

**ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ
ՄԻՋԿԱՌԱՎԱՐԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆ
(ԵՓՄԿ)**

**ԿՈՆՎԵՆՑԻԱ
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ
ՄԱՍԻՆ
(ԿՍԵՓ)**

ստորագրված 1980թ. մայիսի 9-ին

(1996թ. նոյեմբերի 1-ից կիրառվող խմբագրությամբ)

Ք. ԲԵՌՆ (ՇՎԵՅՑԱՐԻԱ)

<http://www.otif.org/>

ԿՈՆՎԵՆՑԻԱ

ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԿԱԹՈՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ

ՄԱՍԻՆ

(ԿՄԵՓ)

ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎՈՂ ԿՈՂՄԵՐԸ

Ի կատարումն Երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների մասին միջազգային կոնվենցիայի (ՑԻՄ) 69-րդ հոդվածի §1-ի և Երկաթուղային տրանսպորտով ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման մասին միջազգային կոնվենցիայի (ՑԻՎ) 64-րդ հոդվածի §1-ի, ինչպես նաև 1996թ. փետրվարի 26-ի Ուղևորների մահվան և վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության մասին ՑԻՎ-ի Լրացուցիչ կոնվենցիայի 27-րդ հոդվածի, և

- համոզված լինելով միջազգային կազմակերպության օգտակարության մեջ,
- ընդունելով տնտեսական և տեխնիկական պահանջներին փոխադրումների իրավական դրույթների հարմարեցման անհրաժեշտությունը, պայմանավորվեցին հետևյալի շուրջ:

Քաժին I Ընդհանուր դրույթներ

Հոդված 1 Միջկառավարական կազմակերպություն

§ 1

Սույն Կոնվենցիային անդամ պետության կարգավիճակով միացած Կողմերը կազմավորում են Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների միջկառավարական կազմակերպություն (ԵՓՄԿ), այսուհետ՝ «Կազմակերպություն»:

Կազմակերպության շտաբ-բնակարանը գտնվում է Բեռնում:

§ 2

Կազմակերպությունը հանդիսանում է իրավաբանական անձ: Այն, մասնավորապես, իրավասու է կնքել պայմանագրեր, ձեռք բերել և վաճառել շարժական և անշարժ գույք, ինչպես նաև հայց ներկայացնել և պատասխանատվություն կրել դատարանում:

Կազմակերպությունը, նրա վարչակազմի անդամները, կազմակերպության կողմից հրավիրված փորձագետները և անդամ պետությունների ներկայացուցիչները, Կոնվենցիային կցվող և նրա անբաժանելի մաս հանդիսացող Արձանագրության մեջ սահմանված պայմանների համաձայն, իրենց պարտականությունները կատարելիս օգտվում են անհրաժեշտ արտոնություններից և անձեռնմխելիությունից:

Կազմակերպության և նրա տեղակայման պետության միջև փոխհարաբերությունները կարգավորվում են շտաբ-բնակարանի մասին պայմանագրով:

§ 3

Կազմակերպության աշխատանքային լեզուներ են հանդիսանում ֆրանսերենը և գերմաներենը:

Հոդված 2 Կազմակերպության նպատակները

§ 1

Կազմակերպության նպատակը հիմնականում անդամ պետությունների միջև ուղիղ միջազգային հաղորդակցության դեպքում ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների փոխադրումների համար ընդհանուր իրավակարգի սահմանումն է, ինչպես նաև այդ իրավակարգի կատարման դյուրացումը և հետագա զարգացումը:

§ 2

§ 1-ում նախատեսված իրավակարգը կարող է կիրառվել ոչ միայն երկաթգծով, այլև ցամաքով և ներքին ջրային ուղիներով իրականացվող ուղիղ միջազգային փոխադրումների դեպքում:

Նախորդ պարբերությամբ սահմանված գծերով իրականացվող փոխադրումներին հավասարեցվում են մնացած ներքին փոխադրումները, որոնք, ի լրումն երկաթուղային տրանսպորտով կատարվող փոխադրումների, իրականացվում են երկաթուղու պատասխանատվությամբ:

Հոդված 3

ՑԻՎ և ՑԻՄ միասնական իրավական կանոնները

§ 1

Ուղիղ միջազգային փոխադրումների համար կիրառվում են.

- Երկաթուղային տրանսպորտով ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման մասին միջազգային կոնվենցիայի (ՑԻՎ) Միասնական իրավական կանոնները (Կոնվենցիայի Հավելված Ա),
- Երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների մասին միջազգային կոնվենցիայի (ՑԻՄ) Միասնական իրավական կանոնները (Կոնվենցիայի Հավելված Բ):

§ 2

2-րդ հոդվածի առաջին պարբերության § 1-ում և 2-ում նշված գծերը, որոնցով իրականացվում են այդ փոխադրումները, ներառված են երկու ցանկերում. ՑԻՎ գծերի ցանկ և ՑԻՄ գծերի ցանկ:

§ 3

Ձեռնարկությունները, որոնք շահագործում են 2-րդ հոդվածի § 2-ի առաջին պարբերությունում հիշատակված և այդ ցանկերում ներառված գծերը, ունեն նույն իրավունքներն ու կրում են այն նույն պարտականությունները, որոնք ՑԻՎ և ՑԻՄ Միասնական իրավական կանոններով դրված են երկաթուղու վրա՝ պահպանելով այն վերապահումները, որոնք բխում են յուրաքանչյուր տեսակի փոխադրումների համար հատուկ շահագործման պայմաններից և նույնպես հրատարակվում են, ինչպես նախատեսված է սակագների համար:

Սակայն պատասխանատվության մասին կանոնները չեն կարող վերապահման հիմք հանդիսանալ:

§ 4

ՑԻՎ և ՑԻՄ Միասնական իրավական կանոնները՝ իրենց Հավելվածներով, հանդիսանում են Կոնվենցիայի անբաժանելի մասը:

Հոդված 4

«Կոնվենցիա» հասկացության սահմանումը

Այսուհետ «Կոնվենցիա» հասկացությունն ընդգրկում է բուն Կոնվենցիան, 1-ին հոդվածի § 2-ի երկրորդ պարբերությունում նշված Արձանագրությունը, հաշվետվության վերստուգման համար լրացուցիչ մանդատը և 3-րդ հոդվածի § 1-ում և 4-ում նշված Ա և Բ Հավելվածներն իրեն հավելվածներով:

Հոդված 5

Մարմինները

Կազմակերպության գործունեությունն ապահովվում է հետևյալ մարմիններով.

- Գլխավոր ասամբլեա,
- Վարչական կոմիտե,
- Վերստուգիչ կոմիտե,
- Վտանգավոր բեռների փոխադրման փորձագետների հանձնաժողով,
- Սիջազգային երկաթուղային փոխադրումների կենտրոնական բյուրո (ՄԵՓԿԲ)

Հոդված 6

Գլխավոր ասամբլեա

§ 1

Գլխավոր ասամբլեան կազմված է անդամ պետությունների ներկայացուցիչներից:

§ 2

Գլխավոր ասամբլեան՝

- ա) սահմանում է իր ներքին կանոնակարգը,
- բ) սահմանում է Վարչական կոմիտեի կազմը՝ համաձայն 7-րդ հոդվածի § 1-ի,
- գ) Վարչական կոմիտեին և Կենտրոնական բյուրոյին տալիս է հանձնարարականներ,
- դ) հնգամյա ժամկետով սահմանում է առավելագույն գումար, որը նախատեսված է Կազմակերպության տարեկան ծախսերի համար, կամ տալիս է հանձնարարականներ այդ ծախսերի կրճատման համար,
- ե) ընդունում է որոշումներ 19-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն Կոնվենցիայում փոփոխություններ կատարելու առաջարկությունների վերաբերյալ,
- զ) ընդունում է որոշումներ միանալու դիմումների վերաբերյալ, որոնք ներկայացվում են իրեն 23-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն,
- է) ընդունում է որոշումներ այլ հարցերով, որոնք § 3-ի համաձայն ներառված են օրակարգում:

§ 3

Կենտրոնական բյուրոն հինգ տարին մեկ կամ անդամ պետությունների մեկ երրորդի առաջարկությամբ Գլխավոր ասամբլեայի նիստ է գումարում, ինչպես նաև 19-րդ հոդվածի § 2-ով և 23-րդ հոդվածի § 2-ով նախատեսված դեպքերում և ոչ ուշ, քան նստաշրջանի բացումից երեք ամիս առաջ, անդամ պետություններին առաքում է օրակարգի նախագիծը:

§ 4

Գլխավոր ասամբլեան իրավագոր է, եթե ներկայացված է անդամ պետությունների մեծամասնությունը:

Մի անդամ պետություն կարող է ներկայացվել ուրիշ անդամ պետության կողմից, սակայն մի անդամ պետություն չի կարող ներկայացնել ավելի քան երկու ուրիշ պետություն:

§ 5

Գլխավոր ասամբլեան իր որոշումներն ընդունում է քվեարկությանը մասնակցող անդամ պետությունների ձայների մեծամասնությամբ:

Սակայն, եթե, § 2-ի դ) և ե) կետերի համաձայն, քննարկվում են բուն Կոնվենցիայի կամ Արձանագրության փոփոխությունների առաջարկությունները, ապա անհրաժեշտ է ձայների երկու երրորդի մեծամասնությունը:

§ 6

Կենտրոնական բյուրոն անդամ պետությունների մեծամասնության համաձայնությամբ հրավիրում է անդամ չհանդիսացող պետություններին՝ խորհրդակցական ձայնի իրավունքով մասնակցելու Գլխավոր ասամբլեայի նստաշրջաններին:

Կենտրոնական բյուրոն անդամ պետությունների մեծամասնության համաձայնությամբ հրավիրում է փոխադրումների կամ օրակարգում ընդգրկված հարցերով զբաղվող միջազգային կազմակերպություններին՝ խորհրդակցական ձայնի իրավունքով մասնակցելու Գլխավոր ասամբլեայի նստաշրջաններին:

§ 7

Գլխավոր ասամբլեայի նստաշրջաններից առաջ և Վարչական կոմիտեի հանձնարարականների համաձայն, 19-րդ հոդվածի § 7-ում նշված առաջարկությունների նախնական ստուգում կատարելու համար գումարվում է Վերստուգիչ հանձնաժողովը:

Հոդված 7

Վարչական կոմիտե

§ 1

Վարչական կոմիտեն կազմված է տասներկու անդամ պետությունների ներկայացուցիչներից:

