sérülésével, romlásával vagy más természetű minőségromlásával kapcsolatos kártérítési igényét érvényesíteni.

18. Cikk

Kereskedelmi jegyzőkönyv

1. § A vasút köteles kereskedelmi jegyzőkönyvet felvenni, ha a küldemény állapotát, tömegét vagy darabszámát, valamint a fuvarlevél meglétét a fuvarozás alatt vagy a kiszolgáltatás alkalmával ellenőrzi és ennek során megállapítja, hogy

1. A küldemény teljes mértékben vagy részben elveszett, tömege csökkent, az áru megsérült, megromlott vagy minőségének más természetű romlása következett be;

2. A fuvarlevélben feltüntetett adatok és a tényleges küldemény között az áru megnevezését, tömegét és darabszámát, az árudarabok jeleit (jelzéseit) és számait, átvevőjének és rendeltetési állomásának megnevezését illetően eltérés van;

3. A küldeményhez tartozó fuvarlevél, illetőleg a fuvarlevél egyes lapjai vagy a fuvarlevélhez tartozó küldemény hiányzik; Amennyiben a kereskedelmi jegyzőkönyv nyomtatvány különálló lapokból készül, a jegyzőkönyv valamennyi lapját kell ellátni oldalszámmal, azok mindegyikét alá kell írnia az e cikk 6. §-ában felsorolt személyeknek, és hitelesíteni kell az egyesített állomásnév és keletbélyegző lenyomatával, továbbá minden lap felső részén fel kell tüntetni a kereskedelmi jegyzőkönyv számát. A kitöltést követően a kereskedelmi jegyzőkönyv lapjait össze kell kapcsolni. A kereskedelmi jegyzőkönyv nyomtatvány készülhet önátíró papírra is.

4. A feladó által a küldeményhez felhasznált és a fuvarlevélben felsorolt rakszerek teljes mértékben vagy részben hiányoznak.

Azon állomás, amely egy vagy több ilyen rendellenességet megállapít, SZMGSZ fuvarlevéllel végzett fuvarozásnál köteles az SZMGSZ 16. számú mellékletének megfelelő mintájú, CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel végzett fuvarozásnál pedig az SZMGSZ 22. számú melléklete 8.1. függelékének megfelelő mintájú kereskedelmi jegyzőkönyvet felvenni.

A kereskedelmi jegyzőkönyvet azonban csak akkor kell felvenni, ha az előbb felsorolt rendellenességek kizárólag a küldemény fuvarozásra való felvétele és annak kiszolgáltatása közötti időben keletkezettek.

A kereskedelmi jegyzőkönyv felvételének tényét az állomás köteles a fuvarlevél „Kereskedelmi jegyzőkönyv” rovatába bejegyezni.

Kereskedelmi jegyzőkönyvet kell felvenni akkor is, ha fuvarlevél nélküli üres magán(privát)kocsi vagy bérelt kocsi, illetőleg kocsi nélküli fuvarlevél tényállása kerül megállapításra.

2. § Ha az átvevő a küldemény kiszolgáltatása során az e cikk 1. §-ában megnevezett rendellenességet észlel és erről a rendellenességről a vasút nem vett fel kereskedelmi jegyzőkönyvet, a rendeltetési állomástól köteles haladéktalanul kérni a kereskedelmi jegyzőkönyv felvételét.

A rendeltetési állomás jogosult a kereskedelmi jegyzőkönyv felvételét megtagadni, ha

1. kizárt, hogy a kérdéses rendellenesség a küldemény fuvarozásra való felvétele és annak kiszolgáltatása közötti időben keletkezett;

2. a tömegcsökkenés mértéke nem haladja meg az e cikk 5. §-ában megadott megengedett értékeket.

3. § Amennyiben a rendeltetési vasúton érvényes belföldi előírások a kereskedelmi jegyzőkönyv felvételét a küldemény kiszolgáltatása után is megengedik, az átvevő jogosult az e cikk 1. §-ában megnevezett és a küldemény kiszolgáltatásánál fel nem ismerhető rendellenesség esetén a rendeltetési állomástól a kereskedelmi jegyzőkönyvnek a küldemény kiszolgáltatása utáni felvételét kérni. Ezt a kérelmet az átvevő köteles a rendellenesség megállapítása után haladéktalanul, legkésőbb azonban a küldemény kiszolgáltatását követő 3 napon belül a rendeltetési állomáshoz benyújtani. A kereskedelmi jegyzőkönyvnek a rendeltetési állomás általi felvételéig az átvevő nem változtathatja meg a küldemény állapotát, kivéve ha az a további károsodás megakadályozása érdekében szükséges. Az átvevő a vasúti kocsiról, konténerről, közúti járműszerelvényről, közúti cserefelépítményről, pótkocsiról, félpótkocsiról, gépkocsiról, traktorról vagy más önjáró gépről a kiszolgáltatás után levett kocsizárakat vagy biztonsági kocsizárakat a rendeltetési állomásnak köteles átadni.

A rendeltetési állomás jogosult a kereskedelmi jegyzőkönyv felvételét megtagadni, ha

1. a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás kereskedelmi jegyzőkönyv felvételét a küldemény kiszolgáltatása után nem engedi meg;

2. az átvevő a rendellenesség megállapítása után nem haladéktalanul, hanem a küldemény kiszolgáltatását követő három napon túl nyújtotta be kérelmét a rendeltetési állomásnak;

3. az áru állapotát az átvevő megváltoztatta anélkül, hogy arra a további károsodás megakadályozása érdekében szükség lett volna;

4. kizárt, hogy a kérdéses rendellenesség a küldemény fuvarozásra való felvétele és a kiszolgáltatása közötti időben keletkezett;

5. a tömegcsökkenés mértéke nem haladja meg az e cikk 5. §-ában megadott megengedett értékeket;

6. az átvevő az általa a vasúti kocsiról, konténerről, közúti járműszerelvényről, közúti cserefelépítményről, pótkocsiról, félpótkocsiról, gépkocsiról, traktorról vagy más önjáró gépről levett kocsizárakat vagy biztonsági kocsizárakat nem adta át a rendeltetési állomásnak.

4. § Amennyiben a rendeltetési állomás az e cikk 2. és 3. §-ában foglaltak alapján végzett vizsgálat során megállapítja, hogy az átvevőnek a kereskedelmi jegyzőkönyv

felvételére irányuló kérelme indokolatlan, jogosult az átvevőtől a kérelem alapján történt ellenőrzéssel összefüggő kiadásainak megtérítését, valamint bírság megfizetését igényelni, ha a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás ilyen bírságról rendelkezik.

5. § Abban az esetben, ha a 24. Cikk 1. §-ában megnevezett, természeti tulajdonságainál fogva a fuvarozás közben tömegveszteségnek kitett áru tömegének egy útközbeni állomáson végzett ellenőrzése során a fuvarlevélben megadott tömeggel szemben csökkenést állapítanak meg, akkor erről a tömegveszteségről csak abban az esetben kell kereskedelmi jegyzőkönyvet felvenni, ha annak mértéke a 24. Cikk 1. §-ában megadott értéket meghaladja. Ha azonban az ellenőrzés során megállapított tömegveszteség a 24. Cikk 1. §-ában megadott értéket nem haladja meg, a vasút nem vesz fel kereskedelmi jegyzőkönyvet; ebben az esetben az ellenőrzés alkalmával megállapított tömeget a vasút a fuvarlevélnek „A vasút bejegyzései” rovatába köteles bejegyezni.

Ha a vasút olyan áru tömegének egy útközbeni vagy a rendeltetési állomáson tartott ellenőrzése során, amelynek tömege - az áru természeténél fogva - a fuvarozás során nem csökkenhet, a fuvarlevélben megadott tömeghez viszonyított csökkenését állapítja meg, csak akkor köteles erről a tömeghiányról kereskedelmi jegyzőkönyvet felvenni, ha a fuvarlevélben megadott tömegtől való eltérés 0,2%-nál nagyobb mértékű. Ha azonban az ellenőrzés során megállapított tömeg a fuvarlevélben megadott tömegtől 0,2%-nál kisebb mértékben tér el, a fuvarlevélben megadott tömeget helyesnek kell tekinteni. Hasonlóképpen kell eljárni, ha a tömeg ellenőrzése során tömegtöbbletet állapít meg a vasút.

6. § A kereskedelmi jegyzőkönyvet az SZMG SZ 16. számú mellékletének vagy az SZMG SZ 22. számú melléklete 8.1. függelékének megfelelő mintán megnevezett állomási dolgozó köteles aláírni. Ha a kereskedelmi jegyzőkönyvet a rendeltetési állomáson veszi fel a vasút, azt az átvevő vagy a küldemény átvételére általa meghatalmazott személy is köteles aláírni.

Ha az átvevő nem ért egyet a kereskedelmi jegyzőkönyvbe beírt adatokkal, jogosult erre vonatkozó észrevételeit a kereskedelmi jegyzőkönyvbe bejegyezni, amennyiben azt a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás lehetővé teszi.

7. § A küldemény elveszése, tömegcsökkenése, sérülése, romlása vagy más természetű minőségromlása okainak és mértékének, valamint a kár nagyságának megállapítására a rendeltetési ország belföldi jogszabályaival és előírásaival összhangban szakértői szemlét lehet kérni.

8. § A kereskedelmi jegyzőkönyv egy példányát a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozásban előírt rendben az átvevőnek kell kiszolgáltatni.

9. § Az e cikk 2-8. §-ának az átvevőre vonatkozó rendelkezései a feladóra is érvényesek, amennyiben a küldeményt a vasút a 20. Cikk 2. §-ának 1. pontjában foglaltak értelmében a feladónak visszafuvarozza, vagy egy harmadik személynek

továbbítja, ha a küldeményt a 21. Cikk 3. §-ában hivatkozott belföldi szabályozásnak megfelelően szolgáltatja ki számára.

19. Cikk

A vasút zálogjoga

1. § A fuvarozási szerződésből eredően felmerülő összes költségeinek biztosítására a vasutat az árura zálogjog illeti meg. Ez a jog addig hatályos, amíg az áru a vasút őrzetében van.

2. § A zálogjog hatályát annak az országnak a jogszabályai és előírásai határozzák meg, ahol az árut ki kell szolgáltatni.

IV. RÉSZ

A FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS MÓDOSÍTÁSA

20. Cikk

A fuvarozási szerződés módosításának joga és eljárása

1. § A fuvarozási szerződés módosításának joga a feladót és az átvevőt egyaránt megilleti.

A Vietnami Szocialista Köztársaságba, a Kínai Népköztársaságba vagy a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba irányuló fuvarozásnál, ha a küldemény fuvarlevél szerinti átvevője állami szervezet, akkor a fuvarozási szerződést a rendeltetési ország határállomásain ezen országok külkereskedelmi szervezeteinek meghatalmazottjai módosíthatják.

2. § A feladó a fuvarozási szerződést a következők tekintetében módosíthatja:

1. a küldeményt a feladási állomáson visszakeresheti;
2. módosíthatja a rendeltetési állomást; ilyenkor szükség szerint elő kell írnia azokat a határállomásokat, amelyeken át a küldeményt a fuvarozási szerződés módosítása után továbbítani kell, továbbá a szerződés módosítása miatt előforduló átmeneti vasutakon végzett fuvarozás költségviselőjét, ha ezeken a vasutakon a fuvarköltségek fizetése költségviselő (szállítmányozó, bérmentesítési ügynök stb.) útján történik;

3. módosíthatja a küldemény átvevőjének személyét;

4. kérheti, hogy a küldeményt a feladási állomásra küldjék vissza.

3. § Az átvevő a fuvarozási szerződést a következők tekintetében módosíthatja:

1. módosíthatja a küldemény rendeltetési állomását a rendeltetési országon belül;
2. módosíthatja a küldemény átvevőjének személyét.

Az átvevő a fuvarozási szerződés módosítását e Megállapodás alapján csak a rendeltetési ország belépő határállomásán és csak akkor kérheti, ha a vasút az árut erről az állomásról még nem továbbította.

Ha a küldemény a rendeltetési ország belépő határállomását már elhagyta, az átvevő a fuvarozási szerződés módosítását csak a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint kérheti.

4. § A fuvarozási szerződés olyan módosítása, amely a küldemény megosztását vonja maga után, nem megengedett.

5. § A fuvarozási szerződés a feladónak vagy az átvevőnek a 17. számú melléklet mintája szerinti írásbeli nyilatkozata alapján változtatható meg. A rendeltetési vasút az átvevőnek a fuvarozási szerződés módosítását igénylő nyilatkozatához az e vasúton érvényes belföldi szabályozás szerinti nyomtatványt is használhatja.

A feladó a fuvarozási szerződés módosítását igénylő nyilatkozatát, annak az OSZZSD hivatalos nyelveire történő lefordítását illetően, a 7. Cikk 2. §-ában foglalt rendelkezéseknek megfelelően köteles kitölteni.

A fuvarozási szerződés módosítását igénylő nyilatkozatot egy példányban, minden egyes küldeményre külön kell kitölteni, és azt a feladó a feladási állomásnak, az átvevő pedig a rendeltetési ország belépő határállomásának nyújthatja be. A feladó a nyilatkozat szövegét köteles a fuvarlevél másodpéldánynak (a fuvarlevél 3. lapja) „Az áru megnevezése” rovatába is bejegyezni, és azt a nyilatkozattal egyidejűleg a vasútnak bemutatni.

Az átvevő több fuvarozási szerződés módosítását is kérheti egy nyilatkozattal, amennyiben a vasút ezeket a küldeményeket kocsicsoportban továbbítja, és a módosított fuvarozási szerződés szerint ezeket a küldeményeket ugyanarra a rendeltetési állomásra, ugyanazon átvevő részére kell küldeni.

A feladási állomás a fuvarozási szerződés módosítását igénylő nyilatkozat átvételét a fuvarlevél másodpéldányon a feladó nyilatkozata alatt keletbélyegzőjének lenyomatával és a nyilatkozatot átvevő állomási dolgozó aláírásával köteles elismerni; a feladási állomás a fuvarlevél másodpéldányt köteles a feladónak visszaadni.

Az átvevő a fuvarozási szerződés módosítását igénylő nyilatkozatot a fuvarlevél másodpéldány bemutatása nélkül is tehet.

6. § A feladási állomás vagy a határállomás, ha a küldemény ezen már áthaladt, köteles a feladónak a fuvarozási szerződés módosítását igénylő nyilatkozatáról - a feladó költségére - az útvonalon fekvő állomásokat és a rendeltetési állomást távirattal

értesíteni. A táviratot meg kell erősíteni a fuvarozási szerződés módosítását igénylő eredeti nyilatkozatnak a távirat alapján a küldeményt feltartóztató állomásra történő elküldésével. Ez az állomás azonban a feladási állomás távirati közlése alapján, a feladó írásos nyilatkozata megérkezésének megvárása nélkül is köteles a fuvarozási szerződést módosítani.

A vasút ilyen esetben nem felel a feladó nyilatkozatát tartalmazó távirat szövegének esetleges hibás továbbításáért.

7. § A feladónak a fuvarozási szerződés módosítására vonatkozó joga megszűnik, amikor az átvevő a fuvarlevelet átveszi vagy a küldemény a rendeltetési vasút belépő határállomására megérkezik, amennyiben erre az állomásra már megérkezett az átvevőnek a fuvarozási szerződés megváltoztatását igénylő írásos nyilatkozata vagy a rendeltetési állomásnak erről szóló távirati közlése.

8. § A feladó nem felel a fuvarozási szerződésnek az átvevő írásos nyilatkozata vagy a rendeltetési állomás távirati közlése alapján történt módosításából származó következményekért.

9. § A fuvarozási szerződést a feladó és az átvevő egyaránt csak egy alkalommal változtathatja meg.

10. § A vasút csak abban az esetben tagadhatja meg a fuvarozási szerződés módosítását, vagy késleltetheti annak végrehajtását, ha:

1. a rendelkezést az írásos nyilatkozat, illetőleg a feladási vagy rendeltetési állomás távirati közlésének megérkezésekor a rendeltetési vasútnak a fuvarozási szerződés módosítására kötelezett állomása nem tudja végrehajtani;

2. a végrehajtás a vasúti üzemet zavarná;

3. a végrehajtás ellenkezik azon országok jogszabályaival és előírásaival, amelyek vasúttjai a fuvarozásban részt vesznek;

4. a rendeltetési állomás módosítása esetében az áru értéke nem fedezi az új rendeltetési állomásig előreláthatóan felmerülő összes költséget, kivéve ha azokat azonnal kiegyenlítik, vagy biztosítékkal fedezik.

11. § Az e cikk 10. §-ában említett esetekben a vasút lehetőleg azonnal köteles értesíteni a feladót, illetőleg az átvevőt azokról az akadályokról, amelyek a fuvarozási szerződés módosítását gátolják.

Ha a vasút ezeket az akadályokat előre nem láthatta és a fuvarozási szerződést módosította, az ebből eredő valamennyi következményért a feladó vagy az átvevő viseli a felelősséget aszerint, hogy melyikük kérte a fuvarozási szerződés módosítását.

12. § A fuvarozási szerződés módosítása esetében a vasút ennek költségeit - a következő különleges esetek figyelembevételével - a 13. és 15. Cikkben foglaltaknak megfelelően számítja fel és szedi be:

1. ha a küldeményt egy útközbeni állomáson kell kiszolgáltatni, a vasút a költségeket csak a kérdéses állomásig történő fuvarozásért számítja fel és szedi be. Ha a küldeményt az új rendeltetési állomástól már továbbfuvarozták és a vasút azt erre az állomásra visszafuvarozza, akkor a feltartóztató állomásig végzett fuvarozás költségein felül a feltartóztató állomástól az új rendeltetési állomásig történő fuvarozás költségeit is felszámítja és beszedi;

2. ha a küldeményt az eredeti rendeltetési állomáson túl fekvő vagy nem az eredeti fuvarozási útvonalon fekvő állomásra kell fuvarozni, a vasút a költségeket az eredeti rendeltetési vagy a feltartóztató állomásig és ettől a feltartóztató állomástól az új rendeltetési állomásig végzett fuvarozásért elkülönítve számítja fel és szedi be;

3. ha a küldeményt a feladási állomásra kell visszafuvarozni, a vasút a költségeket addig az állomásig, amelyről a küldeményt visszafuvarozzák és ettől az állomástól a feladási állomásig végzett fuvarozásért elkülönítve számítja fel, és szedi be a feladótól.

13. § A fuvarozási szerződés módosításáért díjat kell fizetni. A vasút ezt a díjat a fuvarozási szerződés módosítását végrehajtó vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint számítja fel, míg beszédését a 15. Cikkben foglaltaknak megfelelően végzi.

Ha a fuvarozási szerződés módosítása következtében a küldemény fuvarozása vagy kiszolgáltatása a vasút hibáján kívül eső okból késedelmet szenved, a feltartóztatás idejére a mellékdíjakat, fuvardíjpótlékokat és egyéb költségeket, mint pl. fekbért, kocsiálláspénzt stb. - kivéve az átmeneti vasutakon felmerült bírság jellegű kocsiálláspénzt - annak a vasútnak az érvényes belföldi előírásai és az ilyen fuvarozásokhoz általa alkalmazott díjszabások szerint kell felszámítani, amelyen a feltartóztatás történt. A fuvarozási szerződés módosítása miatt az átmeneti vasutakon előfordult kocsiácsorgásért a bírság jellegű kocsiálláspénzt a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás szerint kell felszámítani.

A vasút a mellékdíjakat, a kocsiálláspénzt és az egyéb költségeket megfelelő bizonylatokkal igazolni köteles, és be kell jegyezze a fuvarlevélbe; azokat a feladótól, az átvevőtől vagy a költségviselőtől (szállítmányozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) kell beszédni aszerint, hogy a fuvar költségeket a 15. Cikkben foglalt rendelkezések értelmében melyikük köteles megfizetni.

21. Cikk

Fuvarozási és kiszolgáltatási akadály

1. § Amennyiben a feladási állomáson vagy útközben fuvarozási akadály keletkezik, a vasút dönti el, hogy szükséges-e a feladótól rendelkezést kérni, vagy

célszerűbb-e a küldeményt a fuvarozási útvonal megváltoztatásával a rendeltetési állomásra továbbítani. A vasút jogosult a fuvardíjat a módosított fuvarozási útvonalra beszedni és az ennek megfelelően meghosszabbított fuvarozási határidővel számolni azon esetek kivételével, amikor maga hibáztatható a fuvarozási akadály keletkezésében.

2. § Ha más fuvarozási útvonal nem áll rendelkezésre, a továbbfuvarozás más okból nem lehetséges, vagy a kiszolgáltatás akadályba ütközik, azon állomás, amelyen az akadály keletkezett, köteles erről a feladót a feladási állomás útján küldött távirattal haladéktalanul értesíteni és tőle rendelkezést kérni. Ebben a táviratban az állomásnak valamennyi rendelkezésére álló adatot közölnie kell a feladóval.

Az állomás ugyanakkor nem köteles rendelkezést kérni, ha olyan átmeneti jellegű akadályról van szó, amely a 3. Cikk 3. §-ának 1. pontjában leírt okból keletkezett.

A feladó a fuvarozási, illetőleg kiszolgáltatási akadály keletkezése esetére a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatában rendelkezhet a küldeménnyel való teendőkről. Ha ezen rendelkezések a vasút megítélése szerint nem hajthatók végre, köteles a feladótól újabb rendelkezést kérni.

A feladási állomás a fuvarozási vagy a kiszolgáltatási akadályról szóló távirat kézhezvétele után az előírt módon vagy a belföldi előírásoknak megfelelően haladéktalanul köteles értesíteni a feladót. A feladó köteles az értesítés hátoldalán rendelkezni a küldeménnyel való teendőkről vagy a belföldi előírásoknak megfelelően közölni rendelkezését, és az értesítést az állomásnak visszaszolgáltatni.

A feladó az értesítés visszaszolgáltatásakor vagy a belföldi előírásoknak megfelelő rendelkezés közlésekor köteles a fuvarlevél másodpéldányt (a fuvarlevél 3. lapja) a feladási állomásnak bemutatni, hogy arra a feladó megfelelő rendelkezését rávezethessék. Ha a feladó nem mutatja be a fuvarlevél másodpéldányt, az értesítés hátoldalára rávezetett vagy a belföldi előírásoknak megfelelően közölt rendelkezését érvénytelennek kell tekinteni, és a feladási állomás a feladó rendelkezésének hiányáról fogja értesíteni azt az állomást, amelyen az akadály keletkezett. A küldeményt feltartóztató vasút ebben az esetben érvényes belföldi szabályozása szerint jár el.

Ha a feladási állomásra érkezett értesítés a fuvarozási útvonal megváltoztatására vagy a küldemény átvételének az átvevő részéről történt megtagadására vonatkozik, a feladó a fuvarlevél másodpéldány bemutatása nélkül is rendelkezhet.

A feladási állomás a feladó rendelkezéséről értesíti azt az állomást, amelyen az akadály keletkezett. A feladási vasút a feladó értesítésével kapcsolatos költségeket érvényes belföldi szabályozása szerint a feladótól szedi be.

Ha a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály a fuvarozási szerződésnek az átvevő által történt módosítása után keletkezett, a vasút erről azt az átvevőt értesíti, aki a fuvarozási szerződés módosítását kérte. Az átvevő értesítésével kapcsolatos

költségeket a rendeltetési vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint az átvevőtől kell beszédni.

3. § Amennyiben a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadályról az illető állomás által értesített feladótól az értesítés elküldésének időpontjától számított 8 napon belül - gyorsan romló áruknál 4 napon belül - az állomásra nem érkezik rendelkezés, vagy végrehajthatatlan rendelkezés érkezik, akkor a küldeménnyel azon a vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint kell eljárni, amelyen az akadály keletkezett.

Ha attól kell tartani, hogy a gyorsan romló áru megromlik, akkor az a vasút, amelyen a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály keletkezett, a küldeménnyel a 4 napos határidő bevétele nélkül, érvényes belföldi szabályozása szerint köteles eljárni.

4. § Amennyiben a fuvarozási akadály a feladó rendelkezésének megérkezése előtt megszűnik, azon állomás, amelyen a fuvarozási akadály keletkezett, köteles a küldeményt a rendelkezés bevétele nélkül a rendeltetési állomásra továbbítani és a feladót erről haladéktalanul értesíteni.

5. § Amennyiben a vasút az árut eladta, az eladásból befolyt összeget, a vasutat a 13. Cikk 1. §-a szerint megillető költségek, a fuvardíjpótlékok és az eladással járó ráfordítások levonása után a feladó rendelkezésére bocsátja. Ha az áru eladásából befolyt összeg nem fedezi a felszámított költségeket, a különbözetet a feladó köteles megfizetni.

6. § Az e cikk 1., 3., 4. és 5. §-ában foglalt rendelkezések értelemszerűen az átvevőre is érvényesek, ha a fuvarozási szerződést a 20. Cikkben foglaltak szerint módosította.

7. § Amennyiben a küldemény fuvarozása vagy kiszolgáltatása során a feladónak vagy az átvevőnek felróható okból fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály keletkezik, a vasút részére mindazokat a költségeket meg kell téríteniük, amelyek a fuvarozás vagy a kiszolgáltatás késleltetése következtében felmerültek. Ha a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály a feladó vagy az átvevő hibáján kívül eső okból keletkezett, a vasút részére valamennyi olyan költséget kötelesek megtéríteni, amely azért merült fel, mert a feladó vagy az átvevő a vasútnak a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadállyal kapcsolatos megkeresésére az e cikk 3. §-ában meghatározott határidőn belül nem adott rendelkezést, vagy az általa adott rendelkezés végrehajthatatlan volt.

Ha az akadály a feladási vagy a rendeltetési vasúton keletkezett, ezeket a költségeket az e vasutakon érvényes belföldi előírások és az ilyen fuvarozásokhoz általuk alkalmazott díjszabások szerint kell felszámítani.

Ha az akadály átmeneti vasúton keletkezett, ezeket a költségeket az érintett vasutak által a kérdéses nemzetközi forgalomban alkalmazott átmeneti díjszabás szerint kell felszámítani; ha azonban az átmeneti díjszabás ezen esetekre nem tartalmaz ilyen költségeket, azok számítása az érintett átmeneti vasutakon érvényes belföldi előírások

és a vonatkozó átmeneti vasút által az ilyen fuvarozásokhoz alkalmazott díjszabások szerint történik.

Az előzőekben említett valamennyi költséget be kell vezetni a fuvarlevélbe és azokat a feladótól, az átvevőtől vagy a költségviselőtől (szállítmányozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) kell beszedni aszerint, hogy a 15. Cikkben foglaltak értelmében melyikük viseli a fuvarköltséget.

8. § Fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály okán végrehajtott fuvarozási szerződésmódosítás esetén a 20. Cikk idevonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. Ezen esetekben a 20. Cikk 9. §-ában foglaltak nem alkalmazhatók.

V. RÉSZ

A VASÚT FELELŐSSÉGE

22. Cikk

A vasutak egyetemleges felelőssége

1. § Az a vasút, amely az árut SZMGSZ fuvarlevéllel fuvarozásra átvette, felelősséggel tartozik a fuvarozási szerződésben foglaltak végrehajtásáért a fuvarozás teljes útvonalán, a küldeménynek a rendeltetési állomáson végzett kiszolgáltatásáig, míg az árunak olyan országokba való újrafeladása esetén, amely országok vasútjai ennek a Megállapodásnak nem részesei, az áru fuvarozásra más, közvetlen nemzetközi vasúti áru fuvarozást szabályozó megállapodás fuvarlevelének kiállításáig; az olyan országokban feladott áru újrafeladása esetén, amelyek ennek a Megállapodásnak nem részesei, az SZMGSZ fuvarlevél kiállítását követően.

2. § Az a vasút, amely az árut CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel fuvarozásra átvette, felelősséggel tartozik a fuvarozási szerződésben foglaltak végrehajtásáért az árunak fuvarozásra történt felvételétől a fuvarlevélnek az újrafeladást végző állomás egyesített állomásnév- és keletbélyegző lenyomatával történő ellátásáig, ellenkező irányban pedig a fuvarlevélnek az újrafeladást végző állomás egyesített állomásnév- és keletbélyegző lenyomatával történő ellátásától a rendeltetési állomáson végzett kiszolgáltatásáig.

3. § Minden további vasút azáltal, hogy az árut a fuvarlevéllel együtt átveszi, belép a fuvarozási szerződésbe és vállalja az ebből eredő kötelezettségeket.

23. Cikk

A felelősség mértéke

1. § A vasút - az e részben meghatározott feltételek szerint - felelős a fuvarozási határidő túllépéséért és az áru teljes vagy részleges elveszése, tömegének csökkenése, megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása következtében az áru fuvarozásra történt felvételétől a rendeltetési állomáson végzett kiszolgáltatásáig terjedő idő alatt keletkezett kárért, míg az árunak olyan országokba történő újrafeladása

esetében, amelynek vasútjai ennek a Megállapodásnak nem részesei, az árunak más, közvetlen nemzetközi vasúti áru fuvarozást szabályozó megállapodás fuvarlevelével történő feladásáig.

A vasút felelős a feladó vagy a vámhatóság által a 11. Cikk 1. és 3. §-ában foglaltak szerint a fuvarlevélhez csatolt és abban felsorolt kísérőiratok elveszéséért, valamint a fuvarozási szerződés megváltoztatására a 20. Cikk 2. és 3. §-ában foglaltaknak megfelelően tett nyilatkozat végrehajtásának elmulasztásából eredő következményekért, ha ezek a vasút vétkességére vezethetők vissza.

Az árunak CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel végzett fuvarozása esetén a vasút e fejezetben szabályozott felelőssége az árunak fuvarozásra történt felvételétől a CIM/SZMGSZ fuvarlevélnek az újrafeladást végző állomás egyesített állomásnév- és keletbélyegző lenyomatával történő ellátásáig, ellenkező irányban pedig a fuvarlevélnek az újrafeladást végző állomás egyesített állomásnév- és keletbélyegző lenyomatával történő ellátásától a rendeltetési állomáson végzett kiszolgáltatásáig terjed.

2. § A vasút bármilyen felelőssége esetén sem köteles nagyobb összegű kártérítést fizetni, mint amennyit az áru teljes elveszése esetében kellene fizetnie.

3. § A vasút mentesül a felelősség alól a fuvarozásra felvett áru teljes vagy részleges elveszése, tömegének csökkenése, sérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása esetén, ha az elveszés, a tömegcsökkenés, a sérülés, a megromlás vagy a más természetű minőségromlás a következő okokból keletkezett:

1. olyan körülmények, amelyeket a vasút nem kerülhetett ki, és amelyeknek következményeit nem állott módjában elhárítani;

2. az árunak, a göngyölegnek és a csomagolásnak a feladási állomáson, a fuvarozásra való felvételkor nem megfelelő minősége vagy különleges természeti és fizikai tulajdonságai, amelyek öngyulladás, törést - beleértve az üveg, polietilén, fém, fa, kerámia és egyéb göngyöleg és csomagolásféleségek légtömör zárásának sérülését is - , továbbá rozsdásodást, belső romlást vagy hasonló következményeket okoztak;

3. a feladó vagy az átvevő vétkessége, illetőleg olyan rendelkezése, minek következtében a vasút nem hibáztatható;

4. az árunak a feladó vagy az átvevő által végzett berakásával, illetőleg kirakásával összefüggő ok. A feladó által a vasúti kocsiba végzett berakás a 9. Cikk 4. §-a szerint a fuvarlevél „Berakta” rovatába tett bejegyzésből állapítható meg. Ha ebben a rovatban nincs bejegyzés a berakó kilétéről, azt kell vélelmezni, hogy az árut a feladó rakta be;

5. az árunak nyitott kocsiban végzett fuvarozása, ha a feladási vasúton érvényes szabályozás a nyitott kocsiban történő fuvarozást megengedi;

6. a feladó, az átvevő vagy az általuk biztosított kísérő a 3. számú mellékletben foglalt előírásokat nem tartotta meg, vagy a kísérő nem felelt meg ezen előírások követelményeinek;

7. a küldemény fuvarozásához a 9. Cikk 1. §-ában foglaltak szerint szükséges göngyöleg vagy csomagolás hiánya, ha ezáltal az áru állagvédelme a fuvarozás teljes útvonalán nem volt biztosítva;

8. az áru göngyölegének vagy csomagolásának olyan hiányossága, amelyet a feladási állomáson az árunak a fuvarozásra való felvétele alkalmával a vasút külső szemrevételezéssel nem ismerhetett fel, s ha ezáltal az áru állagvédelme a fuvarozás teljes útvonalán nem volt biztosítva;

9. a feladó a fuvarozásból kizárt tárgyat helytelen, pontatlan vagy hiányos megnevezéssel adott fel fuvarozásra;

10. a feladó különleges feltételek mellett fuvarozható árut helytelen, pontatlan vagy hiányos megnevezéssel, valamint az e Megállapodásban foglalt rendelkezéseket figyelmen kívül hagyva adott fel fuvarozásra;

11. az áru különleges tulajdonságaiból adódó tömegcsökkenése, amennyiben a csökkenés a 24. Cikk 1. §-ában megállapított mértéket nem haladja meg;

12. a feladó az árut annak fuvarozására alkalmatlan vasúti kocsiba vagy konténerbe rakta be, jóllehet a feladónak ezt a hiányosságot a kocsi vagy a konténer állapotának a 9. Cikk 4. §-ban, illetőleg a 8. számú melléklet 11. §-ban foglaltak szerint végzett vizsgálata során fel kellett volna ismernie; a feladó által a vasúti kocsiba végzett berakás a 9. Cikk 4. § szerint a fuvarlevél „Berakta” rovatába tett bejegyzésből állapítható meg. Ha ebben a rovatban nincs bejegyzés a berakó kilétéről, azt kell vélelmezni, hogy az árut a feladó rakta be;

13. a feladó, az átvevő vagy az erre felhatalmazott személy a vám vagy egyéb hatósági előírásokat egyáltalán nem vagy nem a kellő módon teljesítette.

4. § A vasút mentesül a felelősség alól a következő esetekben:

1. göngyölegben fuvarozott vagy kötegelt kisáru küldemény tömegének csökkenése esetén, ha a küldeménynek az átvevő részére történő kiszolgáltatásánál az árudarabok mennyisége teljes és a göngyölegük vagy kötegelésük sértetlen volt, továbbá ha a küldemény tömegcsökkenéséhez esetleg okot szolgáltató külső behatásnak nincs nyoma;

2. göngyöleg nélküli vagy kötegeletlen kisáru küldemény tömegének csökkenése esetén, ha a küldeménynek az átvevő részére történő kiszolgáltatásánál az árudarabok mennyisége teljes volt és a küldemény tömegcsökkenéséhez esetleg okot szolgáltató külső behatásnak nincs nyoma;

3. tömegcsökkenés és árudarabok hiánya esetén, ha a küldeményt a feladó rakta be a fuvarozáshoz felhasznált vasúti kocsiba, konténerbe, közúti járműszerelvény, tehergépkocsi, kocsiszekrényébe, közúti cserefelépítménybe, pótkocsiba, félpótkocsiba és az átvevőnek való kiszolgáltatáskor a feladónak, illetőleg a feladási állomásnak a 9. Cikk 8. §-ában és az SZMGSZ 21. számú mellékletének 8. és 10. §-ában foglalt rendelkezésekkel összhangban feltett kocsizárjai vagy biztonsági kocsizárjai sértetlenek voltak, valamint ha a küldemény tömegcsökkenésére vagy az árudarabok hiányára esetleg okot szolgáltató külső behatásnak nincs nyoma;

4. kocsizárral lezárt közúti járműszerelvényekben, közúti cserefelépítményben, pótkocsiban, félpótkocsikban, gépkocsikban, traktorokban és más önjáró gépekben elhelyezett leszerelhető tartozékok és alkatrészek teljes vagy részleges elveszése esetén, ha ezeket a közúti járműszerelvényeket, közúti cserefelépítményeket, pótkocsikat, félpótkocsikat, gépkocsikat, traktorokat vagy más önjáró gépeket az átvevőnek sértetlen és az SZMGSZ 7. számú mellékletének 3. §-ában, illetőleg az SZMGSZ 21. számú mellékletének 8. és 10. §-ában foglalt rendelkezésekkel összhangban feltett feladói kocsizárral vagy biztonsági kocsizárral, valamint sérülés nélkül szolgáltatott ki, illetőleg a leszerelhető tartozékok és alkatrészek teljes vagy részleges elveszésére esetleg okot szolgáltató külső behatásnak nincs nyoma.

A feladó vagy a feladási állomás kocsizárjaival vagy biztonsági kocsizárjaival azonos elbírálás alá esik minden sértetlen vámszár és a 9. Cikk 8. §-ában, az SZMGSZ 7. számú mellékletének 3. §-ában, illetőleg az SZMGSZ 21. számú mellékletének 8. és 10. §-ában foglalt rendelkezéseknek megfelelően a fuvarozásban részt vevő bármely vasút által feltett kocsizár vagy biztonsági kocsizár, amennyiben a határ- és vámmellenőrzés, valamint az állat- és növény-egészségügyi vagy egyéb vizsgálat céljából a vasúti kocsit, konténer, a közúti járműszerelvényt, közúti cserefelépítményt, pótkocsit, félpótkocsit, gépkocsit, traktort vagy más önjáró gépet felnyitották, és ennek következtében cserélték az eredetileg feltett zárat. Ha a továbbítási útvonalon az említett határ- és vámmellenőrzést vagy más vizsgálatokat többször kell elvégezni, akkor a vámszervek vagy a határállomások által valamennyi ilyen vizsgálat alkalmával feltett, sértetlen kocsizár vagy biztonsági kocsizár a feladó vagy a feladási állomás kocsizárjával vagy biztonsági kocsizárjával azonos elbírálás alá esik.

A vasúti kocsinak, konténernek, közúti járműszerelvénynek, közúti cserefelépítménynek, pótkocsinak, félpótkocsinak, gépkocsinak, traktornak vagy más önjáró gépnek a felnyitásáról és az azokra feltett kocsizáraknak vagy biztonsági kocsizáraknak a cseréjéről a vasút a 18. számú mellékletben szereplő minta szerinti jegyzőkönyvet - „Jegyzőkönyv a vasúti kocsinak, konténernek, gépkocsinak, traktornak vagy más önjáró gépnek, közúti járműszerelvénynek, közúti cserefelépítménynek, pótkocsinak, félpótkocsinak a határ- vagy vámmellenőrzés, valamint állat- és növény-egészségügyi, illetőleg egyéb vizsgálat céljából történt felnyitásáról” - köteles felvenni, vagy a felnyitást a fuvarlevélnek „A vasút bejegyzései” rovatába tett bejegyzéssel elismerni. A felnyitási jegyzőkönyvet hitelesíteni kell az ellenőrzést végző alkalmazottnak és a vasút megbízottjának aláírásával, illetőleg a kocsizárat vagy biztonsági kocsizárat cserélő állomás keletbélyegzőjének lenyomatával; a felnyitásról a fuvarlevélbe írt bejegyzést pedig a kocsizárat vagy biztonsági kocsizárat cserélő állomás

alkalmazottjának aláírásával és ezen állomás keletbélyegzőjének lenyomatával, valamint - amennyiben utóbbiakat az ellenőrzést végző ország belföldi jogszabályai és előírásai megkövetelik - az ellenőrzést végző alkalmazottak aláírásával kell hitelesíteni.

A felnyitási jegyzőkönyv vagy a felnyitásról és a kocsizárak vagy a biztonsági kocsizárak cseréjéről a fuvarlevélbe tett bejegyzés csak azt tanúsítja, hogy a vasúti kocsit, a konténert, a gépkocsit, traktort vagy más önjáró gépet, a közúti járműszerelvényt, közúti cserefelépítményt, pótkocsit, vagy félpótkocsit a határ- és vámellenőrzés, illetőleg egyéb vizsgálatok céljából felnyitották, de nem bizonylatolja a küldemény sértetlenségét és az áru állapotát.

A felnyitási jegyzőkönyv egy példányát a vasút a fuvarlevélhez csatolja és azt a rendeltetési állomáson a küldeménnyel és a fuvarlevél 1. és 5. lapjaival együtt az átvevőnek kiszolgáltatja.

A küldeménynek a 2. Cikk 2. §-a szerint olyan országokból végzett fuvarozásánál, amelyek vasútjai e Megállapodásban nem részesek, olyan országokba, amelyek vasútjai e Megállapodásban részesek, a vasúti kocsin, a konténeren, a közúti járműszerelvényen, a közúti cserefelépítményen, pótkocsin, vagy a félpótkocsin lévő azon kocsizárak vagy biztonsági kocsizárak, amelyekkel a vasúti kocsi, a konténer, a közúti járműszerelvény, a közúti cserefelépítmény, pótkocsi vagy a félpótkocsi az e Megállapodásban részes első vasút belépő határállomására érkezik, és amelyek közvetlen nemzetközi forgalomra vonatkozó másik megállapodás fuvarlevelével végzett megelőző fuvarozáshoz tartoznak, azonos elbírálás alá esnek azokkal a kocsizárakkal vagy biztonsági kocsizárakkal, amelyeket a 9. Cikk 8. §-ában és az SZMGSZ 21. számú mellékletének 8. és 10. §-ában foglalt rendelkezéseknek megfelelően a feladó, illetőleg a feladási állomás köteles feltenni.

5. § A vasutak a fuvarozási határidő túllépéséért a következők szerint mentesülnek a felelősség alól:

1. hófúvás, árvíz, földcsuszamlás és más természeti csapások esetében 15 napig terjedő időre - az illető ország központi vasúti szervének rendelkezése alapján;

2. más olyan körülmények esetében, amelyek a forgalom szüneteltetését vagy korlátozását teszik szükségessé az illető ország kormányának rendelkezése alapján.

6. § A feladónak az áru tömegéről vagy darabszámáról a fuvarlevélbe bevezetett adatai a vasút ellen csak akkor szolgálhatnak bizonyítékul, ha a vasút:

1. a tömeget ellenőrizte és az áru tömegére vonatkozó adatokat a fuvarlevélnek „Az áru tömegét (kg-ban) megállapította a vasút” rovatába bejegyezte, továbbá „A mérlegelő állomás bélyegzője, aláírás” rovatában ezt igazolta;

2. a darabszámot ellenőrizte és a darabszámra vonatkozó adatokat a fuvarlevélnek „A vasút bejegyzései” rovatába bejegyezte, továbbá alkalmazottjának aláírásával és az állomás bélyegzőlenyomatával igazolta.

Ez a rendelkezés nem érvényes az e cikk 4. §-ában felsorolt esetekben.

7. § Amennyiben az áru részleges hiánya, tömegének csökkenése, sérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása esetén a 18. Cikk 3. §-ában foglaltaknak megfelelően a kiszolgáltatás után vesz fel a vasút kereskedelmi jegyzőkönyvet, akkor a feladó vagy az átvevő köteles bizonyítani, hogy a kár az árunak a fuvarozásra való felvétele és a kiszolgáltatása közötti időszakban keletkezett.

8. § A vasutat terheli annak bizonyítása, hogy az áru teljes vagy részleges elveszése, tömegének csökkenése, sérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása az e cikk 3. §-ának 1. és 3. pontjaiban felsorolt okokból keletkezett.

9. § Ha az eset körülményei szerint az áru teljes vagy részleges elveszése, tömegének csökkenése, sérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása az e cikk 3. §-ának 2. és 4-13. pontjaiban felsorolt okokból keletkezhetett, mindaddig ezt kell vélelmezni, amíg a feladó vagy az átvevő ennek ellenkezőjét nem bizonyítja. Ez a vélelem nem érvényes az e cikk 3. §-ának 5. pontjában felsorolt esetekben, ha egész árudarabok vesztek el.

10. § Amennyiben a jelen Megállapodásban nem részes országból CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel végzett fuvarozásnál a CIM/SZMGSZ fuvarlevélnek az újrafeladás helyén keletbélyegzővel történt lebélyegzését követően az áru sérülését vagy részleges elveszését állapítják meg, és az SZMGSZ Megállapodást alkalmazó vasút a küldeményt szemrevételezéssel megállapítható sérülésektől mentesen vette át, ellenkezőjének bizonyításáig azt kell vélelmezni, hogy az áru sérülése vagy részleges elveszése a fuvarozási szerződésnek az SZMGSZ érvényességi területén történt végrehajtása során keletkezett.

Amennyiben a jelen Megállapodásban részes országból CIM/SZMGSZ fuvarlevéllel végzett fuvarozásnál a CIM/SZMGSZ fuvarlevélnek az újrafeladás helyén keletbélyegzővel történt lebélyegzését követően az áru sérülését vagy részleges elveszését állapítják meg, és a CIM Egységes Szabályokat alkalmazó vasút a küldeményt szemrevételezéssel megállapítható sérülésektől mentesen vette át, ellenkezőjének bizonyításáig azt kell vélelmezni, hogy az áru sérülése vagy részleges elveszése a fuvarozási szerződésnek a CIM érvényességi területén történt végrehajtása során keletkezett.

Ez a vélelem érvényes attól függetlenül, hogy az árut másik nyomtávolságú vasúti kocsiba átrakták, vagy sem.

24. Cikk

A felelősség korlátozása a tömeg csökkenése esetén

1. § A vasút azon áruféleségek fuvarozása esetén, amelyek tömege természeti tulajdonságaik következtében a fuvarozás alatt csökken, függetlenül a megtett útvonal hosszától, nem felel a tömegveszteségért a következőkben megadott mértékig:

1. a tömeg 2%-a a folyékony, nedves vagy nyers (friss) állapotban fuvarozásra feladott, valamint a következő áruknál:

mangánérc és krómérc,
rézgálic,
magnézium és egyéb vegyi nyersanyagok ömlesztve,
só,
friss gyümölcs,
friss zöldségfélék,
kikészített, sózott nyersbőr és szőrmék,
dohány,
friss, hűtött hús,
banán és citrusfélék gyümölcsei,
friss bogyós termés;

2. a tömeg 1,5%-a a következő áruknál:

tűzifa, haszonfa, bambusz és faszén,
ásványi eredetű építőanyagok,
zsírok,
sózott, szárított hal,
trágya;

3. a tömeg 1%-a a következő áruknál:

ásványi tüzelőanyag,
ásványolaj és kőszénkocsz,
vasérc,
fakéreg,
mosatlan gyapjú,
komló,
szappan,
gyökér,
fagyasztott hús,
vágott baromfi,
füstölt húсару,
fagyasztott hal,
tengeri termékek,
fagyasztott szárnyashús,
kolbász és különféle húсару;

4. a tömeg 0,5%-a a fuvarozás alatt tömegcsökkenésnek kitett minden egyéb szárazárunál;

5. üveg és más, olyan göngyölegben végzett áru fuvarozásnál, ahol a göngyöleg fizikai tulajdonságai következtében fordulhat elő törés (23. Cikk 3. § 2. pont), a veszteségnorma a teljes mennyiség 1%-a.

Átrakásos forgalomban az ömlesztve, szórva vagy tartálykocsiban fuvarozott, az előzőekben felsorolt áruk esetében az e szakasz 1-4. pontjaiban megadott csökkenési mértékek minden egyes átrakásnál 0,3%-kal megemelkednek.

2. § Az e cikk 1. §-ban említett felelősségkorlátozás nem alkalmazható, ha a feladó vagy az átvevő bebizonyítja, hogy a tömegcsökkenés nem az áru természeti tulajdonságaira vezethető vissza.

3. § Azon esetekben, ha a vasút egy fuvarlevéllel több árudarabot fuvarozott és az egyes darabok tömegét a feladáskor a fuvarlevélben külön feltüntették, a tömegvesztés megengedett mértékét minden egyes árudarabra külön kell számítani.

4. § A teljes küldemény vagy egyes árudarabok elveszése esetén a kártérítés kiszámításánál az elveszett teljes küldemény vagy egyes árudarabok után tömegcsökkenés címén levonásnak helye nincsen.

25. Cikk

A kártérítés mértéke a küldemény teljes vagy részleges elveszése esetén

1. § Amennyiben a vasút e Megállapodás rendelkezései alapján a küldemény teljes vagy részleges elveszéséért a feladónak vagy az átvevőnek kártérítést köteles fizetni, ennek összegét a külföldi szállító számlájában vagy a felszólamlás benyújtásának országában hatályos szabályozásnak megfelelően hitelesített számlakivonatban feltüntetett ár alapján kell kiszámítani.

Ha a teljes mértékben vagy részben elveszett küldemény értékét nem lehet az említett módon meghatározni, azt állami szakértőnek kell megállapítania.

Értékbevallással feladott küldemény teljes vagy részleges elveszése esetében a vasút a feladónak vagy az átvevőnek kártérítésként a bevallott értéket vagy a bevallott értéknek a küldemény elveszett részére eső hányadát fizeti.

Az olyan ingóságok teljes vagy részleges elveszése esetében, amelyek fuvarlevelének „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó „Értékbevallás nélkül (cirill szöveg)” bejegyzést tett, a vasút a feladó vagy az átvevő részére az elveszett küldemény tömegének minden kilogrammja után 6 CHF kártérítést köteles fizetni.

2. § Az e cikk 1. §-a szerinti kártérítésen felül meg kell téríteni az elveszett küldemény vagy a küldemény elveszett része után fizetett fuvardíjat, vámilletéket és egyéb költségeket, ha mindezeket nem tartalmazza az áru ára.

3. § A feladónak vagy az átvevőnek a fuvarozási szerződéssel össze nem függő költségeit és kárait a vasút nem téríti meg.

26. Cikk

A kártérítés mértéke a küldemény megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása esetén

1. § Amennyiben a vasút az e Megállapodásban foglalt rendelkezések alapján a küldemény megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása miatt a feladónak vagy az átvevőnek kártérítést fizet, akkor az áru értékcsökkenésének megfelelő összeget köteles téríteni.

2. § A 10. Cikkben foglaltak szerinti értékbevallással feladott küldemény megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása esetén a vasút köteles kártérítésként megfizetni a bevallott értéknek olyan hányadát, amely az áru megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása révén bekövetkezett értékcsökkenés százalékos arányának felel meg, továbbá a 25. Cikk 2. §-ában foglaltak szerinti összeget.

3. § Az e cikk 1. és 2. §-ában megjelölt kártérítés összegét a 25. Cikk 1. és 2. §-ában foglaltak szerint, valamint a 18. Cikk 7. §-ában hivatkozott szakértői vélemény alapján kell meghatározni.

4. § Az e cikk 1. és 2. §-ában megjelölt kártérítés összege azonban nem haladhatja meg:

1. a küldemény teljes elveszéséért járó kártérítés összegét, ha a sérülés, megromlás vagy más természetű minőségromlás következtében az egész áru értéktelenné válik;

2. a küldemény értéktelenné vált részének elveszéséért járó kártérítés összegét, ha a sérülés, megromlás vagy más természetű minőségromlás következtében a küldeménynek csak egy része vesztette értékét.

5. § A vasút nem téríti meg a feladónak és az átvevőnek a fuvarozási szerződéstől független költségeit és kárait.

27. Cikk

A kártérítés mértéke a fuvarozási határidő túllépése esetén

1. § A fuvarozási határidő túllépése esetében a vasút a küldemény átvevőjének a fuvarozási határidőt túllépő vasúton felmerült fuvardíj és a túllépésnek a napokban kifejezett túllépés és a teljes fuvarozási határidő viszonyszámával meghatározott mértéke (időtartama) alapján számított bírságot fizeti az alábbi összegben:

a fuvardíj 6%-át, ha a túllépés időtartama meghaladja a teljes fuvarozási határidő egytizedét;

a fuvardíj 12%-át, ha a túllépés időtartama meghaladja a teljes fuvarozási határidő egytizedét, de annak legfeljebb kéttizede;

a fuvardíj 18%-át, ha a túllépés időtartama meghaladja a teljes fuvarozási határidő kéttizedét, de annak legfeljebb háromtizede;

a fuvardíj 24%-át, ha a túllépés időtartama meghaladja a teljes fuvarozási határidő háromtizedét, de annak legfeljebb négytizede;

a fuvardíj 30%-át, ha a túllépés időtartama meghaladja a teljes fuvarozási határidő négytizedét.

Ha a küldeményt egyes vasutakon késedelmesen, más vasutak vonalain viszont az előírt fuvarozási határidőnél gyorsabban fuvarozta a vasút, a túllépés időtartamának megállapításánál ezt a rövidebb fuvarozási időt is figyelembe kell venni.

2. § Amennyiben a vasút a küldemény teljes elveszéséért kártérítést fizet, az e cikk 1. §-ában meghatározott bírság nem követelhető.

Ha a küldemény részleges elveszése esetében egyidejűleg a fuvarozási határidőt is túllépte a vasút, a fuvarozási határidő túllépéséért esedékes bírságot a küldeménynek csak azon része után köteles fizetni, amely nem veszett el.

Ha a küldemény megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása esetén egyidejűleg a fuvarozási határidőt is túllépte a vasút, a fuvarozási határidő túllépéséért esedékes bírságot hozzá kell számítani a 26. Cikkben foglaltak szerint fizetendő kártérítéshez.

Az e cikk 1. §-ában meghatározott bírság, valamint a 25. és 26. Cikkben foglaltak szerint fizetendő kártérítés együttes összege nem lehet nagyobb, mint a küldemény teljes elveszése esetében fizetendő kártérítés összege lenne.

3. § A fuvarozási határidő túllépéséért a vasút csak abban az esetben fizet bírságot, ha a feladási állomástól a rendeltetési állomásig a 14. Cikk alapján számított teljes fuvarozási határidőt nem tartotta meg.

4. § Az átvevőnek a fuvarozási határidő túllépéséért esedékes bírság iránti igénye megszűnik, ha a küldemény megérkezéséről és a részére való kiszolgáltatásának lehetőségéről a vasút által adott értesítés időpontját követő 24 órán belül a küldeményt nem veszi át.

5. § Az e Megállapodásban részes vasutak a fuvarozási határidő túllépése esetén felmerülő visszatérítés rendezéséről egymás között az e cikk 1-4. §-ában foglalt rendelkezésektől eltérően is megállapodhatnak. Minden ilyen megállapodás azonban csak azon küldeményekre vonatkozhat, amelyeket kizárólag az ilyen megállapodásban részes vasutak vonalain fuvaroznak.

Az egyes vasutak által megkötött megállapodások azonban nem érinthetik az ügyfélnek a részére járó összeg visszatérítésére vonatkozó felszólamlási jogát.

28. Cikk

A kártérítés kifizetése. A kártérítési összeg és a díjtöbbletek kamatozása

1. § A 25., 26. és 27. Cikkben említett kártérítési összegeket a vasút annak az országnak a pénznemében fizeti ki, amely ország vasútjának a kártérítést rendeznie kell.

2. § Az egyik ország pénznemében kifejezett, de egy másik ország pénznemében kifizetésre kerülő kártérítési összeget a kifizetés napján és helyén érvényes árfolyamon ennek az országnak a pénznemére kell átszámítani.

3. § Ha a vasút a felszólamlásra csak annak beérkezésétől számított 180 nap eltelte után ad választ, illetőleg a díjtöbbletet, valamint a 25. vagy 26. Cikkben foglaltak szerint teljesítendő kártérítést csak e határidő leteltét követően fizeti ki, ezek összege után évi 4% kamatot köteles fizetni.

A kamatot a pénz átutalása vagy kifizetése napjáig kell számítani, mégpedig:

1. díjtöbblet miatt benyújtott felszólamlás esetében a díjtöbblet beszedésének napjától;

2. a 25. és a 26. Cikkben foglaltak alapján benyújtott kártérítési igény esetében az igény érvényesítésének napjától.

A vasút nem fizet kamatot, ha a kártérítés összege legfeljebb 100 CHF, a visszafizetendő díjtöbblet összege pedig legfeljebb 10 CHF.

4. § Ha a vasút a feladóval vagy az átvevővel szemben a fuvarozási szerződésre alapított kártérítési igénnyel lép fel, a kamatok mértékére, valamint a fizetés határidejére az e Cikk 3. §-ában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

VI. RÉSZ

FELSZÓLAMLÁS, KERESZET. AZ IGÉNYEK ELÉVÜLÉSE

29. Cikk

Felszólamlás

1. § A fuvarozási szerződésen alapuló felszólamlások benyújtására a feladó vagy az átvevő jogosult.

2. § A felszólamlást megfelelő indoklással és az összeg megjelölésével ellátva írásban kell benyújtani, mégpedig a feladónak a feladási vasúthoz, az átvevőnek a rendeltetési vasúthoz. A felszólamlást minden egyes küldeményre külön kell benyújtani, kivéve

1. a díjtöbblet visszatérítésére vonatkozó felszólamlást. Az ilyen felszólamlás több küldeményre is vonatkozhat;

2. az olyan eseteket, amikor több küldeményről egy kereskedelmi jegyzőkönyvet vettek fel. Ilyenkor a felszólamlás a kereskedelmi jegyzőkönyvben szereplő összes küldeményre vonatkozik.

3. § A fuvarozási szerződés alapján fizetett összegek visszatérítésére irányuló igényt csak az érvényesíthet, aki a fizetést teljesítette, és csak azzal a vasúttal szemben, amely ezeket az összegeket beszedte.

4. § A küldemény teljes vagy részleges elveszése, valamint tömegének csökkenése, megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása okán benyújtott felszólamlást - a magánszemélyek küldeményeinek kivételével -, ha összege fuvarlevelenként legfeljebb 23 CHF, a vasút nem köteles elismerni, s ezért ilyen felszólamlás nem nyújtható be. Ha a felszólamlást 23 CHF-ot meghaladó összegről nyújtják be, de kivizsgálása során a vasút legfeljebb 23 CHF összegben ismeri el, ezt a kártérítési összeget nem fizeti ki a felszólamlónak.

Magánszemélyek küldeményeinél azok teljes vagy részleges elveszése, valamint tömegének csökkenése, megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása okán benyújtott felszólamlást, ha összege legfeljebb 5 CHF, a vasút nem köteles elismerni, s ezért ilyen felszólamlás nem nyújtható be. Ha a felszólamlást 5 CHF-ot meghaladó összegről nyújtják be, azonban kivizsgálása során a vasút legfeljebb 5 CHF összegben ismeri el, ezt a kártérítési összeget nem fizeti ki a felszólamlónak.

A fuvarozási határidő túllépése vagy díjtöbblet okán benyújtott felszólamlást, ha összege fuvarlevelenként legfeljebb 5 CHF, a vasút nem köteles elismerni, ezért ilyen felszólamlás nem nyújtható be. Ha a felszólamlást 5 CHF-ot meghaladó összegről nyújtják be, azonban kivizsgálása során a vasút legfeljebb 5 CHF összegben ismeri el, ezt a kártérítési összeget nem fizeti ki a felszólamlónak.

5. § Ha a felszólamlást a feladó vagy az átvevő nevében azok meghatalmazottja nyújtja be, a felszólamlásra való jogát köteles a feladó vagy az átvevő meghatalmazásával igazolni. Ennek a meghatalmazásnak azon ország jogszabályainak és előírásainak kell megfelelnie, amelynek vasútjához a felszólamlást benyújtják. A meghatalmazás annál a vasútnál marad, amelyhez a felszólamlást benyújtották.

6. § A felszólamlást a 19. számú mellékletben megnevezett illetékes vasúti szolgálati helyen kell benyújtani.

Az e melléklet módosításaira és kiegészítéseire vonatkozó értesítéseket az OSZZSD Főbizottságának és az e Megállapodásban részes vasutaknak - a hatályba léptetés időpontjának megjelölésével - olyan időpontban kell megküldeni, hogy ez az értesítés az OSZZSD Főbizottságához és az e Megállapodásban részes vasutakhoz legkésőbb a módosítás és a kiegészítések hatálybalépését 45 nappal megelőzően megérkezzen. E tekintetben az SZMGSZ 37. Cikkben foglalt rendelkezéseket nem kell alkalmazni.

A módosításokat és a kiegészítéseket a vasutak az érvényes belföldi előírásaiknak megfelelően kötelesek kihirdetni.

7. § A felszólamlást a vasúthoz a következők szerint lehet benyújtani:

1. a küldemény teljes elveszése esetében

- a feladó nyújthatja be a fuvarlevél másodpéldány (a fuvarlevél 3. lapja) kíséretében, vagy

- az átvevő nyújthatja be a fuvarlevél másodpéldány (a fuvarlevél 3. lapja) vagy az eredeti fuvarlevél és az értesítőlevél az áru megérkezéséről példányok (a fuvarlevél 1. és 5. lapja) kíséretében. Ebben az esetben a fuvarlevél másodpéldánynak vagy az eredeti fuvarlevél és az értesítőlevél az áru megérkezéséről példánynak a 17. Cikk 6. §-ában foglaltaknak megfelelő és a rendeltetési állomás keletbélyegző-lenyomatával igazolt bejegyzést kell tartalmaznia arra vonatkozóan, hogy a küldemény nem érkezett meg;

2. a küldemény részleges elveszése, megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása esetében

- a feladó vagy az átvevő nyújthatja be az eredeti fuvarlevél és az értesítőlevél az áru megérkezéséről példányok (a fuvarlevél 1. és 5. lapja), továbbá a vasút által a rendeltetési állomáson az átvevő részére kikézbécsített kereskedelmi jegyzőkönyv kíséretében;

3. a fuvarozási határidő túllépése esetében

- az átvevő nyújthatja be az eredeti fuvarlevél és az értesítőlevél az áru megérkezéséről példányok (a fuvarlevél 1. és 5. lapja), valamint a 20. számú mellékletnek megfelelő mintájú 'A fuvarozási határidő túllépése miatt készült felszólamlási bejelentő' két példányának kíséretében;

4. fuvardíjtöbblet esetében

- a feladó nyújthatja be az általa fizetett összegekre vonatkozóan a fuvarlevél másodpéldány (a fuvarlevél 3. lapja) vagy a feladási vasúton érvényes belföldi előírásoknak megfelelő más okirat kíséretében;

- az átvevő nyújthatja be az általa fizetett összegekre vonatkozóan az eredeti fuvarlevél és az értesítőlevél az áru megérkezéséről példányok (a fuvarlevél 1. és 5. lapja) kíséretében.

Az e szakasz 1-4. pontjaiban felsorolt, a vasút által a feladónak vagy az átvevőnek kiadott okiratokat a felszólamló kizárólag eredetiben nyújthatja be a vasúthoz, másolatot a vasút nem fogad el.

Ha az e szakasz 1-4. pontjaiban felsorolt okiratok a fuvarozás közben elvesztek, és a vasút a 18. Cikk 1. §-ának 3. pontjában foglaltak szerint felvett kereskedelmi jegyzőkönyv kíséretében az átvevőnek ezeket helyettesítő okiratokat adott ki, a felszólamlás e helyettesítő okiratok és a hozzájuk tartozó kereskedelmi jegyzőkönyv kíséretében nyújtható be.

Az e szakasz 1. és 2. pontjaiban foglaltak szerinti felszólamláshoz az ott felsorolt okiratokon kívül csatolni kell még a külföldi szállító számláját vagy más, a 25. és a 26. Cikkben említett, az áru értékét vagy annak értékcsökkenését igazoló, és szükség esetén a felszólamlás megtámasztására szolgáló egyéb bizonylatokat (a küldemény tartalmának vagy a felszólamlással érintett küldeményrész tartalmának részletezését, csomagolási jegyzéket, szakértői véleményt stb.).

Az e szakasz 1. és 4. pontjaiban foglaltak szerinti felszólamláshoz, ha azt a feladó vagy az átvevő nevében azok meghatalmazottja nyújtja be, a megjelölteken kívül a feladónak vagy az átvevőnek az e cikk 5. §-ában foglaltak szerinti meghatalmazást is csatolni kell.

Ha a vasúthoz benyújtott írásbeli felszólamláshoz nem csatolták az előbbieken felsorolt valamennyi szükséges okiratot, vagy az e szakasz 1-4. pontjaiban felsorolt okiratokat másolatban csatolták, a vasút ezt a kellékhányos vagy nem előírászerű felszólamlást a 19. számú mellékletben megnevezett szolgálati helyéhez történt beérkezés időpontjától számított legkésőbb 15 napon belül visszaküldi a felszólamlónak - megjelölve azt, hogy mely okiratok hiányoznak, vagy melyeket nyújtották be másolatban. Ebben az esetben az elévülésnek a 31. Cikk 3. §-ában említett szünetelése nem áll fenn. Ha a vasút a kellékhányos vagy nem előírászerű felszólamlást a

felszólamlónak csak a 15 napos határidő lejáratát követően küldi vissza, az elévülés szünetel e határidő lejáratának első napjától a kellékhányos vagy nem előírászerű felszólamlásnak a felszólamló részére történő kézbesítése napjáig. A vasúthoz benyújtott ilyen felszólamlásnak a felszólamló részére való visszaküldése nem tekinthető az igény 30. Cikk 2. §-a szerinti elutasításának, és nem jogosítja fel a felszólamlót a vasúttal szemben peres eljárás indítására.

8. § A vasút köteles a feladási hely postabélyegzőjével vagy - közvetlenül benyújtott felszólamlás esetén - a vasút által kiállított átvételi elismervénnyel igazolt benyújtási naptól számított 180 napon belül a felszólamlást megvizsgálni, a felszólamlónak választ adni, és a felszólamlás teljes vagy részleges elismerése esetében a felszólamlót megillető összeget kifizetni.

9. § Ha az azonos megnevezésű és minőségű, egy feladótól egy átvevőhöz, valamely határállomáson végzett átrakással fuvarozott küldemény kiszolgáltatásánál egyes vasúti kocsikban hiányzó tömeget, más kocsikban pedig többlettömeget állapítanak meg, a felszólamlás megvizsgálása során a fölös tömeget a hiány kiegyenlítésére kell számításba venni.

10. § Ha a küldeményt a 2. Cikk 2. §-ában foglalt rendelkezések szerint olyan országba fuvarozza a vasút, amelynek vasútjai e Megállapodásban nem részesek, olyan országból, amelynek vasútjai e Megállapodásban részesek, viszont a rendeltetési országgal más nemzetközi vasúti megállapodásnak egyaránt szintén nem részesei, az átvevő a felszólamlást közvetlenül a rendeltetési vasúthoz, vagy ha a rendelkezés másikat olyan vasúton keletkezett, amely e Megállapodásban nem részes, ehhez a vasúthoz nyújthatja be.

Ha a küldeményt szintén a 2. Cikk 2. §-ában foglalt rendelkezések szerint olyan országba fuvarozza a vasút, amelynek vasútjai ebben a Megállapodásban részesek, olyan országból, amelynek vasútjai e Megállapodásban nem részesek, a felszólamlást az átvevő közvetlenül a rendeltetési vasúthoz nyújthatja be. A vasút, miután a felszólamlást az e Megállapodásban részes vasutak felelőssége szempontjából megvizsgálta, az eredményről értesíti a felszólamlót. Ha a felszólamlás megvizsgálásánál kiderül, hogy egészben vagy részben egy, e Megállapodásban nem részes vasút a felelős, a felszólamlás vonatkozó részét vagy egészét el kell utasítani. A felszólamláshoz csatolt okiratokat, beleértve a másik fuvarjog fuvarozási szerződésének iratait is, a felszólamló részére a vasút köteles visszaküldeni, hogy az közvetlenül a fuvarlevélben feltüntetett feladóhoz forduljon, akinek a felszólamlást a továbbiakban a másik fuvarjogban részes vasutakkal kell rendezni.

11. § Ha a vasút a felszólamlást részben vagy egészében elutasítja, köteles a felszólamlóval az elutasítás okát közölni és a felszólamláshoz csatolt okiratokat részére egyidejűleg visszaküldeni.

12. § Ha a vasút teljes mértékben helyt ad a felszólamlásnak, a felszólamláshoz mellékelte az okiratokat a rendező vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint kell kezelni.

30. Cikk

A fuvarozási szerződésen alapuló keresetek. Bírói illetékesség

1. § A fuvarozási szerződésen alapuló kereset benyújtására az jogosult, akinek joga van a vasúttal szemben igényt érvényesíteni. Kereset csak a 29. Cikkben foglaltak szerinti felszólamlás érvényesítése után indítható.

2. § Keresetet a jogosult csak azon vasút ellen indíthat, amelynél felszólamlását érvényesítette, és csak abban az esetben, ha a vasút a megvizsgálásra a 29. Cikk 8. §-ában megállapított vizsgálati határidőt nem tartotta meg, vagy ha ezen a határidőn belül a felszólamlót az igény részleges vagy teljes elutasításáról értesítette.

3. § Keresetet csak azon ország illetékes bíróságánál lehet indítani, amelynek vasútjánál az igényt érvényesítették.

31. Cikk

Az igények elévülése

1. § A feladó és az átvevő részéről a fuvarozási szerződésen alapuló igényt érvényesíteni, keresetet indítani a vasút ellen és a vasút részéről a feladó vagy az átvevő ellen költségek, fuvardíjpótlék (bírságok), valamint kártérítés megfizetésére kilenc hónapon belül lehet; kivételt képeznek a fuvarozási határidő túllépésére vonatkozó igények és keresetek, amelyeket két hónapon belül kell érvényesíteni.

2. § Az e Cikk 1. §-ban meghatározott elévülési határidő kezdetét a következők szerint kell megállapítani:

1. a küldemény részleges elveszése, tömegének csökkenése, megsérülése, megromlása vagy más természetű minőségromlása, valamint a fuvarozási határidő túllépése okán benyújtott kártérítési igény esetében

- a küldeménynek az átvevő részére történt kiszolgáltatása napjától;

2. a küldemény teljes elveszése okán benyújtott kártérítési felszólamlások esetében

- a 14. Cikkben foglaltak szerint számított fuvarozási határidő lejártát követő 30. naptól;

3. a fuvardíjak, mellékdíjak és bírságok utánfizetése vagy visszafizetése, illetőleg a díjszabás helytelen alkalmazása, valamint számítási hibák okán, ezek helyesbítése tárgyában benyújtott felszólamlások esetében

- a fizetés napjától, vagy ha fizetés nem történt, a küldemény kiszolgáltatásának napjától;

4. minden más felszólamlás és igény esetében

- az ezek benyújtásához alapul szolgáló körülmény megállapításának napjától.

Az elévülési idő kezdetének napja az elévülési határidőbe nem számít be.

3. § A feladó vagy az átvevő részéről a 29. Cikkben foglaltak szerint összeállított írásbeli felszólamlásnak a vasúthoz való benyújtása szünetelteti az e cikk 1. §-ában meghatározott elévülési határidőt.

Az elévülési határidő ismét folytatódik azon a napon, amelyen a vasút a felszólamlás teljes vagy részleges elutasítását a felszólamlóval közölte; az elutasítás napjának a feladási postabélyegző keltét vagy azt a napot kell tekinteni, amelyen a felszólamló az elutasításról szóló értesítés átvételét elismervény kiállításával igazolta. Ha a felszólamlásra a vasút nem ad választ, az elévülési határidő a 29. Cikk 8. §-ában megállapított határidő elteltével folytatódik.

A felszólamlásnak a vasúthoz való elküldését vagy a felszólamlás megválaszolását és az okiratoknak, valamint a kellékhányos felszólamlásnak a 29. Cikk 7. §-ában foglaltak szerinti visszaküldését annak a félnek kell bizonyítania, amelyik ezekre a tényekre hivatkozik.

Az ugyanazon igényre vonatkozó további felszólamlások az e cikk 1. §-ában említett elévülést nem szüneteltetik.

4. § Elévült igények és követelések még kereset útján sem érvényesíthetők.

VII. RÉSZ

LESZÁMOLÁS A VASUTAK KÖZÖTT

32. Cikk

A vasutak egymás közötti leszámolásai

1. § Valamennyi olyan vasút, amelyik a küldemény feladásánál vagy kiszolgáltatásánál a fuvarozási szerződésre alapuló fuvar költséget szedett be, köteles a fuvarozásban részt vevő vasutaknak a rájuk eső részt megfizetni.

2. § A feladási vasút felelősséggel tartozik a többi vasúttal szemben az azokra eső, de általa a feladótól nem beszedett összegekért, ha a feladó azokat a fuvarlevél adatai szerint magára vállalta, vagy a 15. Cikkben foglalt rendelkezések értelmében a fuvarlevélben köteles lett volna vállalni.

3. § Ha a rendeltetési vasút a küldeményt kiszolgáltatja anélkül, hogy a fuvarozási szerződés szerint az átvevőtől beszedendő költségeket beszedné, felelősséggel tartozik a fuvarozásban részt vevő többi vasúttal szemben ezeknek az összegeknek a megfizetéséért.

4. § Az e Megállapodás alkalmazásából eredő, a vasutak egymás közötti leszámolásait a vasutak között a leszámolások rendjéről megkötött külön megállapodások szabályozzák.

33. Cikk

A vasutak egymás közötti, a kifizetett kártérítések visszatérítésére irányuló követelései

1. § Az a vasút, amely az e Megállapodásban foglalt rendelkezéseknek megfelelően a küldemény teljes vagy részleges elveszéséért, sérüléséért, a fuvarozási határidő túllépéséért kártérítést fizetett, jogosult a fuvarozásban részt vevő többi vasúttól ennek a kártérítésnek a megtérítését követelni a következő rendelkezésekkel összhangban:

1. az a vasút, amelynek mulasztása folytán a kár keletkezett, a kárért kizárólagos felelősséggel tartozik;

2. ha a kár több vasút mulasztása folytán keletkezett, mindegyik vasút az általa okozott kárért tartozik felelősséggel;

3. ha nem lehet bizonyítani, hogy a kár egy vagy több vasút mulasztása folytán keletkezett, a fuvarozásban részes valamennyi vasút felelősséggel tartozik minden egyes küldeményre vonatkozóan a ténylegesen megtett útvonalra eső díjszabási távolság arányában, kivéve azokat a vasutakat, amelyek bizonyítják, hogy a kár nem vonalaikon keletkezett.

2. § Ha a fuvarozási határidőt több vasút lépi túl, a kártérítés százalékos mértékét a valamennyi vasúton keletkezett összes határidő-túllépésből kiindulva a 27. Cikk 1. §-ában foglaltak szerint kell megállapítani és a fuvarozási határidőt túllépő vasutak által beszedett fuvardíjkból kell megfizetni.

3. § A 14. Cikkben foglaltak szerint meghatározott fuvarozási határidőt a fuvarozásban részt vevő vasutak között a következő módon kell felosztani:

1. a kezelési időt a feladási és a rendeltetési vasút között egyenlő arányban;

2. a fuvarozási időt minden egyes vasútra külön, a rájuk eső távolságnak megfelelően;

3. a 14. Cikk 3-6. §-ában felsorolt póthatáridőket az érdekelt vasutak között.

4. § Az a vasút, amellyel szemben kifizetett kártérítési összeg megtérítésére viszontkövetelést támasztottak, nem jogosult a viszontkövetelést támasztó vasút által teljesített kifizetés jogszerűségét vitatni, ha a kártérítést bírói ítélet állapította meg, és azt a vasutat, amellyel szemben a viszontköveteléssel fellépnek, a peres eljárásról kellő időben értesítették.

5. § A felszólamlás alapján kifizetett kártérítésre vonatkozó viszontköveteléseket - a kártérítési összeg tényleges kifizetésének napjától számított - 75 napon belül kell érvényesíteni.

Bírói ítélet alapján kifizetett kártérítésre vonatkozó viszontköveteléseket - a bírói ítélet jogerőre emelkedésének napjától számított - 75 napon belül kell érvényesíteni. A határidőt a feladási hely postabélyegzőjén feltüntetett időponttól kell számítani.

A fenti határidők túllépése esetében a felszólamlással kapcsolatos felelősséget teljes mértékben az a vasút viseli, amelyik a határidőket túllépte.

6. § A vasutak között nézeteltérést kiváltó viszontköveteléseket az érdekelt fél indítványára a Vasutak Együtműködési Szervezete (OSZZSD) Főbizottságának kell megvizsgálnia. A Főbizottság döntése az ilyen követelések tekintetében végérvényes.

7. § Két vagy több vasút, az ezen vasutakon végzett fuvarozást illetően köthetnek olyan megállapodást, amelynek alapján az ebben meghatározott keretösszegeken belül, az ezen vasutak egyike által az arra jogosult felszólamlónak kifizetett kártérítés összegét a küldeménynek a megállapodást megkötő vasutakon ténylegesen megtett díjszabási kilométerei arányában osztják fel egymás között.

Ebben az esetben a hivatkozott megállapodást megkötő vasutak mentesülnek a kártérítés kifizetésének alapjául szolgáló felelősség bizonyításának kötelezettsége alól.

VIII. RÉSZ

ÁLTALÁNOS HATÁROZATOK

34. Cikk

A díjszabás elszámolási pénzneme

1. § Az átmeneti fuvardíj fizetésénél a díjszabás elszámolási pénzneme a CHF (svájci frank).

2. § A díjszabás elszámolási pénzneme árfolyamának a feladók és az átvevők tájékoztatására történő kihirdetéséről azon országok belföldi jogszabályai és előírásai rendelkeznek, amelyek vasútjai e Megállapodásnak részesei.

35. Cikk

A Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás

Az e Megállapodásban részes vasutak központi szervei e Megállapodással összhangban, SZMGSZ dokumentumként elfogadták a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítást (SZMGSZ SZU).

Az SZMGSZ Szolgálati Utasítás rendelkezései csak a vasutakra kötelezőek, azok nem szabályozzák egyik részről a feladó és az átvevő, másik részről a vasutak közötti jogviszonyt.

36. Cikk

A belföldi jogszabályok alkalmazása

Ha ez a Megállapodás, az alkalmazott díjszabások és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás a szükséges rendelkezéseket nem tartalmazzák, akkor az illető, az e Megállapodásban részes vasutak országaiban hatályos belföldi jogszabályokat és előírásokat kell alkalmazni.

37. Cikk

A Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás kihirdetése, módosítása és kiegészítése

1. § A Megállapodást és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítást, valamint a Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás módosításait és kiegészítéseit a Megállapodásban részes vasutakon érvényes belföldi szabályozásnak megfelelően kell kihirdetni. A Megállapodásnak és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasításnak, valamint ezek módosításainak és kiegészítéseinek közzétételéről szóló hirdetményben meg kell jelölni a hatálybalépés időpontját. A módosításokat és a kiegészítéseket legkésőbb 15 nappal azok hatálybalépése előtt kell kihirdetni.

2. § A Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás legkorábban csak a legutolsó hatálybalépés napjától számított 5 év elteltével módosítható, a 2. számú melléklet kivételével, amelyet a legutolsó hatálybalépésének napjától számított legalább 2 év elteltével módosítani lehet.

3. § A Megállapodást és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítást az e cikk 2. §-ban megállapított határidő betartásával az e Megállapodásban részes vasutak egymás közötti megegyezése alapján a Vasutak Együtműködési Szervezetének (OSZZSD) Főbizottsága útján történő levélváltással vagy a Főbizottság illetékes Bizottságának tárgyalásai során lehet módosítani vagy kiegészíteni, az itt elfogadott határozati javaslatoknak a Főbizottság által történő utólagos jóváhagyása mellett.