Շվեյցարական Համադաշնությանը Կոմիտեում ամրագրված է մշտական մեկ տեղ: Մնացած պետությունները նշանակվում են հնգամյա ժամկետով: Կոմիտեի կազմը ամեն հնգամյա ժամանակաշրջանի համար սահմանվում է՝ հաշվի առնելով, մասնավորապես, աշխարհագրական արդարացի տեղաբաշխումը: Ոչ մի անդամ պետություն չի կարող լինել Կոմիտեի կազմում իրար հաջորդող երկու հնգամյա ժամանակաշրջանից ավելի:

Եթե թափուր տեղ է առաջանում, Կոմիտեն մինչև հնգամյա ժամանակաշրջանի ավարտը նշանակում է այլ անդամ պետության: Կոմիտեի կազմի մեջ մտնող յուրաքանչյուր անդամ պետություն նշանակում է մի պատվիրակ. կարող է նշանակել նաև պատվիրակի տեղակալ:

§ 2

Կոմիտեն՝

ա) սահմանում է իր ներքին կանոնակարգը և ձայների երկու երրորդի մեծամասնությամբ նշանակում է որևէ պետություն, որն ամեն հնգամյա ժամակաշրջանում կատարում է նախագահական պարտականությունները.

բ) կնքում է համաձայնագիր շտաբ-բնակարանի մասին.

գ) սահմանում է Կենտրոնական բյուրոյի կազմակերպմանը, գործունեությանը և անձնակազմի կարգավիճակին վերաբերող կանոնակարգ.

դ) թեկնածուների ձեռնհասությունը և արդարացի աշխարհագրական տեղաբաշխումը հաշվի առնելով՝ նշանակում է Գլխավոր տնօրեն, Գլխավոր տնօրենի տեղակալ, Կենտրոնական բյուրոյի խորհրդականներ և խորհրդականների օգնականներ. այդ Բյուրոն պատշաճ ժամանակին տեղեկացնում է անդամ պետություններին այդ պաշտոնների թափուր լինելու մասին. Շվեյցարական կառավարությունը ներկայացնում է թեկնածություններ Գլխավոր տնօրենի և Գլխավոր տնօրենի տեղակալի պաշտոնների համար.

Գլխավոր տնօրենը և Գլխավոր տնօրենի տեղակալը նշանակվում են հինգ տարի ժամկետով և կարող են կրկին նշանակվել այդ պաշտոններում.

ե) վերահսկում է Կենտրոնական բյուրոյի վարչական և ֆինանսական գործերի վարումը.

զ) հետևում է Կենտրոնական բյուրոյի կողմից Կոնվենցիայի, ինչպես նաև այլ մարմինների կողմից ընդունված որոշումների ճիշտ կիրառմանը. անհրաժեշտ դեպքերում հանձնարարում է Կոնվենցիայի և այդ որոշումների կիրառման դյուրացմանը նպաստող միջոցներ;

է) պատճառաբանված կարծիք է հայտնում այն հարցերով, որոնք կարող են վերաբերել Կենտրոնական բյուրոյի գործունեությանը և ներկայացվում են իրեն անդամ պետության կամ Կենտրոնական բյուրոյի Գլխավոր տնօրենի կողմից.

ը) հաստատում է Կենտրոնական բյուրոյի աշխատանքների տարեկան ծրագիրը.

- թ) հաստատում է Կազմակերպության տարեկան բյուջեն, կառավարման մասին զեկույցը և տարեկան ֆինանսական հաշվետվությունը.
- ժ) անդամ պետություններին է ներկայացնում կառավարման մասին զեկույցը, տարեկան եզրափակիչ ֆինանսական հաշվետվությունը, ինչպես նաև իր որոշումները և հանձնարարականները.
- ի) կազմում է գործունեության զեկույցը, առաջարկություններ է ներկայացնում իր նոր կազմի համար և այդ մասին հայտնում անդամ պետություններին. Գլխավոր ասամբլեան պետք է սահմանի նշված կազմը ոչ ուշ, քան նստաշրջանի բացումից երկու ամիս առաջ:

§ 3

Եթե կոմիտեն այլ որոշում չի կայացնում, իր նստաշրջաններն անց է կացնում Կազմակերպության շտաբ-բնակարանում:

Կոմիտեն տարեկան անց է կացնում երկու նստաշրջան. բացի դրանից, նստաշրջան է հրավիրվում այն դեպքում, եթե այդ մասին որոշում է կայացնում նրա նախագահը, կամ նման առաջարկությամբ հանդես են գալիս նրա չորս անդամները:

Նստաշրջանների արձանագրություններն ուղարկվում են բոլոր անդամ պետություններին:

Հոդված 8 **Հանձնաժողովները**

§ 1

Վերստուգիչ հանձնաժողովը և վտանգավոր բեռների փոխադրման փորձագետների հանձնաժողովը, այսուհետ՝ «Փորձագետների հանձնաժողով», կազմված են անդամ պետությունների ներկայացուցիչներից:

Կենտրոնական բյուրոյի Գլխավոր տնօրենը կամ նրա ներկայացուցիչը մասնակցում է նստաշրջաններին խորհրդակցական ձայնի իրավունքով:

§ 2

Վերստուգիչ հանձնաժողովը՝

- ա) 19-րդ հոդվածի § 3-ի համաձայն, ընդունում է որոշումներ Կոնվենցիայում փոփոխություններ մտցնելու առաջարկությունների վերաբերյալ,
- բ) 6-րդ հոդվածի § 7-ի համաձայն, քննարկում է Գլխավոր ասամբլեայի կողմից ներկայացված առաջարկությունները,