4. § A vasutaknak a Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás módosítására és kiegészítésére vonatkozó javaslatait az OSZZSD Főbizottságának és egyidejűleg az e Megállapodásban részes valamennyi vasútnak legkésőbb az illetékes Bizottság ülésének összehívása előtt három hónappal kell megküldeni.

Az OSZZSD Főbizottságának azokat a javaslatait, amelyeket e Bizottság elé utalnak, a Megállapodásban részes vasutak részére legkésőbb a Bizottság ülésének összehívása előtt két hónappal kell megküldeni.

5. § A módosítások és kiegészítések hatálybalépésének időpontját az OSZZSD Főbizottsága állapítja meg, kivéve azokat a módosításokat, amelyeket az e cikk 6. §-ában foglaltaknak megfelelően vezetnek be.

6. § Egyes olyan, különösen fontos kérdéseket illetően, amelyek a Megállapodás vagy a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás módosítását teszik szükségessé, és amelyek esetén az ötéves határidő nem tartható be, a módosítás a következő feltételek teljesítése mellett lehetséges:

1. a módosítási javaslatok megtárgyalását a Megállapodásban részes vasutaknak legalább egyharmada igényli;

2. az illetékes Bizottság által kidolgozott módosításokat az OSZZSD Főbizottsága jóváhagyja, és ezt követően azokat a Miniszteri Értekezletnek tudomásulvétel céljából bemutatja.

Az elfogadott módosítások a következő év január hónap 1. napján lépnek hatályba, ha az ebben a Megállapodásban részes vasutaknak történt megküldésüket követő két hónapon belül valamely, az e Megállapodásban részes vasúttól ellenvetés nem érkezik.

7. § A Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás módosításáról és kiegészítéséről szóló értesítéseket az OSZZSD Főbizottsága olyan időben köteles elküldeni, hogy legkésőbb 45 nappal azok hatálybalépése előtt a Megállapodásban részes valamennyi vasúthoz megérkezzenek.

38. Cikk

Az OSZZSD Bizottságának ülései

A Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás alkalmazásából adódó kérdések megoldása, valamint módosításaiknak és kiegészítéseiknek a 37. Cikkben foglaltak szerinti felvétele tárgyában össze kell hívni az OSZZSD illetékes Bizottságának ülését. Az ülés időpontját, helyét és időtartamát az OSZZSD Főbizottsága állapítja meg.

A kérdések előkészítését Bizottság ülésére, a Bizottság határozatainak és ajánlásainak hatályba léptetését az OSZZSD Főbizottság Ügyrendje szerint kell végezni.

39. Cikk

Ügyvitel

A Megállapodás és a Megállapodáshoz tartozó Szolgálati Utasítás ügyvitelére, továbbá a végrehajtás ellenőrzésére az OSZZSD Főbizottsága kapott megbízást, amely a Vasutak Együttműködési Szervezetének Alapszabályzata, valamint a Miniszteri Értekezlet Ülésszakainak Eljárási Szabályzata és az OSZZSD Főbizottsága Ügyrendjének előírásai szerint végzi tevékenységét.

40. Cikk

A Megállapodás részesei

Új vasutaknak az e Megállapodásban részes vasutak közé történő felvétele, valamint az e Megállapodásból való kilépés a Vasutak Együttműködési Szervezetének Alapszabályzatában és az OSZZSD Főbizottság Ügyrendjében szabályozott módon történhet.

41. Cikk

A Megállapodás hatálya és záró rendelkezések

Ez a Megállapodás 1951. november 1-jétől hatályos.

Ezt a Megállapodást határozatlan időre kötötték.

A Megállapodás kínai és orosz nyelven készült. Az e nyelveken készített szövegek egyaránt érvényesek. A szövegek eltérő értelmezése esetében az eltérések tisztázásához az orosz nyelvű szöveget kell alkalmazni.

A Megállapodást a következőkben felsorolt országok vasúti közlekedését felügyelő minisztériumok vagy központi állami szervek képviselői írták alá:

Albán Köztársaság,
Azerbajdzsán Köztársaság*,
Belarusz Köztársaság*,
Bolgár Köztársaság,
Észt Köztársaság*,
Grúz Köztársaság*,
Iráni Iszlám Köztársaság*,
Kazah Köztársaság*,
Kínai Népköztársaság,
Kirgiz Köztársaság*,

Koreai Népi Demokratikus Köztársaság,
Lengyel Köztársaság,
Lett Köztársaság*,
Litván Köztársaság*,
Magyar Köztársaság*,
Moldovai Köztársaság*,
Mongólia,
Oroszországi Föderáció,
Tádzsik Köztársaság*,
Türkmenisztán*,
Ukrajna*,
Üzbég Köztársaság*,
Vietnami Szocialista Köztársaság.

*

Az SZMGSZ-hez **1992. június 5-ével** csatlakozott:

- a Belarusz Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő központi állami szerv,
- az Észt Köztársaság Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma,
- a Lett Köztársaság Közlekedési Minisztériuma,
- a Litván Köztársaság Vasútiügyi Minisztériuma,
- a Moldovai Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő, központi állami szerv,
- Ukrajna Állami Vasútigazgatása.

Az SZMGSZ-hez **1993. június 18-ával** csatlakozott:

- az Azerbajdzsán Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő, központi állami szerv - az Azerbajdzsáni Vasút,
- a Grúz Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő, központi állami szerv - a Grúz Vasút,
- a Kazah Köztársaság Közlekedési Minisztériuma,
- az Üzbég Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő, központi állami szerv - az Üzbég Vasút.

Az SZMGSZ-hez **1994. június 17-ével** csatlakozott:

- a Türkmenisztán vasúti közlekedését felügyelő, központi állami szerv - a Türkmenisztáni Állami Vasút.

Az SZMGSZ-hez **1995. május 30-ával** csatlakozott:

- a Kirgiz Köztársaság Közlekedési Minisztériuma,
- a Tádzsik Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő, központi állami szerv - a Tádzsik Vasút.

Az SZMGSZ-hez **1997. június 6-ával** csatlakozott:

- az Iráni Iszlám Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő, központi kormány szerv - az Iráni Iszlám Köztársaság Vasútja.

Az SZMGSZ-hez **2002. január 1-jével** csatlakozott:

- a Magyar Köztársaság Kormánya.

СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ (СМГС)

В целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении министерства, ведающие железными дорогами* :

Азербайджанской Республики,
Республики Албания,
Республики Беларусь,
Республики Болгария,
Венгерской Республики,
Социалистической Республики Вьетнам,
Грузии,
Исламской Республики Иран,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Кыргызской Республики,
Латвийской Республики,
Литовской Республики,
Республики Молдова,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Республики Таджикистан,
Туркменистана,
Республики Узбекистан,
Украины,
Эстонской Республики

в лице своих уполномоченных заключили между собой Соглашение о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 Предмет Соглашения

Настоящим Соглашением устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами* :

Азербайджанской Республики,
Республики Албания,

* от Венгерской Республики Соглашение заключено Правительством Венгерской Республики
* от Венгерской Республики Соглашение заключено Правительством Венгерской Республики

Республики Беларусь,
Республики Болгария,
Венгерской Республики
Социалистической Республики Вьетнам,
Грузии,
Исламской Республики Иран,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Кыргызской Республики,
Латвийской Республики,
Литовской Республики,
Республики Молдова,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Республики Таджикистан,
Туркменистана,
Республики Узбекистан,
Украины,
Эстонской Республики.

Интересы этих железных дорог представляют министерства, ведающие ими, заключившие настоящее Соглашение.

Статья 2

Применение Соглашения

§ 1. На условиях настоящего Соглашения производится перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, указанными в § 2 статьи 3, по накладным, предусмотренным настоящим Соглашением, и только по сети железных дорог-участниц настоящего Соглашения.

Это Соглашение имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей грузов и действует независимо от государственной принадлежности сторон договора перевозки*.

§ 2. Перевозки грузов из стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении, транзитом через страны, железные дороги которых также являются участниками этого Соглашения, в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, и в обратном направлении осуществляются порядком и на условиях, предусмотренных транзитным тарифом, применяемым заинтересованными железными дорогами для данного международного сообщения, если не применяется другое соглашение о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.

* на железных дорогах Венгерской Республики настоящее Соглашение применяется исключительно к перевозкам грузов, осуществляемым через государственную границу с Украиной

§ 3. Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам грузов:

- 1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления;
- 2) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения;
- 3) между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Перевозки, упомянутые в пунктах 1, 2 и 3 данного параграфа, осуществляются на основании особых договоров, заключаемых между заинтересованными железными дорогами.

§ 4. Железные дороги, страны которых являются одновременно участницами других международных соглашений, могут осуществлять грузовые перевозки между собой на основе этих соглашений.

Статья 3 **Обязанность железных дорог** **производить перевозки**

§ 1. Каждая участвующая в настоящем Соглашении железная дорога¹ обязана перевозить все грузы, кроме поименованных в статье 4, на условиях этого Соглашения, если:

- 1) перевозка предусмотрена в плане перевозок грузов железной дороги отправления, если действующие на дороге отправления внутренние правила не предусматривают другого порядка;
- 2) перевозка может производиться перевозочными средствами, которыми располагает железная дорога;
- 3) отправитель выполняет условия настоящего Соглашения;
- 4) выполнению перевозки не препятствуют обстоятельства, которые железная дорога не может предотвратить и устранение которых от нее не зависит.

§ 2. Перевозки грузов производятся между всеми станциями², которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении:

¹ Под словами «железная дорога» понимаются все железные дороги одной страны.

² Перевозка грузов в соответствии с Приложением 22 производится только по указанным в нем маршрутам.

1) без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи;

2) с перегрузкой грузов или с перестановкой вагонов на колесные пары другой ширины колеи на пограничных станциях примыкания железных дорог разной ширины колеи или с применением раздвижных колесных пар. Порядок перевозки грузов с перегрузкой или с перестановкой вагонов на колесные пары другой ширины колеи или с применением раздвижных колесных пар определяется железной дорогой на основании соглашений между железными дорогами граничащих стран, имеющими разную ширину колеи.

Перевозка грузов назначением на железную дорогу Корейской Народно-Демократической Республики производится только до станций, наименование которых сообщается этой дорогой всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения и публикуется в соответствии с внутренними правилами, действующими на этих железных дорогах.

Перевозки повагонных отправок и контейнерных отправок на железные дороги Китайской Народной Республики и Корейской Народно-Демократической Республики и в обратном направлении требуют предварительного согласования с железными дорогами этих стран, а также с транзитными железными дорогами, участвующими в перевозке.

§ 3. По указанию соответствующих правительственных органов железная дорога:

1) временно прекращает движение полностью или частично;

2) временно прекращает прием некоторых грузов или допускает прием их только на определенных условиях;

3) временно принимает к перевозке преимущественно определенные грузы.

Кроме этого, железная дорога имеет право принять указанные меры, если они будут необходимы, в связи с обстоятельствами, которые железная дорога не может предотвратить и устранение которых от нее не зависит (например, стихийные явления, другие форс-мажорные обстоятельства).

Железная дорога, на которой введены такие меры, обязана немедленно по телеграфу или по факсу уведомить об этом заинтересованные железные дороги, участвующие в настоящем Соглашении. Эти железные дороги должны быть немедленно уведомлены также и об отмене указанных мер.

Эти меры публикуются, если это требуется, в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах.

Статья 4

Предметы, не допускаемые к перевозке

§ 1. К перевозке в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются:

- 1) предметы, перевозка которых запрещена хотя бы в одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;
- 2) предметы, составляющие монополию почтового ведомства (Приложение 1) хотя бы одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;
- 3) опасные грузы, перевозка которых не предусмотрена Приложением 2 к СМГС;
- 4) мелкие отправки массой менее 10 кг в одном месте. Это ограничение не относится к грузам, у которых объем одного места превышает $0,1 \text{ м}^3$;
- 5) грузы массой более 1,5 т в крытых вагонах с неоткрывающейся крышей в перегрузочном сообщении;
- 6) мелкие отправки в перегрузочном сообщении на открытом подвижном составе массой менее 100 кг в одном месте; это положение не относится, однако, к грузам, для которых в Приложении 2 предусматривается максимальная масса одного места менее 100 кг.

§ 2. Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что приняты предметы, не допускаемые к перевозке, хотя бы и под правильным наименованием, то они задерживаются, и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задержан.

Статья 5

Предметы, допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий

§ 1. Железнодорожный подвижной состав (включая железнодорожные краны) допускается к перевозке на своих осях, если железная дорога отправления установит годность к его передвижению, что она должна засвидетельствовать своей записью в накладной в графе «Наименование груза», одновременно указав допустимую максимальную скорость движения и в случае необходимости другие условия перевозки.

Если подвижной состав на своих осях должен перевозиться по железным дорогам разной ширины колеи, то он может быть принят к перевозке только после предварительного согласования с железными дорогами, имеющими другую ширину колеи. В этом случае для перестановки подвижного состава отправитель обязан снабдить его запасными тележками другой ширины колеи. Если железная дорога другой ширины колеи является транзитной, при

согласовании перевозки может быть оговорено, что транзитная железная дорога предоставит свои тележки для перевозки по своим линиям.

При перевозке локомотивов, тендеров, вагонов метро, моторных вагонов и железнодорожных кранов на своих осях отправитель обязан обеспечить их сопровождение в соответствии с положениями Приложения 3.

§ 2. Живность перевозится только при проводниках, за исключением мелких животных и птиц, перевозимых мелкими отправлениями в прочно запертых клетках, ящиках, корзинах и т.п. в бесперегрузочном сообщении.

Отправитель обязан обеспечить сопровождение живности в соответствии с положениями Приложения 3.

Отправитель обязан соблюдать ветеринарно-санитарные правила стран отправления и назначения груза, а также транзитных стран.

§ 3. Скоропортящиеся грузы допускаются к перевозке на основании положений Приложения 4. Перевозки скоропортящихся грузов в Социалистическую Республику Вьетнам или транзитом через ее железные дороги должны производиться по предварительному согласованию с железными дорогами Социалистической Республики Вьетнам.

§ 4. Нижеследующие грузы допускаются к перевозке только после предварительного согласования между железными дорогами, участвующими в перевозке:

1) грузы массой в одном месте свыше 60 т, а в перегрузочном сообщении для Социалистической Республики Вьетнам - свыше 20 т;

2) грузы длиной более 18 м, а при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам - длиной более 12 м.

За исключением грузов, отправляемых в Социалистическую Республику Вьетнам, допускаются к перевозке без предварительного согласования:

- грузы длиной более 18 м и до 25 м, если они погружены на один вагон и следуют в бесперегрузочном сообщении. Для негабаритных грузов предоставление отправителем схем размещения и крепления грузов обязательно во всех случаях, кроме случаев, предусмотренных Приложением 14.1;

- железнодорожные рельсы и круглая арматурная сталь для железобетона длиной до 30 м, а для европейских железных дорог шириной колеи 1435 мм - длиной до 36 м;

3) грузы, превышающие габарит погрузки, указанный в Приложении 5, хотя бы на одной из железных дорог, участвующих в перевозке (негабаритные грузы).

В перегрузочном сообщении при расчете негабаритности принимается, что высота пола вагона от головки рельса составляет 1300 мм, а для железных дорог Социалистической Республики Вьетнам - 1100 мм. При этом следует исходить из того, что вагон стоит на прямом горизонтальном участке пути и продольная ось вагона совпадает с осью пути;

4) грузы, перевозка которых в перегрузочном сообщении осуществляется на транспортерах;

5) химические грузы, перевозимые в перегрузочном сообщении в специальных цистернах;

6) все наливные грузы в цистернах при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам.

Для согласования условий перевозки таких грузов отправитель обязан не позднее чем за один месяц для бесперегрузочного сообщения и за два месяца для перегрузочного сообщения до предъявления груза к перевозке предоставить станции отправления сведения о роде тары или упаковки и массе отдельных мест, а по грузам, перечисленным в пунктах 1, 2 и 3 настоящего параграфа, кроме того, сведения о размерах грузов и в необходимых случаях также схему их погрузки. Для негабаритных грузов представление отправителем схем погрузки груза обязательно во всех случаях.

При перевозке негабаритных грузов по транзитным железным дорогам кружным путем отправитель должен в накладной в графе «Особые заявления отправителя» указать этот кружный путь.

§ 5. На негабаритных несимметричных грузах, на грузах массой брутто в одном месте более 3 т, на оборудовании и машинах, а также на грузах в ящичной упаковке, высота которых превышает 1 м, отправитель обязан на каждом грузовом месте в поперечном и продольном направлениях с обеих сторон указать несмываемой краской расположение центра тяжести знаком маркировки «Центр тяжести» согласно Приложению 6 и массу брутто каждого грузового места.

На негабаритном грузе, перевозимом по железным дорогам Республики Болгария, Венгерской Республики, Исламской Республики Иран, Республики Польша, Социалистической Республики Вьетнам, Китайской Народной Республики, Корейской Народно-Демократической Республики и Монголии, отправитель должен на обеих продольных сторонах груза сделать надпись или прикрепить щиток (обрамленные красной рамкой) с текстом: «Внимание! Негабаритный груз на... (сокращенные наименования железных дорог - БДЖ, МАВ, РАИ, ПКП, ВЖД, КЖД, ЗЧ, МТЗ)». Эта надпись должна быть сделана на языке страны отправления груза с переводом на русский язык, а при перевозке по железным дорогам Социалистической Республики Вьетнам, Китайской Народной Республики, Корейской Народно-Демократической Республики - с переводом на китайский или русский язык.

При перевозке негабаритного груза по остальным, не перечисленным выше железным дорогам колеи 1520 мм, отправитель или станция перегрузки на вагоны колеи 1520 мм должны нанести на полу вагона и грузе яркой несмываемой краской контрольные полосы, а также на обеих продольных сторонах груза сделать надпись или прикрепить щиток о негабаритности груза и условиях его пропуска по станциям, имеющим сортировочные горки, если эти условия указаны на согласованном чертеже, с текстом: «Негабаритность...(указывается индекс негабаритности)», «Не спускать с горки», «Не пропускать через горку». Надпись делается на рабочем языке (русском), при необходимости с переводом на другой язык.

§ 6. Автотракторная техника допускается к перевозке только при соблюдении условий, изложенных в Приложении 7.

§ 7. Опасные грузы допускаются к перевозке только при соблюдении условий, изложенных в Приложении 2.

§ 8. Перевозка покойников осуществляется при соблюдении следующих условий:

- 1) каждый покойник принимается к перевозке только в прочном, герметически закрытом металлическом или обитом жестью деревянном гробу. Гроб должен быть помещен в деревянный ящик и закреплен;
- 2) отправитель обязан приложить к накладной медицинское удостоверение от санитарных органов об отсутствии с их стороны возражений против перевозки;
- 3) покойники принимаются к перевозке только повагонными отправками и большой скоростью;
- 4) относящиеся к покойнику предметы общей массой до 500 кг могут быть погружены в вагон, в который помещен гроб с покойником. Эти предметы перевозятся бесплатно, и ответственность за них железные дороги не несут;
- 5) покойники перевозятся только при проводниках отправителя в соответствии с положениями Приложения 3. По просьбе отправителя и при условии согласия всех железных дорог, участвующих в перевозке, покойники могут перевозиться без проводников.

§ 9. Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что грузы, указанные в §§ 1 - 8 данной статьи и допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий, приняты к перевозке без соблюдения этих условий, эти грузы задерживаются и с ними поступают согласно положениям статьи 21. Если состояние тары или упаковки опасных грузов не позволяет их дальнейшую перевозку, то такие грузы задерживаются и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задержан.

§ 10. В исключительных случаях, когда вследствие особых обстоятельств перевозка отдельных грузов не может быть осуществлена на основании положений СМГС, совместно с отправителями и получателями может устанавливаться порядок перевозки данного груза на особых условиях по согласованию между железными дорогами, участвующими в перевозке.

Статья 6 **Специальные положения** **для определенных перевозок**

§ 1. При перевозках опасных грузов действуют положения Приложения 2 (Правила перевозок опасных грузов).

§ 2. При перевозках грузов в сопровождении проводников действуют положения Приложения 3 (Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя).

§ 3. При перевозках скоропортящихся грузов действуют положения Приложения 4 (Правила перевозок скоропортящихся грузов).

§ 4. При перевозках автотракторной техники действуют положения Приложения 7 (Правила перевозок автотракторной техники).

§ 5. При перевозках грузов в контейнерах действуют положения Приложения 8 (Правила перевозок контейнеров).

§ 6.

§ 7. При перевозках груженых и порожних вагонов, не принадлежащих железной дороге или сданных ею в аренду, действуют положения Приложения 10 (Правила перевозок частных грузовых вагонов и вагонов железной дороги, сданных ею в аренду).

§ 8. При перевозках грузов в транспортных пакетах действуют положения Приложения 11 (Правила перевозок грузов в транспортных пакетах).

§ 9. При интермодальных* перевозках груженых автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов, а также при их перевозках в порожнем состоянии до или после использования для перевозки груза по железной дороге действуют положения Приложения 21 (Правила перевозок автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов).

§ 10. Две или несколько железных дорог, участвующих в настоящем Соглашении, могут согласовать перевозки грузов с применением электронной

* Интермодальная перевозка - это последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же транспортной единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

накладной согласно статье 7. Для таких перевозок могут быть согласованы специальные положения.

§ 11. При перевозках грузов в страны, в которых применяются «Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов» (ЦИМ – Приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках – КОТИФ), и в обратном направлении может применяться накладная ЦИМ/СМГС. Особенности применения накладной ЦИМ/СМГС приведены в Приложении 22 (Руководство по накладной ЦИМ/СМГС).

РАЗДЕЛ II ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 7 Накладная

§ 1. Договор перевозки оформляется накладной единого образца.

Накладная состоит из листов:

- 1 - оригинал накладной;
- 2 - дорожная ведомость;
- 3 - дубликат накладной;
- 4 - лист выдачи груза;
- 5 - лист уведомления о прибытии груза

по форме Приложений 12.1 или 12.2, а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости по форме Приложений 12.3 или 12.4, а именно:

- двух экземпляров для дороги отправления и
- одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.

Отправителем к накладной могут прикладываться дополнительные экземпляры дорожной ведомости для выполнения таможенных правил в пути следования или на дороге назначения.

Одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель для каждой отправки должен представить станции отправления правильно заполненную и подписанную накладную. Накладная должна быть заполнена в строгом соответствии с Пояснениями по заполнению накладной СМГС (Приложение 12.5), а при перевозке грузов в страны, железные дороги которых не являются участницами СМГС и не применяют положения СМГС, в соответствии с Приложением 12.6 к СМГС.

Во внутренних правилах, действующих на дороге отправления, может предусматриваться составление необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости станций отправления, а также иное количество дополнительных экземпляров дорожной ведомости для дороги отправления.

Листы 1, 2, 4 и 5 накладной сопровождают груз до станции назначения. Лист 3 накладной (дубликат накладной) возвращается отправителю после заключения договора перевозки. Этот лист не имеет силы оригинала накладной (листа 1 накладной).

§ 2. Бланки накладной печатаются на языке страны отправления, а также на одном или двух из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском).

Заполнение накладной производится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих языков ОСЖД (китайский, русский), а именно:

- при перевозке в Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Республику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику - на русский язык;

- при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику - на китайский или русский язык;

- при перевозке в или транзитом через Монголию - на русский язык.

Железные дороги, участвующие в перевозке, могут договориться между собой о другом порядке перевода сведений, внесенных в накладную.

§ 3. Бланки накладной имеют формат А4 и печатаются:

1) для перевозки грузов малой скоростью - шрифтом черного цвета на белой бумаге;

2) для перевозки грузов большой скоростью - шрифтом черного цвета на белой бумаге с нанесением красных полос шириной 1 см на лицевой и оборотной сторонах у верхнего и нижнего краев.

В соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления, дубликат накладной (лист 3 накладной) может печататься и на бумаге другого цвета.

Выбор отправителем бланка накладной белого цвета или бланка накладной с красными полосами указывает, малой или большой скоростью должен быть перевезен груз на всем пути следования.

Разрешается для печатания бланков накладной применять бумагу с водяными знаками. Допускается нанесение на бланки накладной типографского номера отправки, микрошрифта, голограммы или цветной сетки светлых тонов без изменения белого фона бумаги

§ 4. По согласованию с заинтересованными железными дорогами может быть допущен прием груза к перевозке с пассажирскими поездами повагонной отправкой, а в бесперегрузочном сообщении - контейнерной отправкой по одной или нескольким железным дорогам - участницам настоящего Соглашения. О такой перевозке отправитель должен сообщить железной дороге отправления не позднее чем за 8 дней до предъявления груза к перевозке.

После получения согласия на перевозку груза с пассажирскими поездами отправитель обязан в накладной в графе «Особые заявления отправителя» вписать: «По железным дорогам (сокращенные наименования железных дорог) груз перевозится с пассажирскими поездами». Такие перевозки оформляются накладными большой скорости.

§ 5. Данные, вносимые в накладную, должны быть написаны разборчиво чернилами, шариковой ручкой (если это не противоречит внутренним правилам, действующим на дороге отправления), на пишущей машинке, компьютере, выполнены типографским способом или нанесены штампом. Красным цветом данные вносятся только в тех случаях, когда это специально предписано настоящим Соглашением.

Все сведения в накладную должны быть внесены отправителем или железной дорогой в соответствующие графы.

Сокращения при заполнении накладной не допускаются, за исключением сокращений, приведенных в Приложении 12.5, и случаев, предусмотренных в § 7 данной статьи и в § 2 статьи 15. Налагаемые на накладную штампы должны иметь ясные и четкие оттиски. Сведения, внесенные отправителем, не должны иметь исправлений (зачеркиваний, заклеиваний текста и т.п.), а также подчисток или помарок.

В исключительных случаях отправитель может сделать исправление в накладной не более чем в одной графе или в двух, если они взаимно связаны. При этом сделанное исправление должно быть им оговорено в графе «Особые заявления отправителя» и заверено подписью или штампом.

Изменения и дополнения сведений, внесенных в накладную железной дорогой, делаются за подписью соответствующего работника железной дороги и заверяются станционным штампом.

§ 6. В накладной отправитель должен указать выходные пограничные станции страны отправления и транзитных стран, через которые должен проследовать груз. Если существует возможность перевозки грузов от выходной пограничной станции через несколько входных пограничных станций

соседней страны, то в накладной должна быть указана также входная пограничная станция, через которую будет осуществляться перевозка.

Отправитель по возможности указывает те пограничные станции, расстояние перевозки через которые от станции отправления до станции назначения является кратчайшим. Для транзитных дорог отправителем должны быть указаны только те пограничные станции, которые приведены в применяемом для данной международной перевозки транзитном тарифе.

При перевозках в Корейскую Народно-Демократическую Республику отправитель должен в накладной в графе «Дорога и станция назначения» и при перевозках из Корейской Народно-Демократической Республики в графе «Станция отправления», кроме наименования станции, указать условный номер этой станции и дороги.

§ 7. Получателем или отправителем груза может быть только одно физическое или юридическое лицо. Не допускается внесение в накладную в графу «Получатель, почтовый адрес» данных, в которых нет наименования получателя и его почтового адреса, если согласно положениям транзитного тарифа, применяемого заинтересованными железными дорогами для данного международного сообщения, не установлено другого урегулирования.

При перевозках в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику и в обратном направлении в накладной в графе «Отправитель, почтовый адрес» или в графе «Получатель, почтовый адрес» допускается указывать установленное в этих странах условное обозначение отправителя или получателя и его почтового адреса (например, 6ДМ-12).

§ 8. Грузы должны быть поименованы в накладной следующим порядком:

1) грузы, перевозимые в соответствии с § 7 статьи 5, должны быть обозначены согласно предписаниям Приложения 2 и предписаниям пунктов 2 - 4 настоящего параграфа;

2) грузы, перевозимые транзитом по железным дорогам, участвующим в настоящем Соглашении, именуется по номенклатуре применяемого для данной международной перевозки транзитного тарифа.

Кроме этого наименования отправитель может в скобках указать наименование груза по номенклатуре внутренних тарифов, действующих на железных дорогах отправления или назначения, или два наименования по номенклатурам внутренних тарифов, действующих на железных дорогах отправления и назначения;

3) грузы, перевозимые между двумя соседними странами, если между железными дорогами этих стран установлен прямой тариф, должны именоваться в соответствии с номенклатурой этого прямого тарифа;

4) во всех остальных случаях наименование груза обозначается по номенклатурам внутренних тарифов, действующих на дорогах

отправления или на дорогах отправления и назначения; кроме того, в накладной следует указать состояние и характеристику груза для его тарификации.

§ 9. При предъявлении к перевозке дров и лесоматериалов отправитель может указать в накладной в графе «Наименование груза» количество штабелей и их высоту в сантиметрах или объем в кубометрах и т.п.

§ 10. В случаях, если под погрузку повагонной отправки используется вагон, на который нанесен трафарет «АВС», в накладной в графе «Подъемная сила (т)» записывается буква «С» и указанная под ней максимальная масса.

§ 11. Масса груза, а также способ ее определения указываются в накладной в соответствующих графах по внутренним правилам, действующим на дороге отправления.

§ 12. При недостатке в накладной места для записи в графах 9 - 13 данных о грузе, а в графах 18 и 19 для записи данных о контейнерах и перевозочных приспособлениях к листам 1 - 5 накладной и к каждому дополнительному экземпляру дорожной ведомости прикрепляется дополнительный лист размером в накладную. В дополнительные листы вносятся соответствующие сведения отдельно по каждой графе, для которой это необходимо. В графах 9 - 11 или 18 и 19 накладной делается отметка: «Данные смотри в дополнительном листе». В графах 12 и 13 накладной указываются общее количество мест и общая масса груза.

При недостатке в накладной места для записи в графах 27 - 30 данных о вагонах последующие сведения вносятся в дополнительный лист. К листам 1 - 5 накладной и к каждому дополнительному экземпляру дорожной ведомости прикрепляется по одному экземпляру такого дополнительного листа. На последней строке граф 27 - 30 делается отметка: «Продолжение смотри в дополнительном листе».

Отправитель может прикрепить к накладной дополнительные листы также к графам «Особые заявления отправителя» и «Документы, приложенные отправителем».

Отправитель должен подписать все дополнительные листы и в накладной в графе «Документы, приложенные отправителем» указать количество прикрепленных дополнительно листов.

Если в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления, дополнительные экземпляры дорожной ведомости заполняются станцией отправления, то отправитель обязан передать станции отправления по ее требованию необходимое количество дополнительных листов для прикрепления их к дополнительным экземплярам дорожной ведомости.

Заполнение прикрепляемых дополнительных листов производится на языках, предусмотренных в § 2 настоящей статьи.

§ 13. В накладной в графе «Отметки, не обязательные для железной дороги» отправитель груза может сделать относящиеся к данной отправке отметки, которые предназначаются только для сведения получателя груза и не возлагают никаких обязательств и никакой ответственности на железные дороги, как, например:

«В счет договора от ...»;

«По наряду № (по трансу № или по заказу №) ...»;

«Для дальнейшего направления ...».

§ 14. Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной.

Электронная накладная – это набор данных в электронном виде, который выполняет функции бумажной накладной как договора перевозки.

Порядок внесения данных в электронную накладную согласовывается между железной дорогой и отправителем.

При необходимости бумажная копия электронной накладной и дополнительные ее листы могут выдаваться на печать по форме приложений 12.1, 12.2, 12.3 и 12.4 к СМГС и в соответствии с положениями §12 настоящей статьи. При перевозке грузов большой скоростью вместо красной полосы в верхнем правом углу бумажной копии электронной накладной указывается: «Большая скорость».

Изменение внесенных в электронную накладную сведений в случаях, предусмотренных СМГС, осуществляется с сохранением первоначальных данных.

§ 15. Договор перевозки может быть оформлен накладной ЦИМ/СМГС. Образец накладной, руководство по её заполнению приведены в Приложении 22 (Руководство по накладной ЦИМ/СМГС).

Статья 8

Прием груза к перевозке

§ 1. Грузы, принятые к перевозке от одного отправителя по одной накладной на одной станции отправления одному получателю на одну станцию назначения, считаются отправкой. Имеются следующие роды отправок: повагонная, мелкая, контейнерная, контрейлерная.

Повагонной отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого по его объему или роду груза требуется отдельный вагон.

Мелкой отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, общая масса брутто которого не должна превышать 5000 кг и под перевозку которого по его объему или роду груза не требуется отдельного вагона. По согласованию между железными дорогами, участвующими в перевозке, груз общей массой брутто более 5000 кг допускается к перевозке на условиях мелкой отправки, если под ее перевозку по объему не требуется отдельного

вагона.

Контейнерной отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз для перевозки в универсальном среднетоннажном контейнере, в крупнотоннажном контейнере или универсальный среднетоннажный, крупнотоннажный контейнер в порожнем состоянии.

Контрейлерной отправкой считается предъявляемый для перевозки по одной накладной груженный автопоезд (погруженный на один или два вагона); автомобиль, прицеп, полуприцеп или съемный автомобильный кузов или автопоезд, автомобиль, прицеп, полуприцеп или съемный автомобильный кузов в порожнем состоянии до или после его использования для перевозки груза по железной дороге.

Отправитель в накладной в графе «Род отправки» обязан указать: к повагонной, мелкой или контейнерной отправке предъявляется груз. При предъявлении к перевозке контрейлерной отправки род отправки в накладной не указывается.

Не допускаются предъявление и прием к перевозке в одном вагоне:

- нескольких повагонных отправок вместе;
- повагонной отправки вместе с другими родами отправок;
- контейнерной отправки вместе с другими родами отправок;
- контрейлерной отправки вместе с другими родами отправок.

§ 2. По одной накладной принимаются к перевозке в качестве повагонной отправки:

- грузы, масса или объем которых не превышают максимальной грузоподъемности или вместимости вагона;
- грузы, для перевозки которых требуется соединить два или более вагонов.

По письменному заявлению отправителя допускается перевозка вагонов и контейнеров с однородным грузом, следующих на одну станцию назначения в адрес одного получателя, маршрутом (группой) по одной накладной, если все железные дороги, участвующие в перевозке, дали на это согласие.

В этом случае отправитель обязан внести необходимые данные:

в ведомость вагонов, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной (Приложение 13.1) - в соответствии с Приложением 13.2;

в ведомость контейнеров, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной (Приложение 13.3) - в соответствии с Приложением 13.4;

в ведомость вагонов ЦИМ/СМГС или в ведомость контейнеров ЦИМ/СМГС - в соответствии с Приложением 22

и предъявить вместе с накладной необходимое количество экземпляров этой ведомости согласно Приложению 13.2, 13.4 или 22 соответственно.

Один экземпляр ведомости возвращается отправителю вместе с дубликатом накладной.

При перевозке вагонов маршрутом (группой) по одной накладной отправитель должен сделать запись «Смотри прилагаемую ведомость»:
в накладной СМГС - в графах «Вагон», «Подъемная сила (т)», «Оси» и «Масса тары»;
в накладной ЦИМ/СМГС - в графах «№ вагона» и «Наименование груза».

При перевозке контейнеров маршрутом (группой) по одной накладной отправитель должен сделать запись «Смотри прилагаемую ведомость»:
в накладной СМГС - в графах «Вагон», «Подъемная сила (т)», «Оси», «Масса тары», «Вид, категория» и «Владелец и №»;
в накладной ЦИМ/СМГС - в графах «№ вагона» и «Наименование груза».

При перевозке вагонов маршрутом (группой) по одной накладной ЦИМ/СМГС в графе «№ вагона» накладной отправитель обязан сделать запись "Смотри прилагаемую ведомость".

Если станция отправления является станцией узкоколейных железных дорог (колеи менее 1435 мм), открытой для грузовых операций во внутренних сообщениях, груз может быть принят к перевозке также в нескольких вагонах по одной накладной, если такой порядок оформления допускается внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

§ 3. Нагрузка от оси вагона на рельсы при перевозке в международном сообщении по железным дорогам колеи 1435 мм не должна превышать 20 т, за исключением БДЖ, на которых нагрузка от оси вагона на рельсы не должна превышать 22,5 т¹, и ВЖД². Нагрузка от оси вагона на рельсы при перевозке по ВЖД колеи 1000 мм не должна превышать 14 т³.

¹ Нагрузка от оси вагона на рельсы – 20 т и нагрузка на погонный метр = 7,2 т/м относится к следующим станциям БДЖ: Асеновград, Бояново, Болшевик, Брацигово, Черквица, Долна Митрополия, Елхово, Долен Чифлик, Хисара, Куртово-Конаре, Милковица, Нови Пазар, Панагюрище, Петрич, Поморие, Съединение, Сарафово, Сомовит, Старо Орехово, Стрелча, Тенево, Въча.

Для пути следования Видин-Калафат-порт:

- нагрузка от оси вагона на рельсы = 18 т;
- нагрузка на погонный метр = 3,6 т/м;
- обмен вагонами с больше, чем 4 осями возможен лишь после предварительного согласования между ЧФР и БДЖ.

Нагрузка от оси вагона на рельсы при перевозках по железным дорогам колеи 1520 мм АЗ, ГР, КРГ, ЛДЗ, ЛГ, ЧФМ, РЖД, ТДЖ, ТРК, УТИ, УЗ не должна превышать 23,5 т..

Временные ограничения нагрузки от оси вагона на рельсы менее указанных норм могут быть введены отдельными железными дорогами в случаях, обоснованных техническими условиями, и только через конкретные пограничные переходы.

§ 4. Не допускается совместная перевозка в одном вагоне по одной накладной или по нескольким накладным нижеследующих грузов:

- 1) скоропортящихся грузов со скоропортящимися грузами при различном способе их обслуживания;
- 2) скоропортящихся грузов с другими, нескоропортящимися грузами, если скоропортящиеся грузы в соответствии с § 6 Приложения 4 требуют соблюдения температурного режима или другого специального обслуживания;
- 3) грузов, упомянутых в § 7 статьи 5, вместе с другими грузами, если совместная погрузка их в один вагон не допускается согласно Приложению 2;
- 4) грузов, погрузка которых производится отправителем, с грузами, погрузка которых производится железной дорогой;
- 5) грузов, которые в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, не допущены к совместной перевозке в одном вагоне;
- 6) грузов, перевозимых навалом, с другими грузами.

§ 5. Договор перевозки считается заключенным с момента приема станцией отправления груза и накладной к перевозке. Прием к перевозке удостоверяется наложением на накладную календарного штампа станции отправления. Кроме того, станция отправления должна проставить календарный штамп на дополнительных листах, прикрепленных к накладной в соответствии с § 12 статьи 7.

² Нагрузка от оси вагона на рельсы ≤ 20 т и нагрузка на погонный метр $\leq 6,0$ т/м относится к следующим путям следования ВЖД колеи 1435 мм и смешанных колеи (между 1435 мм и 1000 мм): Йенвьен – Донгданг и Донгданг – Уонгби.

³ Нагрузка от оси вагона на рельсы ≤ 14 т и нагрузка на погонный метр $\leq 4,2$ т/м относится к следующим путям следования ВЖД колеи 1000 мм: Запбат – Лаокаи (через ст. Ханой или ст. Хадонг), Йенвьен – Хайфон, Йенвьен – Донгданг, Ханой – Винь.

Для пути следования Винь – Дананг:

- нагрузка от оси вагона на рельсы ≤ 14 т;
- нагрузка на погонный метр $\leq 4,1$ т/м.

Календарный штампель должен быть наложен немедленно после сдачи отправителем всех грузов, перечисленных в накладной, и после оплаты им принятых на себя платежей в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

§ 6. По наложении штампеля накладная служит доказательством заключения договора перевозки.

§ 7. В остальном прием и отправление грузов повагонными, мелкими, контейнерными и контрейлерными отправлениями производятся в соответствии с положениями СМГС и внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, если в СМГС отсутствуют необходимые урегулирования.

Статья 9

Тара, упаковка, маркировка, погрузка, определение массы и количества мест груза. Пломбирование

§ 1. Грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения их от утраты, повреждения, порчи и снижения качества по другим причинам при перевозке, для предохранения от повреждения перевозочных средств или других грузов, а также от нанесения вреда людям, должны предъявляться к перевозке в таре или упаковке, обеспечивающей полностью эти требования. Отправитель несет ответственность за все последствия отсутствия или неудовлетворительного состояния тары или упаковки, в частности, он должен возместить железной дороге возникший вследствие этого ущерб.

В случае предъявления к перевозке таких грузов без тары или упаковки, в неисправной таре или упаковке, а также в таре или упаковке, не соответствующей свойствам грузов или не обеспечивающей перегрузку их из вагона в вагон, железная дорога должна отказать в приеме таких грузов, если путем наружного осмотра можно установить, что тара или упаковка не соответствует требованиям, не обеспечивает безопасную перевозку грузов или неисправна. Железная дорога обязана производить наружный осмотр тары или упаковки грузов только в тех случаях, когда погрузка производится железной дорогой или отправителем под контролем работника железной дороги.

Если железная дорога отказывается от приема груза, то по требованию отправителя она должна составить об этом акт и один экземпляр акта вручить отправителю.

§ 2. Опасные грузы должны быть упакованы в соответствии с условиями Приложения 2.

§ 3. Отправитель должен нанести на грузовые места нестирающиеся четкие надписи или прикрепить наклейки или бирки с указанием в них следующих данных согласно накладной:

- 1) знаки (марки) грузовых мест и их номера;

- 2) станция и дорога отправления;
- 3) станция и дорога назначения;
- 4) отправитель и получатель;
- 5) количество грузовых мест при мелких отправлениях.

В мелких отправлениях должно маркироваться каждое грузовое место.

При предъявлении к перевозке домашних вещей отправитель, кроме этого, должен вложить в каждое грузовое место карточку с указанными выше данными маркировки.

В повагонных отправлениях, за исключением грузов, погруженных навалом, маркируется не менее 10 грузовых мест на вагон, которые размещаются у дверей вагона.

Если перевозка определенных грузов требует особых предосторожностей ввиду свойств этих грузов, отправитель должен также поместить на отдельных грузовых местах надписи или наклейки согласно Приложению 6 об осторожном обращении с грузом, например, «Осторожно», «Верх».

Наклейки, предусмотренные в Приложении 6, должны быть помещены отправителем также и на вагонах, за исключением случаев, когда такое наклеивание производится железной дорогой отправления согласно внутренним правилам, действующим на этой дороге.

Маркировка наносится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих языков ОСЖД (китайский, русский), а именно:

- при перевозке в Азербайджанскую Республику, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгерскую Республику, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Республику Польша, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику - на русский язык;

- при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику - на китайский или русский язык;

- при перевозке в или транзитом через Монголию - на русский язык.
В том случае, когда при перевозках в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику и в обратном направлении в накладной в графе «Отправитель, почтовый адрес» или в графе «Получатель, почтовый адрес» будет указано установленное в этих странах условное обозначение отправителя или получателя и его почтового адреса,

отправитель должен указать это условное обозначение и в маркировке на грузовых местах.

Кроме того, при перевозках в Корейскую Народно-Демократическую Республику отправитель должен указать в маркировке против наименования дороги и станции назначения, а при перевозках из Корейской Народно-Демократической Республики против наименования дороги и станции отправления условный номер этой дороги и станции.

Отправитель должен недействительные наклейки удалить и недействительные надписи сделать нечитаемыми.

Отправитель несет ответственность за правильность надписей, наклеек или бирок, нанесенных на грузовые места или прикрепленных к ним, а также за правильность наклеек, помещенных им на вагоны. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неполного или неточного указания сведений, помещенных им в надписях, наклейках или бирках, а также их неприкрепления.

§ 4. Погрузка грузов на станции отправления производится:

1) при перевозках в крытых и изотермических вагонах и вагонах-цистернах - в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления;

2) при перевозке на открытом подвижном составе в бесперегрузочном сообщении с участием железных дорог разной ширины колеи - в соответствии с Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (Приложение 14) или с Правилами размещения и крепления автопоездов, автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов на платформах моделей 13-9009, 13-4095 и 13-9004М колеи 1520 мм (Приложение 14.1);

3) при перевозке на открытом подвижном составе с участием железных дорог одной ширины колеи, а также в перегрузочном сообщении с участием железных дорог разной ширины колеи - в соответствии с Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (Приложение 14), с Правилами размещения и крепления автопоездов, автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов на платформах моделей 13-9009, 13-4095 и 13-9004М колеи 1520 мм (Приложение 14.1) или другими правилами, согласованными между железными дорогами, участвующими в перевозке.

Если груз перевозится на открытом подвижном составе в перегрузочном сообщении до или после перегрузки на пограничной станции по железным дорогам только одной страны, то погрузка груза может быть произведена в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах этой страны.

Внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, определяется, кем должна производиться погрузка - железной дорогой или отправителем. Если погрузка должна производиться отправителем, то он обязан установить пригодность вагона для перевозки данного груза.

Отправитель обязан указать в накладной в графе «Погружено», кем производится погрузка груза или контейнера в вагон.

Если погрузка груза производится отправителем, то он несет ответственность за все последствия неудовлетворительной погрузки, и, в частности, он должен возместить железной дороге причиненный ей вследствие этого ущерб.

§ 5. Железная дорога может потребовать от отправителя, чтобы штучные грузы, прием, погрузка и перегрузка которых невозможны без значительной потери времени, были объединены в более крупные погрузочные единицы путем связки или упаковки их.

§ 6. Вагоны могут быть загружены только до максимальной грузоподъемности с учетом допускаемой нагрузки от оси вагона на рельсы в соответствии с § 3 статьи 8.

Максимальной грузоподъемностью считается:

- 1) если на вагоне имеется только одна надпись о грузоподъемности - эта грузоподъемность, повышенная на 1 т для двухосных вагонов и на 2 т для вагонов с четырьмя и более осями; на железных дорогах Китайской Народной Республики и Корейской Народно-Демократической Республики - грузоподъемность, повышенная на 5%; для вагонов колеи 1520 мм - грузоподъемность, указанная на вагоне;
- 2) если на вагоне имеются две надписи - грузоподъемность, соответствующая большей цифре (меньшая обозначает минимальную грузоподъемность);
- 3) если на вагоне имеется трафарет «ABC» - максимальная величина грузоподъемности, указанная под буквой «С».

Загрузка вагона сверх максимальной грузоподъемности считается перегрузом.

§ 7. Определение массы и количества мест производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

Однако:

- 1) грузы, перевозимые на открытом подвижном составе без укрытия брезентами или под незапломбированными брезентами, принимаются к перевозке с обязательным указанием отправителями в накладной:

- числа мест и массы груза, если общее количество мест не превышает 100;

- только массы груза, если общее количество мест более 100. В этом случае в накладной в графе «Число мест» отправитель должен указать: «Навалом»;

2) мелкие неупакованные изделия принимаются к перевозке только по их массе без подсчета количества мест. В накладной в графе «Число мест» отправитель должен указать: «Навалом»;

3) тарные грузы, масса которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы при приеме к перевозке не взвешиваются.

В этих случаях отправитель обязан указать в накладной число мест и общую массу груза, а в графе «Способ определения массы» указать каким порядком определена общая масса груза: по стандартной массе («По стандарту») или по массе, указанной на грузовых местах («По трафарету»);

4) если в накладной масса груза проставлена как в графе «Масса (в кг) определена отправителем», так и в графе «Масса (в кг) определена железной дорогой», то ответственной массой считается масса, определенная железной дорогой, за исключением случаев, указанных в пунктах 1-3 § 4 статьи 23.

§ 8. У всех груженных вагонов, имеющих устройства для наложения пломб, подлежат пломбированию пломбами или запорно-пломбировочными устройствами двери и все конструктивные отверстия, за исключением вентиляционных или иных отверстий, закрытых изнутри решетками или другим способом. У вагонов-цистерн подлежат пломбированию все наливные и сливные приборы. Не пломбируются нижние сливные приборы цистерн, если их конструкция не допускает открытия нижнего сливного прибора без вскрытия верхнего загрузочного люка.

Если на вагоне, контейнере имеются пломбы или запорно-пломбировочные устройства от предыдущих перевозок, они должны быть сняты отправителем или железной дорогой в зависимости от того, кто должен вновь пломбировать вагон, контейнер.

Для пломбирования должны применяться пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятие которых невозможно без их повреждения; пломбы или запорно-пломбировочные устройства должны быть наложены таким образом, чтобы исключалась возможность доступа к грузу без их повреждения.

Если вагон, контейнер пломбируется отправителем, то пломбы должны иметь следующие четкие знаки:

- 1) наименование станции (в случае надобности - сокращенное);
- 2) дату наложения пломбы или контрольные знаки;
- 3) сокращенное наименование отправителя.

Кроме того, отправительские пломбы могут иметь сокращенное наименование железной дороги отправления.

При пломбировании вагонов, контейнеров железной дорогой пломбы должны иметь те же знаки; однако вместо сокращенного наименования отправителя они должны содержать сокращенное наименование железной дороги отправления, а также номера тисков, если пломбы не имеют контрольных знаков.

Запорно-пломбировочные устройства, независимо от того, кем производится пломбирование – отправителем или железной дорогой – должны иметь следующие знаки:

- сокращенное наименование железной дороги отправления;
- контрольный знак.

Дополнительно запорно-пломбировочные устройства могут иметь наименование станции отправления и грузоотправителя, при необходимости – сокращенное.

При пломбировании вагона и контейнера несколькими запорно-пломбировочными устройствами они должны иметь разные контрольные знаки.

В случае оборудования крытых и изотермических вагонов дополнительными устройствами для наложения пломб в верхней части двери запорно-пломбировочные устройства устанавливаются только на основные устройства для пломбирования.

Железная дорога отправления должна не менее чем за 2 месяца уведомить все железные дороги, участвующие в перевозке, о правилах пользования и порядке снятия конкретного запорно-пломбировочного устройства. Применение устройств, для снятия которых требуется использование приспособлений специальной конструкции (съемники, ключи), должно быть согласовано железной дорогой отправления с железными дорогами, участвующими в перевозке.

При осуществлении бесперегрузочных перевозок грузов из стран, не участвующих в СМГС, а также перевозок контейнеров, автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов или съемных автомобильных кузовов, прибывших водным транспортом, или при интермодальных перевозках они могут быть приняты к дальнейшей перевозке за пломбами или запорно-пломбировочными устройствами со знаками, которые могут отличаться от положений настоящей статьи.

Если крытые вагоны колеи 1520 мм пломбируются пломбами, то запоры дверей вагонов дополнительно укрепляют закрутками.

В остальном пломбирование производится в соответствии с положениями СМГС и внутренними правилами, действующими на той железной дороге, на которой производится пломбирование, если в СМГС отсутствуют необходимые урегулирования.

§ 9. При перевозке грузов мелкими отправлениями в Социалистическую Республику Вьетнам отправитель может пломбировать грузовые места. В этом случае он должен сделать об этом отметку в накладной в графе «Род упаковки».

Статья 10 **Объявление ценности груза** **и заинтересованности в доставке.**

§ 1. Отправитель должен объявить в накладной в графе «Объявленная ценность груза» ценность следующих грузов при предъявлении их к перевозке:

- 1) золота, серебра и платины, а также изделий из них;
- 2) драгоценных камней;
- 3) ценных мехов, например, бобра, голубого песка, горностая, куницы, норки, выдры, каракуля, тюленя, котика, чернобурой лисицы, скунса, соболя, а также изделий из этих мехов;
- 4) заснятых фильмов;
- 5) картин;
- 6) статуй;
- 7) художественных изделий;
- 8) антикварных вещей;
- 9) домашних вещей.

Разрешается принимать к перевозке домашние вещи без объявления ценности только при условии, если отправитель в накладной в графе «Особые заявления отправителя» сделает отметку «Без объявления ценности» и заверит ее своей подписью.

При предъявлении к перевозке домашних вещей отправитель должен составить их опись в четырех экземплярах с указанием наименования, количества и стоимости домашних вещей, помещенных в каждое грузовое место (ящик и т.п.). Кроме того, в описи указываются общее количество мест и общая стоимость домашних вещей, которая должна соответствовать ценности, объявленной в накладной. При перевозке домашних вещей без объявления

ценности в описи стоимость может не указываться. Первый экземпляр описи остается на станции отправления, второй - у отправителя, третий экземпляр должен быть вложен в домашние вещи, четвертый – прикладывается к накладной, следует вместе с ней до станции назначения.

§ 2. Объявление ценности других грузов, предъявляемых к перевозке, допускается по желанию отправителя.

§ 3. Сумма объявляемой ценности груза должна быть указана отправителем в накладной в графе «Объявленная ценность груза» в валюте страны отправления; она не должна превышать стоимости этого груза, указанной в счете иностранного поставщика, или государственной цены.

Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Если между железной дорогой и отправителем возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления. В случае несогласия отправителя с решением начальника станции отправитель может пригласить за свой счет эксперта из органов государственной торговли или промышленности. Решение эксперта обязательно для обеих сторон.

§ 4. За объявление ценности груза взимается дополнительный сбор железными дорогами отправления и назначения за перевозку по своим дорогам в соответствии с внутренними правилами и применяемыми этими железными дорогами для таких перевозок тарифами, а за перевозку по транзитным железным дорогам - в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом.

Для взыскания этого сбора транзитными железными дорогами и железной дорогой назначения сумма ценности груза, объявленная отправителем в валюте страны отправления, пересчитывается станцией отправления в тарифную валюту по курсу, действующему в стране отправления в день пересчета, и вносится в графу накладной «Отметки о расчетах платежей». Сумма объявленной ценности груза в тарифной валюте, указанная в накладной для транзитных железных дорог и железной дороги назначения, пересчитывается в валюту страны транзитной железной дороги или страны назначения по курсу, действующему в этих странах в день пересчета.

§ 5. По согласованию участвующих в перевозке железных дорог отправитель при предъявлении груза к перевозке может объявить заинтересованность в доставке груза.

Статья 11

Сопроводительные документы по выполнению таможенных и других правил

§ 1. Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил на всем

пути следования груза, а также в случае необходимости сертификат и спецификацию. Эти документы должны относиться только к тем грузам, которые значатся в данной накладной.

Все сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной, должны быть им поименованы в накладной в графе «Документы, приложенные отправителем» и прикреплены к накладной так прочно, чтобы они не могли разъединиться в пути следования.

Если отправитель не приложит к накладной документа, дающего право на вывоз груза за границу, то он обязан в накладной в графе «Особые заявления отправителя» указать название документа, его номер и дату выдачи, а также таможенную, в которую он направил этот документ.

Если отправитель не приложил к накладной сертификата или спецификации, он должен сделать в накладной в графе «Документы, приложенные отправителем» отметку о том, что приложение таких документов не требуется.

Если отправитель не выполнит предписаний настоящего параграфа, то станция отправления должна отказать в приеме груза к перевозке.

§ 2. Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной.

Отправитель несет ответственность перед железной дорогой за последствия, возникшие в результате отсутствия, недостаточности или неправильности сопроводительных документов.

Если перевозка или выдача груза задерживаются вследствие того, что отправитель не представил необходимых сопроводительных документов или документы, представленные им и указанные в накладной в графе «Документы, приложенные отправителем», являются недостаточными или неправильными, то за время задержки взыскиваются штрафы, сборы, как то: за хранение груза, простой вагонов. Если указанная задержка происходит на дороге отправления или дороге назначения, то этот штраф исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на этих железных дорогах. Если такая задержка происходит на транзитных железных дорогах, то эти платежи исчисляются в соответствии с применяемым заинтересованными железными дорогами для данной международной перевозки транзитным тарифом; если же в транзитном тарифе для этих случаев не установлена плата за хранение груза и за простой вагонов, то штраф исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на этих транзитных железных дорогах.

Штрафы, сборы, как то: за хранение груза, простой вагонов, должны быть внесены в накладную. Они взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них оплачивает провозные платежи за перевозки по данной транзитной железной дороге. При утере железной дорогой сопроводительных документов, указанных отправителем в графе «Документы, приложенные отправителем» накладной, штрафы и сборы, связанные с задержкой грузов по этой причине, не взыскиваются.

В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги отправитель или получатель оплачивает через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей, штрафы и сборы, возникшие на транзитных железных дорогах, взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

§ 3. При желании отправителя, чтобы ему со станции назначения на станцию отправления были возвращены получателем не являющиеся собственностью дорог перевозочные приспособления (брезенты, хлебные щиты, дверные решетки для перевозки скота, канаты металлические, печи, железные закладки для коновязи, дверные решетки для перевозки фруктов и др.) или порожняя тара (мешки тканевые, металлические бочки и бидоны и др.), отправитель должен указать в накладной в графе «Отметки, не обязательные для железной дороги», что перевозочные приспособления или тара подлежат возврату. В этом случае таможенное учреждение составляет справку на обратный их провоз. Справка прикладывается к накладной для выдачи получателю и дает ему право в течение 3 месяцев со дня прибытия груза на станцию назначения вернуть перевозочные приспособления или порожнюю тару обратно.

Возврат перевозочных приспособлений или порожней тары должен производиться через те же пограничные станции, через которые они следовали с грузом.

Статья 12

Ответственность за сведения, внесенные в накладную. Штрафы

§ 1. Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от того, что они внесены в несоответствующую графу накладной.

§ 2. Железная дорога имеет право проверить правильность сведений и заявлений, указанных отправителем в накладной.

Если при приеме груза на станции отправления в накладной будут обнаружены неправильности, то отправитель обязан составить новую накладную, если согласно § 5 статьи 7 исправление накладной не допускается.

Проверка содержания груза в пути следования может быть произведена только при условии, если она вызывается таможенными и другими правилами, а также целями обеспечения безопасности движения поездов и сохранности груза в пути следования.

Если в результате проверки груза, произведенной в пути следования или на станции назначения, выяснилось, что сведения, указанные в накладной отправителем, не соответствуют действительности, то станция, производившая проверку, должна об этом составить коммерческий акт в соответствии со статьей 18 и сделать отметку об акте в накладной в графе «Коммерческий акт».

В этом случае сумма расходов, связанных с проверкой, вписывается в накладную и взыскивается с отправителя, если проверка производилась дорогой отправления, или с получателя, если проверка производилась дорогой назначения. Если проверка производилась на транзитной железной дороге, эти расходы взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них должен оплачивать провозные платежи за перевозку по данной транзитной железной дороге. В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги оплачивает отправитель или получатель через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей, эти расходы взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

При обнаружении в накладной неправильного наименования груза провозная плата за весь путь следования исчисляется по тарифному классу, предусмотренному для действительно перевозимого груза, и взимается в соответствии со статьей 15.

§ 3. Штраф взыскивается при неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений, в результате чего:

- 1) были приняты к перевозке грузы, не допускаемые к перевозке на основании пунктов 1 - 6 § 1 статьи 4;
- 2) грузы, допускаемые к перевозке на основании § 7 статьи 5 только с соблюдением особых условий, были приняты к перевозке без соблюдения условий, предусмотренных для данного груза;
- 3) при погрузке груза отправителем был допущен перегруз вагона сверх его максимальной грузоподъемности (§ 6 статьи 9).

Штрафы по пунктам 1 и 2 данного параграфа взыскиваются в соответствии со статьей 15 в пятикратном размере провозной платы за перевозку по железной дороге, на которой было обнаружено такое нарушение.

Штраф по пункту 3 данного параграфа взыскивается в соответствии со статьей 15 в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка массы груза по железной дороге, на которой был обнаружен этот излишек. Этот штраф не подлежит взысканию, если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, отправитель сделал в накладной в графе «Особые заявления отправителя» запись о необходимости взвешивания железной дорогой загруженного вагона.

Предусмотренные настоящим параграфом штрафы железная дорога вправе взыскивать независимо от возмещения возможного ущерба и других штрафов, уплачиваемых отправителем/получателем в соответствии с настоящим Соглашением.

§ 4. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности:

- 1) излишек массы груза, обнаруженный на дороге отправления, выгружается и предоставляется в распоряжение отправителя;
- 2) излишек массы груза, обнаруженный на транзитной железной дороге или на дороге назначения, выгружается железной дорогой и направляется на станцию назначения по возможности одновременно с основной отправкой по досылочной дорожной ведомости, составленной в необходимом количестве экземпляров;
- 3) провозная плата и сборы за выгрузку, погрузку и перевозку излишка массы груза взыскиваются, как за самостоятельную отправку, и вписываются в основную накладную.

Эти правила применяются также в тех случаях, когда из-за неправильной массы груза, указанной отправителем в накладной, окажется превышение допустимой нагрузки на ось вагона (§ 3 статьи 8).

Статья 13

Тарифы.

Исчисление провозных платежей и штрафов

§ 1. Провозные платежи, под которыми понимаются плата за перевозку груза, проезд проводника, водителя автопоезда, дополнительные сборы и другие расходы, возникшие за период от приема груза к перевозке до его выдачи получателю, исчисляются по следующим тарифам, действующим в день заключения договора перевозки:

- 1) в сообщении между станциями железных дорог соседних стран за перевозку по железным дорогам страны отправления и страны назначения – по тарифам, применяемым железными дорогами этих стран для таких перевозок;
- 2) в сообщении через транзитные дороги за перевозку по железным дорогам страны отправления и страны назначения - по тарифам, применяемым железными дорогами этих стран для таких перевозок, а за перевозку по транзитным железным дорогам - по применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.

§ 2. Плата за перевозку груза исчисляется по кратчайшему расстоянию, определенному применяемым тарифом, в направлении через те пограничные станции, которые указаны в накладной отправителем.

Если груз перевозился через другие пограничные станции по более короткому пути, чем указал отправитель в накладной, то плата исчисляется за кратчайшее расстояние, определяемое применяемым тарифом, в направлении через эти пограничные станции.

§ 3. Провозные платежи и штрафы за перевозку по дорогам страны отправления и страны назначения исчисляются в местной валюте, а платежи и штрафы за перевозку по транзитным железным дорогам - в валюте транзитного тарифа, применяемого заинтересованными железными дорогами для данной международной перевозки.

§ 4. Железной дороге должны быть возмещены произведенные ею расходы по перевозкам, в том числе, не предусмотренные применяемыми тарифами, как, например, расходы по исправлению погрузки, расходы по перегрузке, связанной с исправлением погрузки, расходы по исправлению тары и упаковки, необходимой для сохранности груза, расходы по укрытию груза брезентами и за пользование самими брезентами в том случае, когда такое укрытие не лежит на обязанности железной дороги. Эти расходы должны быть установлены отдельно для каждой отправки и подтверждены соответствующими документами.

Указанные расходы вписываются железной дорогой в накладную и взыскиваются с отправителя, если расходы возникли на железной дороге отправления, или с получателя, если они возникли на железной дороге назначения. Если эти расходы возникли на транзитной железной дороге, они взыскиваются с отправителя или получателя в зависимости от того, кто из них оплачивает провозные платежи за перевозку по данной транзитной дороге. В случаях, когда провозные платежи за транзитные железные дороги оплачивает отправитель или получатель через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей, эти расходы взыскиваются с плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) по внутренним правилам, действующим на транзитных железных дорогах.

§ 5. Если в пути следования окажется необходимым перегрузить груз из одного в один или более вагонов той же ширины колеи, то провозная плата исчисляется, как за одну отставку по тому вагону, в котором был погружен груз на станции отправления и который был указан первоначально в накладной. Если такая перегрузка в пути следования вызвана причинами, не зависящими от отправителя, то плата за перегрузку груза не взыскивается.

§ 5а. Если повагонная отставка перевозится в соответствии с пунктом 2 § 2 статьи 3 СМГС с перегрузкой груза на пограничной станции примыкания железных дорог разной ширины колеи и перегрузка из одного вагона одной ширины колеи произведена в два или более вагонов другой ширины колеи по причинам, связанным, например, с несовпадением параметров вагона, из которого перегружается груз, с параметрами вагона, в который перегружается груз, некратностью параметров кузова вагона, в который перегружается груз, размерам мест груза или с выполнением требований Приложения 14 к СМГС по размещению и креплению груза, то железные дороги, по которым перевозится груз после перегрузки, имеют право исчислять провозные платежи

за груз, перегруженный в каждый из вагонов, как за самостоятельную повагонную отправку.

Станция перегрузки проставляет в графе «Отметки о расчётах платежей» накладной отметку: «Перегружено в (указать количество) вагонов(а) по причине (указывается конкретно, а именно:

использования вагонов меньшего объёма кузова (меньшей длины, ширины или высоты) (указывается конкретно);

использования вагонов меньшей грузоподъёмности (указывается конкретно);

перегрузки из сочленённого вагона или вагонной единицы с _____ (указывается количество) элементами;

некратности размеров мест груза параметрам кузова вагона (указывается конкретно);

выполнения требований Приложения 14 к СМГС (как то: ограничения по количеству ярусов, рядов, массы или мест груза, заложенные в конкретные схемы Приложения 14 к СМГС, для НТУ - необходимость установки средств крепления, занимающих дополнительный объем или площадь пола вагона, превышение допускаемых нагрузок на элементы вагона от груза и средств крепления, соблюдение расположения общего центра тяжести груза в вагоне или вагона с грузом относительно уровня головок рельсов, необходимость вписывания в габарит погрузки, превышение допустимой площади наветренной поверхности вагона с грузом и др.);

другие причины – должны быть указаны конкретно)»

и заверяет её подписью работника и проставлением штампа станции.

Указанные отметки проставляются станцией перегрузки в случае, если это необходимо железным дорогам, по которым перевозится груз после перегрузки, о чем указанные дороги информируют железные дороги перегрузки.

§ 6. За перегрузку грузов в вагон другой ширины колеи или перестановку тележек вагонов на пограничных станциях дополнительные сборы (включая расходы, связанные с предоставлением железной дорогой приспособлений и материалов для крепления перегружаемого груза: стойки, проволока, гвозди, прокладки и т.п.) исчисляются:

1) если перегрузку грузов или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи производит железная дорога назначения - в соответствии с внутренним тарифом, действующим на этой дороге;

2) в остальных случаях - в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом.

Статья 14 **Срок доставки груза**

§ 1. Срок доставки определяется на весь путь следования груза исходя из следующих норм:

1) для грузов большой скорости:

1.1. срок на отправление 1 сутки

1.2. срок на перевозку груза мелкой отправкой или в среднетоннажном контейнере каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке..... 1 сутки

1.3. срок на перевозку груза повагонной, контейнерной отправкой или в крупнотоннажном контейнере на каждые начатые 320 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке..... 1 сутки

1.4. срок на перевозку груза повагонной отправкой, перевозимого с пассажирскими поездами (§ 4 статьи 7), на каждые начатые 420 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке... 1 сутки

2) для грузов малой скорости:

2.1. срок на отправление..... 1 сутки

2.2. срок на перевозку груза мелкой отправкой или в среднетоннажном контейнере на каждые начатые 150 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке..... 1 сутки

2.3. срок на перевозку груза повагонной, контейнерной отправкой или в крупнотоннажном контейнере на каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке..... 1 сутки

Течение срока доставки груза начинается с 0.00 ч. дня, следующего за днем, в который приняты к перевозке груз и накладная. Если груз принят с предварительным до отправлением хранением, то срок доставки начинается с 0.00 ч. дня, следующего за днем, в который этот груз назначен к погрузке. О дне погрузки груза в накладной должна быть сделана отметка.

§ 2. Срок на перевозку исчисляется по действительно пройденному грузом расстоянию между станцией отправления и станцией назначения.

§ 3. Срок доставки удлиняется на 2 суток:

1) при перегрузке груза в вагоны другой ширины колеи;

2) при перестановке вагонов на тележки другой ширины колеи;

3) при паромной переправе вагонов.

§ 4. При перевозке негабаритных грузов срок доставки, исчисленный в соответствии с § 1 и § 3 настоящей статьи, увеличивается на 100%.

§ 5. Срок доставки удлиняется на время:

1) задержки для выполнения таможенных и других правил;

- 2) перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующего началу или продолжению перевозки;
- 3) задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки;
- 4) задержки для проверки, соответствует ли груз данным в накладной или соблюдены ли меры предосторожности по грузам, перевозимым на особых условиях, если при проверке будет обнаружено несоответствие;
- 5) задержки на станциях, вызванной поением и выводкой из вагона живности или ветеринарным осмотром ее;
- 6) затраченное на выгрузку излишка массы, исправление груза или его тары или упаковки, а также на перегрузку или исправление погрузки, произведенные по вине отправителя;
- 7) других задержек, происшедших по вине отправителя или получателя.

О причинах задержки груза, которые дают право железной дороге на удлинение срока доставки, и продолжительности этой задержки железной дорогой должна быть сделана отметка в накладной в графе «Удлинение срока доставки».

§ 6. Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя, о чем железная дорога уведомляет получателя. Порядок уведомления получателя определяется внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

Если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, груз доставляется получателю по указанному в накладной адресу, то срок доставки считается выполненным, когда груз доставлен получателю до истечения срока доставки.

В тех случаях, когда часть груза следует по досылочной дорожной ведомости, срок доставки исчисляется по той части груза, которая прибыла по основной накладной.

§ 7. Отправитель и участвующие в перевозке железные дороги могут согласовывать другие сроки доставки.

Р А З Д Е Л III

ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

С т а т ь я 15

Уплата провозных платежей

§ 1. Провозные платежи, исчисленные в соответствии со статьей 13, взимаются:

- 1) за перевозку по железным дорогам отправления - с отправителя на станции отправления или в соответствии с действующими на железных дорогах отправления внутренними правилами;
- 2) за перевозку по железным дорогам назначения - с получателя на станции назначения или в соответствии с действующими на железных дорогах назначения внутренними правилами;
- 3) за перевозку по транзитным железным дорогам - с отправителя на станции отправления или с получателя на станции назначения. При перевозке через несколько транзитных железных дорог допускается оплата за перевозку по одной или нескольким транзитным железным дорогам отправителем, а по остальным дорогам - получателем. Указанный порядок оплаты провозных платежей возможен при наличии соответствующих договоров между железными дорогами;
- 4) за перевозку по транзитным железным дорогам – с отправителя или получателя через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с каждой транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей.

§ 2. Если отправитель принимает на себя уплату провозных платежей за перевозку по транзитным железным дорогам, то он должен в накладной в графе "Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги" указать сокращенные наименования этих дорог в соответствии с Приложением 12.5.

Если отправитель не принимает на себя уплату провозных платежей ни за одну транзитную железную дорогу, то он должен в накладной в графе «Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги» сделать отметку «НЕТ». Провозные платежи, не принятые на себя отправителем за перевозку по транзитным железным дорогам, считаются переведенными на получателя и должны быть с него взысканы станцией назначения.

В случаях когда отправитель не проставил в накладной в графе «Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги» требуемую отметку «НЕТ», провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам считаются переведенными на получателя и должны быть с него взысканы станцией назначения.

В случаях, когда в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам обязан оплатить отправитель, перевод этих платежей на получателя не допускается. В случаях, когда в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам обязан оплатить получатель, оплата этих платежей отправителем не допускается.

При оплате провозных платежей по транзитным железным дорогам через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.) отправитель в накладной в графе «Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги» должен сделать отметку, содержащую сокращенное наименование транзитной железной дороги, за которую осуществляется оплата, наименование плательщика, через которого производится оплата перевозки по данной транзитной железной дороге, и присвоенный ему код плательщика. Указанные сведения вносятся по каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороге.

§ 3. При перевозке грузов между двумя соседними странами сборы за перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничной станции взыскиваются с получателя как в случае выполнения этих работ дорогой принимающей (пункт 1 § 6 статьи 13), так и дорогой сдающей (пункт 2 § 6 статьи 13).

При перевозке грузов по транзитным железным дорогам сборы за перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничных станциях дороги отправления и транзитных дорог, исчисленные в соответствии с пунктом 2 § 6 статьи 13, взыскиваются с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.), в зависимости от того, кто из них производит оплату провозных платежей по транзитным железным дорогам. Сборы за перегрузку грузов в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничных станциях железных дорог назначения, исчисленные в соответствии с пунктом 1 § 6 статьи 13, взыскиваются с получателя.

§ 4. Если получатель отказался от приема груза, то все провозные платежи и штрафы, относящиеся к перевозке этого груза, уплачивает отправитель.

§ 5. В случае неправильного применения тарифов или ошибок в расчете при исчислении провозных платежей, а также в случае не взыскания платежей недобор подлежит уплате, а перебор - возврату.

Расчеты недоборов и переборов по провозным платежам производятся в соответствии со ставками тарифов, которые действовали на момент заключения договора перевозки.

Железная дорога, которая производит расчет с отправителем или получателем, взыскивает недоборы или возвращает переборы в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Недоборы и переборы по одной накладной до 5 швейцарских франков не подлежат взысканию или возврату.

§ 6. Провозные платежи и штрафы взимаются железными дорогами в валюте страны, где производится уплата.

Если провозные платежи не выражены в валюте страны, в которой они должны быть взысканы, то они пересчитываются в валюту этой страны по курсу дня и места платежа.

§ 7. Условия этой статьи не применяются, если между станциями железных дорог двух соседних стран установлен прямой тариф, предусматривающий иной порядок взимания провозных платежей.

Статья 16 **Наложенные платежи и ссуды**

Наложенные платежи и ссуды не допускаются.

Статья 17 **Выдача груза. Розыск груза**

§ 1. По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (листы 1 и 5 накладной) получателю по уплате им железной дороге всех причитающихся по накладной провозных платежей; получатель обязан оплатить провозные платежи и принять груз.

В соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, выдача груза может быть произведена до оплаты получателем провозных платежей.

Получатель может отказаться от приема груза лишь в тех случаях, когда качество груза вследствие повреждения, порчи или по другим причинам изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению.

§ 2. Все причитающиеся железной дороге по накладной платежи уплачиваются получателем полностью, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует. Получатель имеет в этом случае право получить обратно в претензионном порядке согласно статье 29 уплаченные по накладной платежи за не выданную часть груза.

§ 3. Тарные грузы, масса которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы выдаются при исправной таре или упаковке без взвешивания.

§ 4. В остальном выдача груза производится в соответствии с положениями СМГС и внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, если в СМГС отсутствуют необходимые урегулирования.

§ 5. Если в течение 30 дней по истечении срока доставки груза он не выдан получателю, то отправитель или получатель имеет право подать на железную дорогу заявление о розыске груза.

Заявление подается отправителем на станцию отправления или получателем на станцию назначения по форме Приложения 15 в двух экземплярах с одновременным предъявлением дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) не позднее 3 месяцев по истечении срока доставки груза.

Станция отправления или назначения подтверждает получение заявления наложением календарного штампа и подписью работника станции, принявшего заявление, на обоих экземплярах заявления; один экземпляр возвращается заявителю.

Заявление о розыске груза не является предъявлением претензии согласно статье 29.

§ 6. Получатель может считать груз утраченным, если этот груз не был выдан получателю в течение 30 дней после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14, и станцией назначения была сделана отметка «Груз не прибыл» в графе «Наименование груза» дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), предъявленных получателем. Эта отметка должна удостоверяться календарным штампом станции назначения.

Однако если груз прибыл на станцию назначения по истечении указанного срока, то она должна поставить об этом в известность получателя. Получатель обязан принять груз, если он прибыл не позднее 6 месяцев после истечения срока доставки, и возратить железной дороге суммы, которые она уплатила ему в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза.

Если возмещение за утрату и расходы по перевозке груза были уплачены отправителю, то отправитель это возмещение обязан возратить железной дороге. При этом за получателем сохраняется право предъявить к железной дороге претензию об уплате штрафа за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за частичную утрату, недостачу массы, повреждение, порчу найденного груза или снижение его качества по другим причинам.

Статья 18 **Коммерческий акт**

§ 1. Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест, а также наличия накладной и при этом устанавливает:

- 1) полную или частичную утрату груза, недостачу массы, его повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам;
- 2) несоответствие между сведениями, указанными в накладной, и грузом в натуре о наименовании, массе, количестве мест груза, знаках (марках) и номерах мест груза, наименовании получателя и станции назначения;

- 3) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной;
- 4) отсутствие или недостачу отправительских перевозочных приспособлений, указанных в накладной.

Коммерческий акт составляется также в случае обнаружения порожнего приватного или сданного в аренду вагона без накладной или обнаружения накладной без вагона.

Станция, установившая одну или несколько таких неисправностей, составляет коммерческий акт по форме Приложения 16 к СМГС - при перевозке грузов по накладной СМГС или по форме Приложения 8.1. к Приложению 22 к СМГС - при перевозке грузов по накладной ЦИМ/СМГС. Если бланк коммерческого акта напечатан на отдельных листах, каждый лист акта должен быть пронумерован, подписан лицами, указанными в параграфе 6 настоящей статьи, и заверен календарным штемпелем станции, в верхней части каждого листа должен быть указан номер коммерческого акта. Все листы коммерческого акта после его составления должны быть скреплены. Бланки коммерческого акта могут печататься на самокопирующейся бумаге.

Однако коммерческий акт составляется лишь в тех случаях, когда вышеуказанные неисправности могли произойти исключительно с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его получателю.

О составлении коммерческого акта станция должна сделать отметку в накладной в графе «Коммерческий акт».

§ 2. Если получатель в процессе выдачи ему груза обнаруживает какую-либо неисправность, указанную в §1 данной статьи, а коммерческий акт по этой неисправности железной дорогой не составлен, то получатель должен незамедлительно обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта.

Станция назначения может отказаться от составления коммерческого акта в случае, если:

- 1) исключено, что указанная неисправность произошла в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю;
- 2) уменьшение массы груза не превышает нормы, указанной в § 5 данной статьи.

§ 3. Если внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, допускается составление коммерческого акта после выдачи груза получателю, то получатель имеет право обратиться к станции назначения о составлении коммерческого акта и после выдачи груза по какой-либо неисправности, указанной в § 1 данной статьи, которую обнаружить внешним осмотром при выдаче груза было невозможно. Такое обращение к станции назначения должно быть сделано получателем незамедлительно после установления им неисправности груза и не позднее чем через 3 суток после

выдачи груза. До составления станцией назначения коммерческого акта получатель не должен изменять состояние груза, если это не является необходимым для его предохранения от увеличения неисправности. Пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятые получателем с вагона, контейнера, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора и другой самоходной машины после их выдачи ему, должны быть переданы им станции назначения.

Станция назначения может отказаться от составления коммерческого акта в случаях, если:

- 1) внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, не допускается составление коммерческого акта после выдачи груза;
- 2) обращение получателя к станции назначения не было сделано им незамедлительно после установления им неисправности и не было сделано в пределах 3 суток после выдачи груза;
- 3) состояние груза было изменено получателем, хотя это не являлось необходимым для предохранения груза от увеличения неисправности;
- 4) исключено, что указанная неисправность произошла в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю;
- 5) при уменьшении массы груза не превышаются нормы, указанные в § 5 настоящей статьи;
- 6) получатель не передает станции назначения пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятые с вагона, контейнера, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора или другой самоходной машины.

§ 4. Если станция назначения при проверке обращения получателя о составлении коммерческого акта, внесенного в соответствии с § 2 или 3 данной статьи, установит, что это обращение необоснованное, то станция назначения имеет право требовать от получателя возмещения ее расходов, связанных с проверкой этого обращения, а также оплаты получателем штрафов, если это предусмотрено внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 5. Если при проверке в пути следования или на станции назначения массы груза, указанного в § 1 статьи 24, который вследствие своих особых естественных свойств подвержен уменьшению массы во время перевозки, будет установлено уменьшение массы груза по сравнению с массой, указанной в накладной, то коммерческий акт об уменьшении массы груза должен составляться только в том случае, если это уменьшение будет превышать норму, установленную в § 1 статьи 24. Если же определенная при проверке недостающая масса груза не превышает норму, установленную в § 1 статьи 24, то коммерческий акт не должен составляться; в этом случае сведения об

установленной при проверке массе груза вносятся в накладную в графу «Отметки железной дороги».

Если при проверке в пути следования или на станции назначения массы груза, который вследствие своих особых естественных свойств не подвержен ее уменьшению во время перевозки, будет установлено уменьшение массы груза по сравнению с массой, указанной в накладной, то коммерческий акт о таком уменьшении массы груза составляется только в том случае, если недостающая масса груза отличается от его массы, указанной в накладной, более чем на 0,2%. Если же масса груза, определенная при проверке, отличается от массы, указанной в накладной, не более чем на 0,2%, то масса груза, указанная в накладной, считается правильной. Таким же порядком оформляется установление излишка массы груза при ее проверке.

§ 6. Коммерческий акт подписывается должностными лицами станции, указанными в форме Приложения 16 к СМГС или Приложения 8.1. к Приложению 22 к СМГС. При составлении коммерческого акта на станции назначения он должен быть подписан также получателем или лицом, уполномоченным им на получение груза.

Если получатель не согласен со сведениями, помещенными в коммерческом акте, он может внести в него свои замечания по таким сведениям, если это допускается внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 7. Для установления причин и размера утраты, недостачи массы груза, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, а также для определения размера ущерба может быть произведена экспертиза в соответствии с внутренними законами и правилами страны назначения груза.

§ 8. Один экземпляр коммерческого акта выдается получателю порядком, предусмотренным во внутренних правилах, действующих на железной дороге назначения.

§ 9. Положения §§ 2 - 8 данной статьи, относящиеся к получателю груза, действуют соответственно для отправителя, если груз согласно пункту 1 § 2 статьи 20 возвращается в адрес отправителя или направляется для третьего лица, если груз выдается ему в соответствии с внутренними правилами, указанными в § 3 статьи 21.

Статья 19

Залоговое право железной дороги

§ 1. В обеспечение всех платежей, вытекающих из договора перевозки, железная дорога имеет залоговое право на груз. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в ведении железной дороги.

§ 2. Действие залогового права определяется внутренними законами и правилами той страны, где должна происходить выдача груза.

РАЗДЕЛ IV

ИЗМЕНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 20

Право и порядок изменения договора перевозки

§ 1. Право изменения договора перевозки принадлежит отправителю, а также получателю.

При перевозке грузов в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Кореюскую Народно-Демократическую Республику в адрес получателей, когда ими являются согласно накладной государственные организации, переадресовка таких грузов на пограничных станциях страны назначения производится уполномоченными внешнеторговых организаций этих стран.

§ 2. Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) взять груз со станции отправления;
- 2) изменить станцию назначения. При этом в случае необходимости следует указать пограничные станции, через которые после изменения договора перевозки должен проследовать груз, и плательщика за транзитные железные дороги, появившиеся в результате изменения договора перевозки, если оплата провозных платежей по этим дорогам производится через плательщика (экспедитора, фрахтового агента и др.);
- 3) изменить получателя груза;
- 4) возвратить груз на станцию отправления.

§ 3. Получатель может произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) изменить станцию назначения груза в пределах страны назначения;
- 2) изменить получателя груза.

При этом получатель может произвести изменение договора перевозки на основе настоящего Соглашения только на входной пограничной станции страны назначения и только тогда, когда груз еще не отправлен с этой станции.

В том случае, когда груз уже проследовал входную пограничную станцию страны назначения, изменение договора перевозки получателем производится только в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

§ 4. Изменение договора перевозки, которое приведет к делению груза на части, не допускается.

§ 5. Изменение договора перевозки производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по форме Приложения 17. Дорога назначения может применять форму заявления об изменении договора перевозки получателем, установленную внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.

Отправитель должен заполнить заявление об изменении договора перевозки в соответствии с предписаниями § 2 статьи 7 относительно его перевода на рабочие языки ОСЖД.

Заявление об изменении договора перевозки должно быть составлено на каждую отправку отдельно в одном экземпляре и подано отправителем на станцию отправления, а получателем - на входную пограничную станцию страны назначения. Текст заявления должен быть помещен отправителем в графе дубликата накладной (листа 3 накладной) «Наименование груза», который одновременно с заявлением должен быть предъявлен железной дороге.

Заявление получателя об изменении договора перевозки может быть подано также на несколько отправок, если они перевозятся группой вагонов и если изменение договора перевозки этих грузов производится на одну и ту же станцию и в адрес одного и того же получателя.

Станция отправления подтверждает получение заявления об изменении договора перевозки наложением календарного штампа на дубликат накладной под заявлением отправителя, а также подписью работника станции, принявшего заявление, после чего она возвращает дубликат накладной отправителю.

Заявление получателя об изменении договора перевозки может быть представлено им без предъявления дубликата накладной.

§ 6. О поступившем заявлении отправителя об изменении договора перевозки станция отправления или пограничная станция, если груз проследовал эту станцию, должна за счет отправителя сообщить телеграммой станциям пути следования, а также станции назначения. Телеграмма должна быть подтверждена направлением подлинного заявления об изменении договора перевозки на ту станцию, на которой груз был задержан согласно телеграмме. Однако эта станция должна изменить договор перевозки на основании телеграфного уведомления станции отправления, не ожидая получения письменного заявления отправителя.

Железная дорога не несет в этом случае ответственности за возможные искажения телеграфом заявления отправителя.

§ 7. Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем или прибытия груза на входную пограничную станцию дороги назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя или телеграфное уведомление станции назначения о заявлении получателя об изменении договора перевозки.

§ 8. Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного на основании письменного заявления получателя или телеграфного уведомления станции назначения.

§ 9. Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем.

§ 10. Железная дорога имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:

- 1) это неосуществимо для станции железной дороги назначения, которая должна изменить договор перевозки, в момент получения письменного заявления или телеграфного уведомления станции отправления или станции назначения;
- 2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;
- 3) этому противоречат внутренние законы и правила стран, железные дороги которых участвуют в перевозке;
- 4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется.

§ 11. В случаях, указанных в § 10 настоящей статьи, железная дорога должна по возможности немедленно известить отправителя или получателя о препятствиях, не допускающих изменения договора перевозки.

Если железная дорога не могла предвидеть эти препятствия и изменила договор перевозки, то отправитель или получатель в зависимости от того, кто подал заявление об изменении договора перевозки, несет ответственность за все возникающие от этого последствия.

§ 12. Исчисление и взыскание провозных платежей при изменении договора перевозки производятся в соответствии со статьями 13 и 15 с учетом следующих особенностей:

- 1) если груз должен быть выдан на станции по пути его следования, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются только за перевозку до этой станции. Если груз уже прошел новую станцию назначения и железная дорога возвращает его на эту станцию, то, кроме провозных платежей за перевозку до станции задержания груза, начисляется и взыскивается отдельно плата за перевозку от станции задержания груза до новой станции назначения;
- 2) если груз должен быть отправлен на новую станцию, лежащую дальше станции первоначального назначения, или отправлен на станцию, не находящуюся на пути первоначального следования груза, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются отдельно за перевозку до

первоначальной станции назначения или до станции задержания груза и от этой станции задержания груза до новой станции назначения;

3) если груз должен быть возвращен обратно на станцию отправления, то провозные платежи исчисляются и взыскиваются с отправителя за перевозку до той станции, с которой будет возвращен груз, и отдельно за перевозку от этой станции до станции отправления.

§ 13. За изменение договора перевозки взимается сбор. Этот сбор исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, которая производит изменение договора перевозки, и взимается в соответствии со статьей 15.

Если вследствие изменения договора перевозки произойдет задержка в перевозке или выдаче груза не по вине железной дороги, то дополнительные сборы, штрафы и другие расходы за время задержки, как то: за хранение груза, простой вагонов и прочее, за исключением штрафа за простой вагонов на транзитных железных дорогах, исчисляются в соответствии с внутренними правилами и применяемыми для таких перевозок тарифами той железной дорогой, на которой произошла задержка. За простой вагонов на транзитных железных дорогах, вызванный изменением договора перевозки, штраф исчисляется согласно применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.

Дополнительные сборы, штраф за простой вагонов и другие расходы подтверждаются соответствующими документами и вписываются в накладную для взыскания с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них оплачивает транзитные провозные платежи в соответствии со статьей 15.

Статья 21 **Препятствия к перевозке** **и выдаче груза**

§ 1. Если на станции отправления или в пути следования возникают препятствия к перевозке груза, то железная дорога решает, нужно ли запросить указание отправителя или целесообразнее произвести перевозку груза до станции назначения с изменением пути следования. Железная дорога имеет право взыскать провозную плату за измененный путь следования и располагать соответствующим дополнительным сроком доставки, кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.

§ 2. При отсутствии другого пути следования или если перевозка невозможна по другим причинам, а также при возникновении препятствия к выдаче груза станция, на которой возникло препятствие, незамедлительно по телеграфу через станцию отправления извещает об этом отправителя и запрашивает его указаний. При этом станция сообщает отправителю все необходимые сведения, которыми она располагает.

Однако станция не обязана запрашивать указаний отправителя при возникновении препятствия временного характера, вызванного причиной, указанной в пункте 1 § 3 статьи 3.

Отправитель может в накладной в графе «Особые заявления отправителя» дать указания о том, как поступить с грузом, если появятся препятствия к перевозке или выдаче груза. Если по усмотрению железной дороги эти указания не могут быть выполнены, то железная дорога должна затребовать от отправителя новых указаний.

На основании полученной телеграммы о препятствиях к перевозке или выдаче груза станция отправления незамедлительно извещает об этом отправителя по установленной форме или порядком, установленным внутренними правилами. Отправитель обязан записать на обороте извещения указание о том, как поступить с грузом, и возвратить это извещение станции или сообщить свои указания порядком, установленным внутренними правилами.

При возврате извещения или сообщении указаний порядком, установленным внутренними правилами, отправитель обязан предъявить станции отправления дубликат накладной (лист 3 накладной) для внесения соответствующих указаний отправителя. При не предъявлении отправителем дубликата накладной его указание, сделанное на обороте извещения или сообщенное порядком, установленным внутренними правилами, считается недействительным и станция отправления сообщает станции, на которой возникло препятствие, об отсутствии указания отправителя. В этом случае дорога, на которой задержан груз, поступает с ним в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

В случае когда поступившее на станцию отправления извещение касается изменения пути следования или отказа получателя принять груз, отправитель может дать указание и без предъявления дубликата накладной.

Об указаниях отправителя станция отправления уведомляет станцию, на которой возникли препятствия. Расходы по уведомлению отправителя взыскиваются с отправителя дорогой отправления в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Если препятствия к перевозке или выдаче груза возникли после того, как получатель изменил договор перевозки, железная дорога извещает об этом получателя, подавшего заявление об изменении договора перевозки. Расходы по извещению получателя взыскиваются дорогой назначения с получателя согласно внутренним правилам, действующим на дороге назначения.

§ 3. Если от отправителя, извещенного о препятствиях к перевозке или выдаче груза, в течение 8 суток, а по скоропортящимся грузам в течение 4 суток с момента направления ему извещения станцией, на которой возникли препятствия, не поступит никаких указаний или поступят невыполнимые указания, то с грузом надлежит поступить по внутренним правилам, действующим на той железной дороге, на которой возникли препятствия.

Если скоропортящимся грузам угрожает порча, железная дорога, на которой возникло препятствие к перевозке или выдаче груза, должна поступить с грузами в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге, не ожидая истечения 4-суточного срока.

§ 4. Если препятствия к перевозке прекратятся до получения указаний отправителя, станция, на которой возникли препятствия, направляет груз на станцию назначения, не ожидая указаний, и незамедлительно извещает об этом отправителя.

§ 5. Если груз был реализован, то вырученная от реализации сумма за вычетом причитающихся железной дороге провозных платежей в соответствии с § 1 статьи 13, штрафов и расходов, связанных с реализацией груза, выдается отправителю. Если вырученная от реализации груза сумма не покрывает начисленных платежей, то отправитель обязан уплатить разницу.

§ 6. Постановления §§ 1, 3, 4 и 5 настоящей статьи применяются также к получателю, изменившему договор перевозки согласно статье 20.

§ 7. Если во время перевозки или выдачи груза по вине отправителя или получателя возникнут препятствия к его перевозке или выдаче, то железной дороге оплачиваются все расходы, понесенные ею из-за задержки перевозки или выдачи. Если же препятствия к перевозке или выдаче возникли не по вине отправителя или получателя, то железной дороге оплачиваются все расходы, возникшие в результате того, что отправитель или получатель на запрос железной дороги в связи с препятствиями к перевозке и выдаче не представил указаний в сроки, установленные в § 3 настоящей статьи, или же представленные ими указания были невыполнимыми.

Если такие препятствия возникнут на дороге отправления или на дороге назначения, то платежи по таким расходам исчисляются в соответствии с внутренними правилами и применяемыми этими железными дорогами для таких перевозок тарифами.

Если такие препятствия возникнут на транзитных железных дорогах, то платежи по таким расходам исчисляются в соответствии с транзитным тарифом, применяемым заинтересованными дорогами для данной международной перевозки; если же в транзитном тарифе для таких случаев не предусмотрена оплата таких расходов, то исчисление платежей по ним осуществляется в соответствии с внутренними правилами и применяемыми соответствующей транзитной железной дорогой для таких перевозок тарифами.

Все платежи по вышеуказанным расходам вписываются в накладную и взыскиваются с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них производит оплату провозных платежей в соответствии со статьей 15.

§ 8. В случаях изменения договора перевозки по причине возникновения препятствий к перевозке или выдаче груза применяются соответствующие предписания статьи 20. В этих случаях предписания § 9 статьи 20 не применяются.

РАЗДЕЛ V ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Статья 22 Солидарная ответственность железных дорог

§ 1. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, - до оформления перевозки по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении; в случае переотправки груза из стран, которые не участвуют в настоящем Соглашении, - после оформления перевозки груза по накладной СМГС.

§ 2. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной ЦИМ/СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки с момента приема груза к перевозке до момента проставления календарного штампа станции на месте переотправки, а в обратном направлении – с момента проставления календарного штампа станции на месте переотправки до выдачи груза на станции назначения.

§ 3. Каждая последующая железная дорога, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает тем самым в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.

Статья 23 Пределы ответственности

§ 1. Железная дорога ответственна в пределах условий, установленных настоящим разделом, за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем Соглашении, - до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.

Железная дорога несет ответственность за последствия утраты по ее вине сопроводительных документов, приложенных отправителем или таможенным учреждением к накладной в соответствии с §§ 1 и 3 статьи 11 и перечисленных в ней, а также за последствия невыполнения по ее вине заявлений об изменении договора перевозки, поданных в соответствии с §§ 2 и 3 статьи 20.

При перевозке грузов по накладной ЦИМ/СМГС ответственность железной дороги, установленная настоящим разделом, начинается с момента приема груза к перевозке до момента проставления в накладной ЦИМ/СМГС

календарного штампея станции на месте переотправки, а в обратном направлении - с момента проставления в накладной календарного штампея станции на месте переотправки до выдачи груза на станции назначения.

§ 2. Железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза.

§ 3. Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, принятого к перевозке, если полная или частичная утрата, уменьшение массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам произошли:

- 1) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело;
- 2) вследствие ненадлежащего качества груза, тары и упаковки при приеме его к перевозке на станции отправления или вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их самовозгорание и поломку, в том числе бой и нарушение герметичности стеклянной, полиэтиленовой, металлической, деревянной, керамической и других видов тары и упаковки, ржавчину, внутреннюю порчу или тому подобные последствия;
- 3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу;
- 4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе «Погружено» в соответствии с § 4 статьи 9; если в этой графе отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, то считается, что погрузка производилась отправителем;
- 5) вследствие перевозки на открытом подвижном составе грузов, допускаемых к такой перевозке внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления;
- 6) вследствие того, что отправитель или получатель или назначенные ими проводники груза не выполняли предписаний Приложения 3, а также вследствие того, что проводники не соответствовали требованиям, предъявляемым этими предписаниями;
- 7) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки согласно § 1 статьи 9, из-за чего не была обеспечена сохранность груза при его перевозке на всем пути его следования;
- 8) вследствие таких недостатков тары или упаковки груза, которые не могли быть обнаружены железной дорогой путем его наружного осмотра при приеме груза к перевозке на станции отправления, из-за чего не была

обеспечена сохранность груза при перевозке на всем пути его следования;

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

10) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях, под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения предписанных настоящим Соглашением правил;

11) вследствие убыли массы груза по причине его особых естественных свойств, если эта убыль не превышает нормы, установленные в § 1 статьи 24;

12) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер, хотя эту непригодность он должен был определить в соответствии с § 4 статьи 9 или § 11 Приложения 8 при проверке состояния вагона или контейнера по его виду; факт погрузки груза в вагон отправителем устанавливается на основании записи, сделанной им в накладной в графе «Погружено» в соответствии с § 4 статьи 9; если в этой графе отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, считается, что погрузка производилась отправителем;

13) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных правил отправителем, получателем или уполномоченным лицом.

§ 4. Железные дороги освобождаются от ответственности:

1) за недостачу массы штучного груза, перевозимого в таре или в обвязке, если груз был выдан получателю при полном количестве мест, в исправной таре или обвязке и при отсутствии внешних признаков доступа к содержимому, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза;

2) за недостачу массы штучного груза, перевозимого без тары или обвязки, если груз был выдан получателю при полном количестве мест и при отсутствии внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза;

3) за недостачу массы и количества мест груза, если груз, погруженный отправителем в вагон, контейнер, кузов автопоезда, автомобиля, съемный автомобильный кузов, прицеп, полуприцеп, был выдан получателю за исправными пломбами или запорно-пломбировочными устройствами отправителя или станции отправления, наложенными в соответствии с положениями § 8 статьи 9 и §§ 8 и 10 Приложения 21 к СМГС, а также без внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи массы и количества мест груза;

4) за полную или частичную утрату съемных и запасных частей, находящихся в запломбированных автопоездах, съемных автомобильных кузовах, прицепах, полуприцепах, автомобилях, тракторах и других самоходных машинах, если эти автопоезда, съемные автомобильные кузова, прицепы, полуприцепы, автомобили, тракторы и другие самоходные машины были выданы получателю за исправными пломбами или запорно-пломбировочными устройствами отправителя, наложенными в соответствии с предписаниями § 3 Приложения 7 к СМГС и §§ 8 и 10 Приложения 21 к СМГС, а также без повреждения и без внешних признаков доступа, которые могли бы явиться причиной полной или частичной утраты съемных и запасных частей.

К пломбам или запорно-пломбировочным устройствам отправителя или станции отправления приравниваются исправные пломбы таможенных органов и пломбы или запорно-пломбировочные устройства любой участвующей в перевозке железной дороги, наложенные в соответствии с положениями § 8 статьи 9, § 3 Приложения 7 к СМГС и §§ 8 и 10 Приложения 21 к СМГС, если в целях пограничного и таможенного контроля, а также санитарных, фитопатологических и других видов проверок имело место вскрытие вагонов, контейнеров, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов, автомобилей, тракторов и других самоходных машин и как следствие - замена первоначально наложенных пломб или запорно-пломбировочных устройств. Если в пути следования вышеуказанный пограничный, таможенный контроль и другие виды проверок проводились неоднократно, то к пломбам или запорно-пломбировочным устройствам отправителя или станции отправления приравниваются все исправные пломбы или запорно-пломбировочные устройства таможенных органов или пограничных станций, наложенные при этом контроле или проверках.

Вскрытие вагонов, контейнеров, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов, автомобилей, тракторов и других самоходных машин и замена пломб или запорно-пломбировочных устройств удостоверяется актом вскрытия вагона, контейнера, автомобиля, трактора или другой самоходной машины, автопоезда, съемного автомобильного кузова, прицепа, полуприцепа для проведения пограничного, таможенного, санитарного, фитопатологического и других видов контроля и проверок по форме Приложения 18, составляемым железной дорогой, или соответствующей отметкой о вскрытии, вносимой железной дорогой в накладную в графу «Отметки железной дороги». Акт вскрытия заверяется подписями соответствующих лиц, осуществлявших контроль, подписью представителя железной дороги и наложением календарного штампа станции, на которой была произведена замена пломб или запорно-пломбировочных устройств, а отметка в накладной о вскрытии заверяется подписью соответствующего представителя железной дороги, на станции которой была произведена замена пломб или запорно-пломбировочных устройств, наложением календарного штампа этой станции, а также подписями соответствующих лиц, осуществлявших контроль, если подписи последних предусмотрены внутренними законами и правилами страны проведения контроля или проверки.

Акт вскрытия или отметка в накладной о вскрытии и замене пломб или запорно-пломбировочных устройств удостоверяет факт вскрытия вагонов, контейнеров, автомобилей, тракторов и других самоходных машин, автопоездов, съемных автомобильных кузовов, прицепов, или полуприцепов для пограничного и таможенного контроля, а также других видов проверок, но не фиксирует исправность перевозки и состояние груза.

Один экземпляр акта вскрытия прикладывается к накладной и выдается получателю на станции назначения вместе с грузом и листами 1 и 5 накладной.

При перевозке грузов в соответствии с § 2 статьи 2 из стран, железные дороги которых не являются участницами настоящего Соглашения, в страны, железные дороги которых являются участницами настоящего Соглашения, находящиеся на вагонах, контейнерах, автопоездах, съемных автомобильных кузовах, прицепах и полуприцепах пломбы или запорно-пломбировочные устройства, за которыми вагоны, контейнеры, автопоезда, съемные автомобильные кузова, прицепы и полуприцепы прибыли на входную пограничную станцию первой железной дороги - участницы настоящего Соглашения и которые связаны с предыдущей перевозкой по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении, приравниваются к пломбам или запорно-пломбировочным устройствам, которые должны быть наложены отправителем или станцией отправления в соответствии с § 8 статьи 9 и §§ 8 и 10 Приложения 21 к СМГС.

§ 5. Железные дороги освобождаются от ответственности за невыполнение срока доставки груза в следующих случаях:

- 1) при заносах, наводнениях, обвалах и других стихийных явлениях на срок до 15 дней - по распоряжению центрального органа железной дороги соответствующей страны;
- 2) при наличии других обстоятельств, вызвавших приостановку или ограничение движения, - по распоряжению правительства соответствующей страны.

§ 6. Внесенные отправителем в накладную сведения о массе груза и количестве грузовых мест только тогда могут служить доказательством против железной дороги:

- 1) если проверка массы груза была произведена железной дорогой, сведения о массе груза внесены в накладную в графу «Масса (в кг) определена железной дорогой» и удостоверены ею в графе «Штемпель станции взвешивания, подпись»;
- 2) если проверка количества мест груза была произведена железной дорогой, сведения о количестве мест груза внесены в накладную в графу «Отметки железной дороги» и удостоверены в ней подписью работника и наложением штампа станции.

Это предписание не действует в случаях, предусмотренных в § 4 настоящей статьи.

§ 7. При частичной утрате, недостаче массы, повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам получатель или отправитель должен доказать, что ущерб возник в период от приема груза к перевозке до его выдачи, если коммерческий акт в соответствии с § 3 статьи 18 составлялся после выдачи груза.

§ 8. Доказательство того, что полная или частичная утрата, недостача массы груза, повреждение, порча или снижение качества его по другим причинам произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 1 и 3 § 3 настоящей статьи, возлагается на железную дорогу.

§ 9. Если по обстоятельствам дела окажется, что полная или частичная утрата, недостача массы, повреждение, порча или снижение качества груза по другим причинам могли произойти вследствие обстоятельств, изложенных в пунктах 2, 4 - 13 § 3 настоящей статьи, то считается, что ущерб произошел вследствие этих обстоятельств, пока отправитель или получатель не докажет иного. Это предположение недействительно для случая, упомянутого в пункте 5 § 3 настоящей статьи, если имеется утрата целых мест.

§ 10. Если при перевозке груза по накладной ЦИМ/СМГС из стран, не участвующих в настоящем Соглашении, после проставления календарного штампа в накладной ЦИМ/СМГС на месте переотправки, установлены повреждение или частичная утрата груза, а железная дорога, применяющая СМГС, приняла отправку, не имеющую видимых нарушений, то, до доказательства противоположного, предполагается, что повреждение или частичная утрата груза наступили во время исполнения договора перевозки в сфере СМГС.

Если при перевозке груза по накладной ЦИМ/СМГС из стран, участвующих в настоящем Соглашении, после проставления календарного штампа в накладной ЦИМ/СМГС на месте переотправки, установлены повреждение или частичная утрата груза, а перевозчик, применяющий ЦИМ, принял отправку, не имеющую видимых нарушений, то, до доказательства противоположного, предполагается, что повреждение или частичная утрата груза наступили во время исполнения договора перевозки в сфере ЦИМ.

Данное предположение действует независимо от того, был ли перегружен груз в вагон другой ширины колеи.

Статья 24

Ограничение ответственности при недостаче массы груза

§ 1. В отношении грузов, которые вследствие своих особых естественных свойств подвержены убыли массы при перевозке, железная дорога не несет ответственности независимо от пройденного грузом расстояния за ту часть недостачи массы груза, которая не превышает нижеследующих норм:

- 1) 2% массы грузов жидких или сданных к перевозке в сыром (свежем) или во влажном состоянии, а также нижеследующих грузов:

руды марганцевой и хромовой;
медного купороса;
магнезии и прочего химического сырья навалом;
соли;
фруктов свежих;
овощей свежих;
кож выделанных и шкур мокросоленых;
табака;
мяса свежего, охлажденного;
цитрусовых плодов и бананов, ягод свежих;

2) 1,5% массы следующих грузов:

дров, лесоматериалов, бамбука и угля древесного;
строительных материалов минерального происхождения;
жиров;
рыбы соленой, вяленой;
веществ земледобрильных;

3) 1% массы следующих грузов:

минерального топлива;
кокса нефтяного и каменноугольного;
руды железной;
коры деревьев;
шерсти невыттой;
хмеля;
мыла;
кореньев;
мяса замороженного;
птицы битой всякой;
копченостей мясных всяких;
рыбы замороженной;
морепродуктов;
мяса птицы замороженного;
колбас и мясопродуктов всяких;

4) 0,5% массы всех прочих сухих грузов, подверженных убыли массы при перевозке;

5) при перевозке грузов в стеклянной и других видах тары, по физическим свойствам которых имеет место поломка и бой (п. 2 § 3 статья 23) применяется норма потерь в размере 1% от общего количества.

При перевозке в перегрузочном сообщении указанных выше грузов навалом, насыпью или в цистернах нормы убыли, приведенные в пунктах 1 - 4 настоящего параграфа, повышаются на 0,3% для каждой перегрузки данной отправки.

§ 2. Ограничение ответственности, предусмотренное в § 1 настоящей статьи, не применяется, если отправителем или получателем груза будет

доказано, что уменьшение массы груза произошло не по причинам, связанным с особыми естественными свойствами груза.

§ 3. В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозились по одной накладной, допускаемая норма убыли массы исчисляется отдельно для каждого места, если масса каждого места была указана в накладной при приеме груза к перевозке.

§ 4. В случае полной утраты груза или утраты отдельных грузовых мест при исчислении возмещения никакого вычета за убыль массы утраченных мест не производится.

Статья 25

Размер возмещения при полной или частичной утрате груза

§ 1. Если в силу предписаний настоящего Соглашения железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза ущерб за полную или частичную утрату груза, то размер такого возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или в выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии.

Если стоимость полностью или частично утраченного груза не может быть определена указанным порядком, то она устанавливается государственной экспертизой.

При полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, согласно статье 10, железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза.

При полной или частичной утрате домашних вещей, по которым отправитель в накладной в графе «Особые заявления отправителя» сделал отметку «Без объявления ценности», железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение из расчета 6 швейцарских франков за килограмм массы утраченного груза.

§ 2. Кроме возмещений, предусмотренных в § 1 настоящей статьи, подлежат возврату провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в его цену.

§ 3. Расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.

Статья 26

Размер возмещения при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам

§ 1. Если в силу предписаний настоящего Соглашения в случае повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза сумму ущерба, то железная дорога должна возместить сумму, соответствующую понижению стоимости груза.

§ 2. При повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам, перевозимого с объявленной ценностью согласно статье 10, железная дорога выплачивает возмещение в сумме, которая должна составлять часть объявленной ценности, соответствующую в доленом отношении проценту понижения стоимости груза, которое наступило в результате повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, а также возмещение в сумме согласно § 2 статьи 25.

§ 3. Размеры возмещений, предусмотренных в §§ 1 и 2 настоящей статьи, определяются порядком, предусмотренным в §§ 1 и 2 статьи 25 и на основе актов экспертизы согласно § 7 статьи 18.

§ 4. Размеры возмещений, предусмотренных в §§ 1 и 2 настоящей статьи, не должны превышать:

- 1) сумму возмещения за полную утрату груза, если вследствие повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам обесценен весь груз;
- 2) сумму возмещения за утрату обесцененной части груза, если вследствие повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам обесценена только часть груза.

§ 5. Расходы и убытки отправителей и получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой.

Статья 27

Размер возмещения за просрочку в доставке груза

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

- 6% провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;
- 12% провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки;
- 18% провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки;

24% провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки;

30% провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки.

В том случае, когда груз по одним дорогам проследовал с просрочкой, а по другим - ранее установленного для них срока, при определении длительности просрочки должен быть произведен зачет указанных сроков.

§ 2. В случае возмещения за полную утрату груза штраф, предусмотренный в § 1 настоящей статьи, не может быть потребован.

При частичной утрате груза штраф за просрочку в доставке, если она имела место, подлежит уплате за неутраченную часть груза.

При повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам штраф за просрочку в доставке, если она имела место, прибавляется к сумме возмещения, предусмотренного статьей 26.

Сумма штрафа, предусмотренная в § 1 настоящей статьи, вместе с указанными в статьях 25 и 26 платежами не должна быть больше общей суммы возмещения, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза.

§ 3. Штраф за просрочку в доставке уплачивается лишь в том случае, если не был соблюден общий срок на перевозку от станции отправления до станции назначения, исчисленный в соответствии со статьей 14.

§ 4. Получатель лишается права на получение штрафа за просрочку в доставке груза, если груз им не получен в течение одних суток после уведомления дорогой о прибытии груза и возможности передачи его в распоряжение получателя.

§ 5. Отдельные железные дороги - участницы настоящего Соглашения могут заключать между собой соглашения по регулированию возмещения за просрочку в доставке груза, отличающиеся от положений §§ 1 - 4 настоящей статьи. Каждое такое соглашение может относиться только к перевозкам грузов, осуществляемым исключительно по железным дорогам - участницам такого соглашения.

Заключаемые отдельными железными дорогами соглашения не должны затрагивать права клиента на предъявление претензий по поводу причитающихся ему сумм.

С т а т ь я 28
Выплата сумм возмещений.
Проценты на суммы возмещений и суммы переборов
провозных платежей

§ 1. Выплата сумм возмещений, предусмотренных статьями 25 и 26, и штрафов, предусмотренных статьей 27, производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм.

§ 2. Если сумма указана в валюте одной страны, а выплата производится в другой стране, то эта сумма должна быть пересчитана по курсу дня и места платежа в валюту страны железной дороги, производящей выплату.

§ 3. В случае если ответ по претензии, возврат сумм переборов провозных платежей или предусмотренных статьями 25 или 26 возмещений последуют по истечении 180 дней со дня заявления претензии, на причитающуюся сумму возмещения начисляются проценты в размере 4% годовых.

Проценты начисляются по день перечисления или уплаты сумм, начиная со следующих сроков:

- 1) по претензиям о возврате сумм переборов провозных платежей - со дня взыскания этих переборов;
- 2) по претензиям о возмещениях, предусмотренных статьями 25 и 26, - со дня заявления претензии.

Эти проценты не начисляются по возмещениям на суммы до 100 швейцарских франков; а по переборам провозных платежей - на суммы до 10 швейцарских франков (включительно).

§ 4. Проценты на суммы возмещений по требованиям, возникшим из договоров перевозки грузов, предъявляемым железными дорогами к отправителям или получателям грузов, уплачиваются последними в тех же размерах и в сроки, которые указаны в § 3 настоящей статьи.

РАЗДЕЛ VI

ПРЕТЕНЗИИ, ИСКИ. ПРЕТЕНЗИОННАЯ И ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

Статья 29 Претензии

§ 1. Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит отправителю или получателю.

§ 2. Претензии должны быть предъявлены в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы возмещения отправителем - к дороге отправления, а получателем - к дороге назначения. Претензии предъявляются по каждой отправке в отдельности за исключением:

- 1) претензий о возврате переборов провозных платежей. Такие претензии могут предъявляться на несколько отправок;

2) случаев, когда по нескольким отправкам составлен только один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.

§ 3. Претензии о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, могут быть предъявлены тем лицом, которое произвело данный платеж, и только к той железной дороге, которая взыскала эти суммы.

§ 4. Претензии по одной накладной, за исключением претензий по несохранным перевозкам грузов, принадлежащих частным лицам, предъявляемые в случае полной или частичной утраты, уменьшения массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, на сумму до 23 швейцарских франков включительно не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 23 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 23 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.

Претензии по одной накладной, предъявляемые в случае полной или частичной утраты, уменьшения массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам, принадлежащие частным лицам, на сумму до 5 швейцарских франков включительно, не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 5 швейцарских франков, а по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 5 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.

Претензии по одной накладной, предъявляемые в случае просрочки в доставке груза или переборов провозных платежей на сумму до 5 швейцарских франков включительно, не подлежат удовлетворению и не предъявляются. Если такого рода претензия предъявляется на сумму более 5 швейцарских франков и по рассмотрении она признается подлежащей удовлетворению в размере до 5 швейцарских франков включительно, то эта сумма возмещения заявителю не выплачивается.

§ 5. В случае когда претензия предъявляется от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, то право на это предъявление должно быть подтверждено доверенностью отправителя или получателя. Эта доверенность должна соответствовать внутренним законам и правилам той страны, к железным дорогам которой предъявлена претензия. Доверенность остается у железной дороги, к которой была предъявлена претензия.

§ 6. Претензия предъявляется для рассмотрения компетентным органам железных дорог, указанным в Приложении 19.

Сообщение об изменениях и дополнениях этого Приложения высылается Комитету ОСЖД и железным дорогам - участницам настоящего Соглашения с указанием даты изменений и дополнений с таким расчетом, чтобы это сообщение поступило в Комитет ОСЖД и на все железные дороги - участницы настоящего Соглашения не позднее чем за 45 дней до вступления изменений и дополнений в силу. При этом предписания статьи 37 не применяются.

Изменения и дополнения публикуются железными дорогами в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах.

§ 7. Предъявление претензий к железным дорогам производится:

1) в случае полной утраты груза

- отправителем при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной);

- получателем при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной). При этом в дубликate накладной или в оригинале накладной и в листе уведомления о прибытии груза должна содержаться сделанная с соответствии с § 6 статьи 17 отметка о неприбытии груза, удостоверенная календарным штемпелем станции назначения;

2) в случае частичной утраты, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам:

- отправителем или

- получателем

при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) и коммерческого акта, выданного получателю железной дорогой на станции назначения;

3) в случае просрочки в доставке груза:

- получателем при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), а также Претензионного заявления о просрочке в доставке груза по форме Приложения 20 в двух экземплярах;

4) в случае перебора провозных платежей

- отправителем - по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, - при условии представления дубликата накладной (листа 3 накладной) или другого документа в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления;

- получателем - по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной).

Указанные в пунктах 1-4 настоящего параграфа документы, выданные отправителю или получателю железной дорогой, могут быть предъявлены претендателями к железной дороге только в подлинниках, но не в копиях.

Если взамен утерянных при перевозке документов, указанных в пунктах 1-4 настоящего параграфа, получателю выданы заменяющие их документы вместе с коммерческим актом, составленным согласно пункту 3 § 1 статьи 18, то претензия может быть заявлена на основе этих заменяющих документов и относящегося к ним коммерческого акта.

К претензиям, заявляемым в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящего параграфа, кроме перечисленных там документов, должны прилагаться счет иностранного поставщика или другие документы, предусмотренные статьями 25 и 26 и подтверждающие стоимость груза или уменьшение его стоимости, а также при необходимости и другие документы, которые обосновывают претензию (спецификация содержания отправки или ее части, по которой заявлена претензия, упаковочные листы, акт экспертизы и пр.).

К претензиям, заявляемым в соответствии с пунктами 1-4 настоящего параграфа от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, следует приложить также доверенность отправителя или получателя согласно § 5 настоящей статьи.

Если к письменному заявлению о претензии к железной дороге приложены не все вышеуказанные необходимые документы или документы, указанные в пунктах 1-4 настоящего параграфа, приложены в копиях, то такое неполное или неправильное заявление о претензии возвращается претенденту железной дорогой в срок не позднее 15 дней со дня его поступления в орган железной дороги согласно Приложению 19 к настоящему Соглашению с указанием, какие документы отсутствуют или представлены в копиях. В таких случаях не наступает приостановление течения срока давности, предусмотренное § 3 статьи 31. Если железная дорога возвратит претенденту такое неполное или неправильное заявление позже 15-дневного срока, то течение срока давности приостанавливается со следующего дня после истечения этого срока до дня получения претендентом данного неполного или неправильного заявления о претензии. Возвращение железной дорогой претенденту такого заявления не является отклонением претензии согласно § 2 статьи 30 и не дает претенденту права обратиться к железной дороге с иском в суде.

§ 8. Железная дорога обязана в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем пункта отправления или распиской железной дороги в получении непосредственно предъявленной претензии, рассмотреть эту претензию, дать ответ претенденту и при полном или частичном признании ее уплатить ему причитающуюся сумму.

§ 9. Если при выдаче одинакового по наименованию и качеству груза, проследовавшего с перегрузкой на пограничной станции от одного отправителя в адрес одного получателя, оказалась в одних вагонах недостача груза, а в других его излишек, то при рассмотрении претензии излишек засчитывается в счет покрытия недостачи.

§ 10. При перевозках грузов, совершаемых по правилам, установленным в § 2 статьи 2, назначением в страны, железные дороги которых не участвуют в

настоящем Соглашении, из стран, железные дороги которых являются участницами настоящего Соглашения, но не участвуют в международных железнодорожных соглашениях с теми странами, куда груз направляется, претензии предъявляются получателем груза непосредственно дороге назначения или другим дорогам, не участвующим в настоящем Соглашении, если неисправность перевозки произошла на этих железных дорогах.

Претензии по перевозкам грузов в страны, железные дороги которых являются участницами настоящего Соглашения, из стран, железные дороги которых не являются участницами настоящего Соглашения, совершаемым также по правилам, установленным в § 2 статьи 2, предъявляются получателем груза непосредственно дороге назначения. Железная дорога после рассмотрения претензии, относящейся к ответственности железных дорог - участниц настоящего Соглашения, уведомляет о результате заявителя претензии. Если при этом окажется, что часть претензии или вся претензия относится к ответственности железной дороги, не участвующей в настоящем Соглашении, то претензия полностью или в соответствующей части отклоняется. Представленные при претензии документы, в том числе и по договору перевозки другого транспортного права, возвращаются заявителю для непосредственного обращения к отправителю, указанному в накладной, который в дальнейшем регулирует претензию с дорогами-участницами другого транспортного права.

§ 11. Железная дорога, сообщая претенденту о частичном или полном отклонении его претензии, обязана сообщить ему основания отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензионному заявлению.

§ 12. В случае признания со стороны железной дороги претензии, подлежащей удовлетворению в полном размере, с представленными при претензионном заявлении документами железная дорога, регулирующая претензию, поступает в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.

Статья 30

Иски по договору перевозки.

Подсудность

§ 1. Право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге. Иск может быть предъявлен только после заявления претензии в соответствии со статьей 29.

§ 2. Иск может быть предъявлен лицом, имеющим на то право, только к той железной дороге, к которой была заявлена претензия, и только в том случае, если ею не был соблюден срок на рассмотрение претензии, установленный в § 8 статьи 29, или если в течение этого же срока железная дорога уведомила заявителя об отклонении претензии полностью или частично.

§ 3. Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия.

Статья 31

Претензионная и исковая давность

§ 1. Претензии и иски отправителя или получателя к железным дорогам по договору перевозки, а также требования и иски железных дорог к отправителям или получателям об уплате провозных платежей, штрафов и о возмещении ущерба могут быть заявлены в течение 9 месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке груза, для предъявления которых установлен 2-месячный срок.

§ 2. Указанные в § 1 настоящей статьи сроки исчисляются:

- 1) для претензий о возмещении за частичную утрату груза, недостачу массы, повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам, а также за просрочку в доставке - со дня выдачи груза получателю;
- 2) для претензий о возмещении за полную утрату груза - с 30-го дня после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14;
- 3) для претензий о дополнительной уплате или для претензий о возврате провозной платы, дополнительных сборов, штрафов или для претензий, связанных с исправлением расчетов вследствие неправильного применения тарифов, а также ошибок при исчислении платежей, - со дня уплаты или, если уплата не была произведена, со дня выдачи груза;
- 4) для всех других претензий и требований - со дня установления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.

Дата начала течения срока давности в срок не включается.

§ 3. Предъявление отправителем или получателем к железной дороге письменной претензии, оформленной в соответствии со статьей 29, приостанавливает течение сроков давности, предусмотренных в § 1 настоящей статьи.

Течение срока давности продолжается с того дня, когда железная дорога сообщила претенденту о полном или частичном отклонении его претензии; днем отклонения считается дата, указанная на почтовом штампе пункта отправления, или день, в который претендатель своей распиской подтвердил получение сообщения об отклонении. Если претензия оставлена без ответа, то течение срока давности возобновляется с момента истечения срока, установленного в § 8 статьи 29.

Представление доказательств об отправлении претензии на железную дорогу или об ответе на нее и о возвращении документов или о возвращении

неполного заявления о претензии в соответствии с § 7 статьи 29 возлагается на сторону, ссылающуюся на эти факты.

Повторные претензии, содержащие ранее предъявленные требования, не приостанавливают течения сроков давности, предусмотренных в § 1 настоящей статьи.

§ 4. Претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде исков.

Р А З Д Е Л VII

РАСЧЕТЫ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ

С т а т ь я 32

Расчеты между железными дорогами

§ 1. Каждая железная дорога, взыскав при приеме к отправлению или при выдаче груза провозные платежи, обусловленные договором перевозки, обязана уплатить участвующим в перевозке железным дорогам причитающиеся им доли провозных платежей.

§ 2. Дорога отправления отвечает перед другими железными дорогами за причитающиеся им провозные платежи, не взысканные ею с отправителя, если они были приняты им на себя в соответствии с данными накладной или они должны были быть приняты отправителем на себя по накладной согласно статье 15.

§ 3. Если дорога назначения выдала груз без взыскания провозных платежей, которые должны быть взысканы ею по договору перевозки с получателя, то она ответственна за эти платежи перед железными дорогами, участвовавшими в перевозке.

§ 4. Расчеты между железными дорогами, возникающие в результате применения настоящего Соглашения, производятся в соответствии со специальным договором, заключаемым между железными дорогами о порядке расчетов.

С т а т ь я 33

Требования между железными дорогами о возврате выплаченных сумм возмещений

§ 1. Железная дорога, уплатившая в соответствии с настоящим Соглашением возмещение за полную или частичную утрату или повреждение груза, а также за просрочку в доставке груза, имеет право на получение от других участвующих в перевозке железных дорог выплаченного возмещения, причем:

- 1) железная дорога, по вине которой произошел ущерб, является исключительно ответственной за него;

2) если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за ущерб, ею причиненный;

3) если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность между железными дорогами по каждой отправке распределяется пропорционально тарифным километрам, фактически пройденным этой отправкой по железным дорогам, участвовавшим в ее перевозке, за исключением тех, которые докажут, что ущерб произошел не на их участках.

§ 2. Если просрочка в доставке груза произошла на нескольких железных дорогах, то процент для начисления штрафа определяется в соответствии с § 1 статьи 27 исходя из общей просрочки на всех железных дорогах и выплачивается от провозной платы, полученной каждой железной дорогой, допустившей просрочку.

§ 3. Сроки доставки, определенные в соответствии со статьей 14, распределяются между железными дорогами, участвовавшими в перевозке, следующим порядком:

1) срок на отправление - поровну между дорогой отправления и дорогой назначения;

2) срок на перевозку - исходя из расстояния по каждой железной дороге в отдельности;

3) дополнительные сроки, упомянутые в §§ 3 - 6 статьи 14, прибавляются соответствующим железным дорогам.

§ 4. Железная дорога, к которой предъявлено требование о возврате возмещения, не вправе оспаривать правильность уплаты возмещения дорогой, предъявляющей это требование, если возмещение было определено решением суда и если дорога, к которой предъявлено требование, была заблаговременно уведомлена о судебном вызове.

§ 5. Требования о возврате выплаченного по претензии возмещения должны быть предъявлены в течение 75 дней со дня фактической уплаты причитающейся суммы по претензии.

Требования о возмещении, определенные решением суда, должны быть предъявлены в течение 75 дней со дня вступления в силу решения суда. Срок исчисляется с даты, указанной на почтовом штемпеле пункта отправления.

В случае нарушения указанных сроков ответственность по претензии полностью относится на дорогу, не выполнившую эти сроки.

§ 6. Требования о возмещении, вызывающие спор между железными дорогами, по заявлению заинтересованной стороны подлежат рассмотрению в

Комитете Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Решение Комитета по таким требованиям является окончательным.

§ 7. Две или несколько железных дорог при перевозке по этим дорогам грузов могут заключить соглашение, на основании которого возмещение сумм в определенных ими пределах, уплаченных одной из этих железных дорог лицу, имеющему на то право, будет разделено пропорционально количеству тарифных километров, фактически пройденному грузом по железным дорогам, заключившим соглашение.

В этом случае железные дороги, заключившие указанное соглашение, освобождаются от доказательства вины, послужившей основанием для выплаты возмещения.

РАЗДЕЛ VIII

ОБЩИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 34

Расчетная тарифная валюта

§ 1. Расчетной тарифной валютой для оплаты перевозок транзитом является швейцарский франк.

§ 2. Порядок объявления курса расчетной тарифной валюты для сведений отправителей и получателей грузов определяется внутренними законами и правилами стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении.

Статья 35

Служебная инструкция к Соглашению

В соответствии с настоящим Соглашением центральные органы железных дорог, участвующих в нем, приняли в качестве документа СМГС Служебную инструкцию к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СИ к СМГС).

Служебная инструкция к СМГС относится только к железным дорогам и не регулирует правовых взаимоотношений между отправителем и получателем, с одной стороны, и железными дорогами, - с другой.

Статья 36

Применение внутренних законов

При отсутствии в настоящем Соглашении, в применяемых тарифах и Служебной инструкции к Соглашению необходимых положений применяются

постановления, изложенные во внутренних законах и правилах соответствующей страны, железная дорога которой является участницей настоящего Соглашения.

Статья 37

Публикация, изменение и дополнение Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению

§ 1. Соглашение и Служебная инструкция к Соглашению, а также изменения и дополнения Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению публикуются в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах - участницах настоящего Соглашения. В публикации Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, а также изменений и дополнений к ним должна быть указана дата вступления в силу. Изменения и дополнения должны публиковаться не позднее чем за 15 дней до вступления их в силу.

§ 2. Соглашение и Служебная инструкция к Соглашению могут быть изменены по истечении не менее пяти лет с последней даты введения их в действие, за исключением Приложения 2, которое может быть изменено по истечении не менее двух лет с последней даты введения его в действие.

§ 3. Соглашение и Служебная инструкция к Соглашению могут быть изменены или дополнены с соблюдением сроков, установленных в § 2 настоящей статьи по взаимному согласию железных дорог - участниц настоящего Соглашения письменным путем через Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) или путем переговоров на соответствующей Комиссии Комитета с последующим утверждением их проектов решений Комитетом.

§ 4. Предложения железных дорог по изменению и дополнению Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению должны представляться Комитету ОСЖД и одновременно всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения не позднее чем за 3 месяца до созыва совещания соответствующей Комиссии.

Предложения Комитета ОСЖД, вносимые им на рассмотрение этой Комиссии, должны высылаться дорогам-участницам настоящего Соглашения не позднее чем за 2 месяца до созыва этой Комиссии.

§ 5. Дата вступления в силу изменений и дополнений устанавливается Комитетом ОСЖД, за исключением изменений, произведенных согласно § 6 настоящей статьи.

§ 6. По отдельным особо важным вопросам, требующим изменения Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, по которым нельзя придерживаться пятилетнего срока, такое изменение возможно при выполнении следующих условий:

- 1) предложения по изменению рассматриваются, если это потребует не менее 1/3 железных дорог - участниц настоящего Соглашения;
- 2) разработанные соответствующей Комиссией изменения утверждаются Комитетом ОСЖД с последующим представлением их сессии Совещания Министров для сведения.

Принятые изменения вступают в силу с 1 января следующего года, если в течение 2 месяцев после их направления всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения не последует возражений от какой-либо железной дороги - участницы настоящего Соглашения.

§ 7. Сообщение о внесении изменений и дополнений в Соглашение и Служебную инструкцию к Соглашению должно высылаться Комитетом ОСЖД с таким расчетом, чтобы оно поступило всем железным дорогам - участницам настоящего Соглашения не позднее чем за 45 суток до дня вступления изменений и дополнений в силу.

Статья 38 **Совещания Комиссии ОСЖД**

Для решения вопросов, вытекающих из применения настоящего Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, а также внесения в них изменений и дополнений в соответствии со статьей 37 созываются совещания соответствующей Комиссии ОСЖД. Время, место и продолжительность проведения совещаний Комиссии определяется Комитетом ОСЖД.

Подготовка вопросов к совещаниям Комиссии и введение в действие их решений и рекомендаций регулируется Регламентом Комитета ОСЖД.

Статья 39 **Ведение дел**

Ведение дел и осуществление контроля за выполнением настоящего Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению возлагаются на Комитет ОСЖД, который осуществляет свою деятельность на основе Положения об Организации сотрудничества железных дорог, Правил процедуры сессий Совещаний Министров и Регламента Комитета ОСЖД.

Статья 40 **Участники Соглашения**

Прием новых железных дорог в число участников настоящего Соглашения, а также отказ от участия в настоящем Соглашении регламентируется порядком, изложенным в Положении об ОСЖД и Регламенте Комитета ОСЖД.

Статья 41 **Срок действия Соглашения** **и заключительные положения**

Настоящее Соглашение, введенное в действие с 1 ноября 1951 года.

Соглашение заключено на неопределенный срок.

Настоящее Соглашение составлено на китайском и русском языках. Тексты на этих языках имеют одинаковую силу. В случаях разного толкования текстов уточнения производятся по тексту на русском языке.

Настоящее Соглашение подписано представителями министерств или центральных государственных органов, ведающих железными дорогами:

Азербайджанской Республики,*
Республики Албания,
Республики Беларусь*,
Республики Болгария,
Венгерская Республика*,
Социалистической Республики Вьетнам,
Грузии*,
Исламской Республики Иран*,
Республики Казахстан*,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Кыргызской Республики*,
Латвийской Республики*,
Литовской Республики*,
Республики Молдова*,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Республики Таджикистан*,
Туркменистана*,
Республики Узбекистан*,
Украины*,
Эстонской Республики.*

*

С 5 июня 1992 года к СМГС присоединились:

- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Беларусь,
- Министерство сообщения Латвийской Республики,
- Министерство путей сообщения Литовской Республики,
- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Молдова,
- Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины;
- Министерство транспорта и связи Эстонской Республики.

С 18 июня 1993 года к СМГС присоединились:

- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Азербайджанской Республики – Азербайджанская железная дорога,

- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Грузии - Грузинская железная дорога,
- Министерство транспорта Республики Казахстан,
- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Узбекистан – Узбекская железная дорога.

С 17 июня 1994 года к СМГС присоединился:

- Центральный государственный орган Туркменистана, ведающий железнодорожным транспортом - Государственная железная дорога Туркменистана.

С 30 мая 1995 года к СМГС присоединились:

- Министерство транспорта Кыргызской Республики,
- Центральный государственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Республики Таджикистан - Таджикская железная дорога.

С 6 июня 1997 года к СМГС присоединился:

- Правительственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран - железные дороги Исламской Республики Иран.

С 1 января 2002 года к СМГС присоединилось:

- Правительство Венгерской Республики.