Փորձագետների հանձնաժողովը՝

19-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն, ընդունում է որոշումներ Կոնվենցիայում փոփոխություններ մտցնելու առաջարկությունների վերաբերյալ:

§ 3

Կենտրոնական բյուրոն հանձնաժողովները հրավիրում է կա՛ն իր սեփական նախաձեռնությամբ, կա՛ն հինգ անդամ պետությունների առաջարկությամբ, ինչպես նաև 6-րդ հոդվածի § 7-ով նախատեսված դեպքերում, և ոչ ուշ, քան նստաշրջանի բացումից երկու ամիս առաջ անդամ պետություններին է ուղարկում օրակարգի նախագիծը:

§ 4

Վերստուգիչ հանձնաժողովն իրավագոր է, եթե ներկայացված է անդամ պետությունների մեծամասնությունը. Փորձագետների հանձնաժողովն իրավագոր է, եթե ներկայացված է անդամ պետությունների մեկ երրորդը:

Մի անդամ պետություն կարող է ներկայացվել ուրիշ անդամ պետության կողմից, սակայն մի անդամ պետություն չի կարող ներկայացնել ավելի քան երկու այլ պետություն:

§ 5

Յուրաքանչյուր ներկայացված անդամ պետություն ունի մեկ ձայնի իրավունք. քվեարկությունն անց է կացվում ձեռքերը բարձրացնելու միջոցով կամ, առաջարկության դեպքում, անվանական դիմելու եղանակով:

Առաջարկությունը համարվում է ընդունված, եթե «կողմ» քվեարկած ձայները՝

- ա) կազմում են քվեարկությանը ներկայացված անդամ պետությունների առնվազն մեկ երրորդը,
- բ) գերազանցում են «դեմ» քվեարկած ձայների քանակը:

§ 6

Անդամ պետությունների մեծամասնության համաձայնությամբ Կենտրոնական բյուրոն հրավիրում է անդամ չհանդիսացող պետություններին և փոխադրումների կամ օրակարգում ընդգրկված հարցերով զբաղվող միջազգային կազմակերպություններին՝ խորհրդակցական ձայնի իրավունքով մասնակցելու Հանձնաժողովի նստաքառանցներին: Նույն պայմաններով Փորձագետների հանձնաժողովի նստաքառանցներին կարող են հրավիրվել անկախ փորձագետներ:

§ 7

Հանձնաժողովներն ամեն նստաքառանցի համար ընտրում են նախագահ և մեկ կամ երկու նախագահի տեղակալ:

§ 8

Խորհրդակցություններն անց են կացվում աշխատանքային լեզուներով: Խորհրդակցության ընթացքում աշխատանքային լեզվով ելույթների հիմնական բովանդակությունը թարգմանվում է մյուս աշխատանքային լեզվով. առաջարկություններն ու որոշումները թարգմանվում են ամբողջ ծավալով:

§ 9

Արձանագրությունները բովանդակում են քննարկումների համառոտ շարադրանքը: Առաջարկությունների և որոշումների տեքստերը վերարտադրվում են ամբողջությամբ: Բնօրինակ է հանդիսանում որոշումների ֆրանսերեն տեքստը:

Արձանագրությունները տրամադրվում են անդամ պետություններին:

§ 10

Որոշ հարցերի քննարկման համար Հանձնաժողովները կարող են ստեղծել աշխատանքային խմբեր:

§ 11

Հանձնաժողովները կարող են սահմանել իրենց ներքին կանոնակարգը:

Հոդված 9 Կենտրոնական բյուրոն

§ 1

Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների Կենտրոնական բյուրոն իրականացնում է Կազմակերպության քարտուղարության գործառույթները:

§ 2

Կենտրոնական բյուրոն, մասնավորապես՝

- ա) կատարում է Կազմակերպության մյուս մարմինների կողմից իրեն հանձնարարված խնդիրները.
- բ) պատրաստում է Կոնվենցիայի փոփոխության առաջարկությունների քննարկումները՝ անհրաժեշտության դեպքում ներգրավելով փորձագետների.
- գ) գումարում է հանձնաժողովները.

- դ) պատշաճ ժամանակին անդամ պետությունների ուղարկում է տարբեր մարմինների նստաշրջանների համար անհրաժեշտ փաստաթղթերը.
- ե) անհրաժեշտ ընթացիկ փոփոխություններ և լրացումներ է մտցնում 3-րդ հոդվածի § 2-ով նախատեսված գծերի ցանկում և հրատարակում դրանք.
- զ) ընդունում է անդամ պետությունների և տրանսպորտային ձեռնարկությունների հաղորդագրությունները և համապատասխան դեպքերում տեղեկացնում այդ մասին մյուս անդամ պետություններին և տրանսպորտային ձեռնարկություններին.
- է) վարում և հրատարակում է դատական որոշումների ընթացիկ քարտադարանը.
- ը) հրատարակում է պարբերական շրջաբերականները.
- թ) ներկայացնում է Կազմակերպությունն այլ միջազգային կազմակերպություններում, որոնք զբաղվում են Կազմակերպության նպատակները հետապնդող խնդիրներով.
- ժ) մշակում է Կազմակերպության տարեկան բյուջեի նախագիծը և ներկայացնում այն Վարչական կոմիտեի հաստատմանը.
- ի) հաստատված տարեկան բյուջեի շրջանակներում վարում է Կազմակերպության ֆինանսական գործերը.
- լ) անդամ պետության կամ տրանսպորտային ձեռնարկության խնդրանքով, առաջարկելով իր ծառայությունները, փորձում է կարգավորել Կոնվենցիայի մեկնաբանման և կիրառման շուրջ համապատասխան պետության կամ տրանսպորտային ձեռնարկության միջև ծագած վեճը;
- խ) մասնակցող կողմերի խնդրանքով պետության, տրանսպորտային ձեռնարկության կամ Կոնվենցիան կիրառողի, Կոնվենցիայի մեկնաբանման կամ կիրառման հարցերով տալիս է եզրակացություն.
- ծ) վեճերի արբիտրաժային կարգավորման դեպքում աջակցություն է ցուցաբերում՝ համաձայն III բաժնի դրույթների.
- կ) օժանդակում է միջազգային հաղորդակցությամբ պայմանավորված կամ տրանսպորտային ձեռնարկությունների միջև առաջացած ֆինանսական հարաբերությունների դյուրացմանը, ինչպես նաև չվճարված պարտքերի մարմանը:

§ 2

Պարբերական շրջաբերականը պարունակում է Կոնվենցիայի կիրառման համար անհրաժեշտ տեղեկություններ, ինչպես նաև հոդվածներ, դատական որոշումներ և տեղեկատվություն, որոնք նշանակություն ունեն երկաթուղային տրանսպորտային իրավունքի մեկնաբանման, կիրառման և զարգացման համար. շրջաբերականը հրատարակվում է աշխատանքային լեզուներով:

Հոդված 10

Գծերի խմբեր

§ 1

Անդամ պետությունները Կենտրոնական բյուրոյին տեղեկագրություն են ուղարկում 3-րդ հոդվածի § 2-ով նախատեսված ցանկերում գծեր մտցնելու կամ դրանք այդ ցանկերից հանելու մասին:

Եթե 2-րդ հոդվածի § 2-ում նշված գծերը ծառայում են անդամ պետությունների միջև կապի ապահովմանը, ապա դրանք ընդգրկվում են ցանկերի մեջ միայն այդ պետությունների համաձայնությամբ. այդ գծերը ցանկերից հանելու համար բավական է պետություններից մեկի դիմումը:

Կենտրոնական բյուրոն բոլոր անդամ պետություններին տեղեկացնում է ցանկերում որևէ գիծ ընդգրկելու կամ հանելու մասին:

§ 2

Գծերի համար Կոնվենցիայի դրույթները կիրառվում են դրանք ցանկերում ընդգրկելու մասին Կենտրոնական բյուրոյի տեղեկագրության պահից մեկ ամիս անց:

§ 3

Գծերի համար Կոնվենցիայի դրույթները դադարում են կիրառվել դրանք ցանկերից հանելու մասին Կենտրոնական բյուրոյի տեղեկագրության պահից մեկ ամիս անց, բացառությամբ սկսված փոխադրումների, որոնք պետք է ավարտին հասցվեն:

Հոդված 11 Ֆինանսներ

§ 1

Կազմակերպության ամեն տարվա ծախսերի գումարը Կենտրոնական բյուրոյի առաջարկությամբ սահմանում է Վարչական կոմիտեն:

Կազմակերպության ծախսերը ծածկվում են անդամ պետությունների կողմից ցանկերում ընդգրկված գծերի երկարության համամասնությամբ: Ջրային գծերի և ներքին ջրային ուղիներով անցնող գծերի համար հաշվի է առնվում միայն դրանց երկարության կեսը: Կենտրոնական բյուրոյի և համապատասխան կառավարության միջև պայմանավորվածությամբ և Վարչական կոմիտեի հաստատման դեպքում հատուկ պայմաններով շահագործվող մյուս գծերի դիմաց մուտքավճարի չափը կարող է իջեցվել ավելի, քան կիսով չափ:

§ 2

Ուղարկելով կառավարման և տարեկան ֆինանսական զեկույցը՝ Կենտրոնական բյուրոն առաջարկում է անդամ պետություններին հնարավորության դեպքում ամենասեղմ ժամկետում կատարել անցած ֆինանսական տարվա ծախսերի ծածկման համար իրենց մուտքավճարը, բայց ոչ ուշ, քան վերոհիշյալ փաստաթղթերի առաքման տարվա դեկտեմբերի 31-ը:

Այդ ժամկետից հետո չվճարված գումարի վրա հաշվարկվում են տոկոսներ՝ տարեկան հինգ տոկոսի չափով:

Եթե անդամ պետությունն այդ ժամկետից հետո երկու տարվա ընթացքում չի վճարում իր մուտքավճարը, ապա մինչև ֆինանսական վճարումների կարգավորումը գրկվում է ձայնի իրավունքից:

Երկու տարվա ժամկետի կրկնակի լրանալուց հետո Գլխավոր ասամբլեան ստուգում է՝ արդյոք այդ պետության վարքագիծը չի՞ համարվում է Կոնվենցիայի լուռ դեմոնստրացիա, միաժամանակ անհրաժեշտության դեպքում սահմանում է, թե երբվանից է գործում Կոնվենցիայից դուրս գալը:

§ 3

Կոնվենցիայի դեմոնստրացիայի դեպքում, 25-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն, ինչպես նաև ձայնի իրավունքից զրկվելու դեպքում վճարման ենթակա մուտքավճարները մնում են որպես պարտք:

§ 4

Չվճարված գումարները պետք է հնարավորության դեպքում ծածկվեն Կազմակերպության վարկերի հաշվին. դրանք կարող են տեղաբաշխվել չորս ֆինանսական տարվա համար: Չվճարված գումարի ցանկացած մնացորդ դեբետագրվում է մյուս անդամ պետությունների հատուկ հաշվին, եթե վճարումների չկատարման ժամանակաշրջանում նրանք մասնակցում են Կոնվենցիային. այդ գումարը տեղաբաշխվում է հատուկ հաշվի բացման պահին ցանկերում ընդգրկված գծերի երկարության համամասնությամբ:

§ 5

Կոնվենցիան դեմոնստրացիայի ենթարկած պետությունը կարող է միանալու եղանակով կրկին դառնալ անդամ պետություն, պայմանով, որ կվճարի իր պարտքերը:

§ 6

9-րդ հոդվածի § 2-ի լ) - կ) կետերի համաձայն, իր գործունեության ընթացքում առաջացած հատուկ ծախսերի ծածկման համար Կազմակերպությունը փոխհատուցում է գանձում. 9-րդ հոդվածի § 2-ի լ) և խ) կետերով նախատեսված դեպքերում այդ գումարը Կենտրոնական բյուրոյի առաջարկությամբ սահմանում է Վարչական կոմիտեն. 9-րդ հոդվածի § 2-ի ծ) կետով նախատեսված դեպքում կիրառվում է 15-րդ հոդվածի § 2-ը:

§ 7

Հաշվետվության վերստուգումը կատարվում է Շվեյցարական կառավարության կողմից Կոնվենցիային կցված լրացուցիչ մանդատի կանոններով և Վարչական կոմիտեի բոլոր հատուկ ցուցումների պահպանման պայմանով՝ համաձայն Կազմակերպության ֆինանսահաշվապահական կանոնակարգի դրույթների:

Բաժին III

Արբիտրաժ

Հոդված 12

Չեղնհասություն

§ 1

Սույն Կոնվենցիայի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված անդամ պետությունների միջև ծագած վեճերը, ինչպես նաև արտոնությունների և անձեռնմխելիության մասին Արձանագրության մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված վեճերը անդամ պետությունների և Կազմակերպության միջև կողմերից մեկի խնդրանքով կարող են ներկայացվել արբիտրաժային դատարան: Շահագրգիռ կողմերը կարող են ազատորեն սահմանել արբիտրաժային դատարանի կազմը և արբիտրաժի ընթացակարգը:

§ 2

Վեճերը՝

- ա) տրանսպորտային ձեռնարկությունների միջև,
- բ) տրանսպորտային ձեռնարկությունների և Կոնվենցիան կիրառողների միջև,
- գ) Կոնվենցիան կիրառողների միջև:

ՑԻՎ և ՑԻՄ Միասնական իրավական կանոնների կիրառման դեպքում կարող են ներկայացվել արբիտրաժային դատարան ներգրավված կողմերի համաձայնությամբ, եթե այդ վեճերը չեն լուծվել խաղաղ համաձայնագրով կամ չեն ներկայացվել սովորական դատարանների քննարկմանը: Արբիտրաժային դատարանի կազմի և արբիտրաժի ընթացակարգի առնչությամբ գործում են 13-16-րդ հոդվածները:

§ 3

Յուրաքանչյուր պետություն Կոնվենցիայի ստորագրման կամ վավերացման հավաստագրերի դեպոնացման, ընդունման, հավանության կամ միանալու հայտարարագրերի ժամանակ կարող է իրեն իրավունք վերապահել ամբողջությամբ կամ մասամբ չկիրառել § 1-ի և § 2-ի դրույթները:

§ 4

Յուրաքանչյուր պետություն, որը § 3-ի համաձայն վերապահում է արել, կարող է ցանկացած ժամանակ հրաժարվել դրանից՝ այդ մասին տեղեկացնելով դեպոզիտար կառավարությանը: Վերապահումից հրաժարումն ուժի մեջ է մտնում այդ մասին դեպոզիտար կառավարության կողմից պետություններին տեղեկացվելուց մեկ ամիս անց:

Հոդված 13**Արբիտրաժային պայմանագիր: Դատական քարտուղար**

§ 1

Կողմերը արբիտրաժային պայմանագիր են ստորագրում, որը, մասնավորապես, սահմանում է.

- ա) վեճի առարկան,
- բ) դատարանի կազմը և ժամկետները, որոնք համաձայնեցված են արբիտրաժային դատարանի մեկ կամ մի քանի անդամների նշանակման համար,
- գ) դատարանի նիստի վայրի համաձայնեցումը:

Արբիտրաժային պայմանագրի մասին պետք է տեղեկացվի Կենտրոնական բյուրոյին, որն իրականացնում է դատական քարտուղարի խնդիրները:

Հոդված 14**Արբիտրաժային դատարանի անդամները**

§ 1

Կենտրոնական բյուրոն կազմում է արբիտրաժային դատարանի անդամների ցուցակը և դրանում կատարում հնարավոր փոփոխությունները: Յուրաքանչյուր անդամ պետություն կարող է արբիտրաժային դատարանի անդամների ցուցակներում ընդգրկել միջազգային տրանսպորտային իրավունքի մասնագետ հանդիսացող իր երկու քաղաքացիների:

§ 2

Արբիտրաժային պայմանագրի համաձայն, արբիտրաժային դատարանը կազմավորվում է մեկ, երեք կամ հինգ անդամներից:

Արբիտրաժային դատարանի անդամներն ընտրվում են §1-ում նշված ցուցակներում ընդգրկված անձնաց թվից: Սակայն, եթե արբիտրաժային պայմանագրի համաձայն, նախատեսված են հինգ անդամներ, ապա յուրաքանչյուր կողմ կարող է, բացի այդ ցուցակներում ընդգրկվածներից, ընտրել արբիտրաժային դատարանի մեկ անդամի:

Եթե, արբիտրաժային պայմանագրի համաձայն, նախատեսված է արբիտրաժային դատարանի մեկ անդամ, ապա վերջինս ընտրվում է կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ:

Եթե, արբիտրաժային պայմանագրի համաձայն, նախատեսված է արբիտրաժային դատարանի երեք կամ հինգ անդամ, ապա յուրաքանչյուր կողմ ընտրում է համապատասխանաբար մեկին կամ երկուսին. փոխադարձ համաձայնությամբ նրանք նշանակում են արբիտրաժային դատարանի երրորդ կամ հինգերորդ անդամին, որը հանդիսանում է այդ դատարանի նախագահը:

Եթե կողմերը չեն կարողանում միասնական կարծիքի գալ արբիտրաժային դատարանի միակ անդամի նշանակման հարցում, կամ եթե արբիտրաժային դատարանի՝ կողմերի ընտրած անդամները չեն կարողանում միասնական կարծիքի գալ արբիտրաժային դատարանի երրորդ կամ հինգերորդ անդամի նշանակման հարցում, ապա նա նշանակվում է Կենտրոնական բյուրոյի Գլխավոր տնօրենի կողմից:

§ 3

Եթե մասնակցող կողմերը չունեն միևնույն քաղաքացիությունը, ապա արբիտրաժային դատարանի միակ, երրորդ կամ հինգերորդ անդամները պետք է մասնակցող կողմերից տարբեր քաղաքացիություն ունենան:

Երրորդ կողմի մասնակցությունը վեճին չի ազդում արբիտրաժային դատարանի կազմի վրա:

Հոդված 15**Դատական ընթացակարգը: Ծախսերը**

§ 1

Արբիտրաժային դատարանը սահմանում է դատական ընթացակարգը՝ հաշվի առնելով, մասնավորապես, հետևյալ դրույթները.

- ա) կողմերի հայտարարությունների հիման վրա քննություն է անցկացնում և գնահատական տալիս վիճելի հարցին՝ իրավական հարցերով որոշում կայացնելիս իրեն չկաշկանդելով կողմերի ներկայացրած մեկնաբանություններով.
- բ) չի կարող հայցվորի պահանջածից ավելի խիստ կամ ուրիշ և պատասխանողի կողմից որպես իր մեղավորություն ճանաչվածից ավելի մեղմ վճիռ կայացնել.
- գ) արբիտրաժային որոշումը կայացվում է արբիտրաժային դատարանի կողմից համապատասխան հիմնավորմամբ և հայտնվում է կողմերին Կենտրոնական բյուրոյի կողմից.
- դ) բացառությամբ արբիտրաժային դատարանի նիստի անցկացման վայրի հարկադիր իրավունքի հակադիր դրույթի, և կողմերի հակադիր համաձայնության բացակայության պայմանում արբիտրաժային որոշումը հանդիսանում է վերջնական:

§ 2

Արբիտրաժային դատարանի անդամների վարձատրությունը սահմանվում է Կենտրոնական բյուրոյի գլխավոր տնօրենի կողմից:

Արբիտրաժի որոշմամբ սահմանվում են ծախսերը և պահումները, ինչպես նաև որոշվում է, թե ինչպիսի համամասնությամբ են կողմերի միջև տեղաբաշխվում ծախսերն ու պահումները և արբիտրաժային դատարանի անդամների վարձատրությունը:

Հոդված 16

Վաղեմությունը: Կատարումը

§ 1

Արբիտրաժային գործի հարուցումը վաղեմության ընդհատման վրա ազդում է այնպես, ինչպես կիրառվող նյութական իրավունքի համաձայն նախատեսված է սովորական դատարան հայց ներկայացնելիս:

§ 2

Արբիտրաժային դատարանի որոշումը ենթակա է կատարման յուրաքանչյուր անդամ պետության տրանսպորտային ձեռնարկությունների և Կոնվենցիան կիրառողների նկատմամբ որոշման կատարման պետությունում նախատեսված ձևական կողմերը կատարելուց հետո: Գործի վերանայումն, ըստ էության, չի թույլատրվում:

Բաժին IV

Այլ դրույթներ

Հոդված 17

Տրանսպորտային ձեռնարկությունների միջև չվճարված պարտավորությունների մարումը

§ 1

Պարտքերի մարման դյուրացման նպատակով, Միասնական իրավական կանոնների համաձայն, իրականացված տրանսպորտային փոխադրումներից առաջացած պարտքերի վկայագրերը պարտատեր տրանսպորտային ձեռնարկության կողմից կարող են ներկայացվել Կենտրոնական բյուրոյին. այդ նպատակով Կենտրոնական բյուրոն դիմում է պարտապան ձեռնարկությանը՝ պահանջելով կատարել չվճարված գումարի մարումը կամ նշել վճարումից հրաժարվելու պատճառները:

§ 2

Եթե Կենտրոնական բյուրոն գտնում է, որ վճարումից հրաժարվելու պատճառների հիմնավորումը բավարար է, ապա առաջարկում է դիմել ձեռնհաս դատարան կամ 12-րդ հոդվածի § 2-ով նախատեսված արբիտրաժային դատարան:

§ 3

Եթե Կենտրոնական բյուրոն գտնում է, որ գումարն իրականում ամբողջությամբ կամ մասամբ պարտք է հանդիսանում, ապա փորձագետի հետ հնարավոր խորհրդակցությունից հետո կարող է հայտարարել, որ պարտապան ձեռնարկությունը պետք է պարտքը ամբողջությամբ կամ մասամբ վճարի Կենտրոնական բյուրոյին. նման կարգով վճարված գումարը մինչև ձեռնհաս դատարանի կամ արբիտրաժային դատարանի կողմից հարցի վերջնական լուծումը պետք է մնա դեպոզիտի հաշվի վրա:

§ 4

Եթե ձեռնարկությունը երկու ամսվա ընթացքում չի վճարում Կենտրոնական բյուրոյի կողմից սահմանված գումարը, ապա նրան ներկայացվում է վճարման կրկնակի պահանջ՝ նշելով դրանից հրաժարվելու հետևանքները:

§ 5

Եթե երկու ամսվա ընթացքում չի կատարվում նաև կրկնակի պահանջը, ապա Կենտրոնական բյուրոն այն անդամ պետությանը, որին պատկանում է այդ ձեռնարկությունը, ուղարկում է համապատասխան պատճառաբանված առաջարկություն՝ միջոցներ ձեռնարկելու և, մասնավորապես, ստուգելու՝ արդյոք հարկավոր է պարտապան ձեռնարկությանը պատկանող գծերը թողնել ցանկում:

§ 5

Եթե անդամ պետությունը հայտարարում է, որ չնայած գումարի չվճարմանը՝ ուժի մեջ է թողնում այդ ձեռնարկության գծերի ընդգրկումը ցանկում, կամ վեց ամսվա ընթացքում անպատասխան է թողնում Կենտրոնական բյուրոյի տեղեկատվությունը, ապա իրավամբ ենթադրվում է, որ նա երաշխավորում է բոլոր պարտքերի վճարումը, որոնք առաջացել են Միասնական իրավական կանոնների համաձայն իրականացվող փոխադրումներից:

Հոդված 18

Դատական որոշումները: Սեկվեստր և գույքի վրա կալանք դնելը: Գրավադրում

§ 1

Եթե ձեռնհաս դատարանի կողմից Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն կայացված հակասական կամ հեռակա որոշումներն ուժի մեջ են մտել որոշում կայացրած դատարանի համար որոշիչ հանդիսացող օրենքների համաձայն, ապա դրանք ենթակա են կատարման ցանկացած անդամ պետությունում՝ դրանց ձևական կողմերը կատարելուց հետո: Գործի վերանայումն, ըստ էության, չի թույլատրվում:

Այս դրույթը չի կիրառվում ո՛չ նախնական կատարվող որոշումների, ո՛չ դատական որոշումների նկատմամբ, որով դատավարությունը տանուլ տված կողմի վրա, բացի դատական ծախսերից, դրվում է նաև փոխհատուցումը:

Առաջին պարբերությունը տարածվում է նաև խաղաղ համաձայնագրերի վրա:

§ 2

Եթե Միասնական իրավական կանոնների համաձայն իրականացվող փոխադրումների հիման վրա տրանսպորտային ձեռնարկությունն իրավունք ունի պահանջ ներկայացնել մի այլ տրանսպորտային ձեռնարկության, որը միևնույն պետությանը չի պատկանում, ապա այդ պահանջները կարող են սեկվեստրի կամ կալանքի վերցվել միայն այն անդամ պետության դատական մարմինների կողմից, որին պատկանում է պահանջատեր հանդիսացող տրանսպորտային ձեռնարկությունը, և որի պահանջով գույքի վրա կալանք է դրվում:

§ 3

Երկաթգծի շարժակազմը, ինչպես նաև երկաթուղու ծառայողները, որոնք մասնակցում են սարքավորումների փոխադրմանը, ինչպիսիք են բեռնակղերը, բեռնման միջոցները և բրեզենտները, մի այլ անդամ պետությունում, այսինքն՝ ոչ այն պետությունում, որին պատկանում է երկաթուղի-սեփականատերը, կարող են սեկվեստրի կամ կալանքի վերցվել միայն կալանքի վերցնող պետության դատական մարմինների որոշման հիման վրա:

Մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վագոնները, ինչպես նաև դրանցում գտնվող տարատեսակ սարքավորումները, փոխադրմանը մասնակցող ծառայողները, որոնք աշխատում են վագոնի սեփականատիրոջ համար, մի այլ անդամ պետությունում, այսինքն՝ ոչ այն պետությունում, որում վագոնի սեփականատերը բնակության վայր ունի, կարող են սեկվեստրի կամ կալանքի վերցվել միայն կալանքի վերցնող պետության դատական մարմինների որոշման հիման վրա:

§ 4

Կոնվենցիայի հիման վրա ներկայացված հայցերով չի կարող գրավ պահանջվել դատական ծախսերի փոխհատուցման համար:

Բաժին V

Կոնվենցիայի փոփոխությունները

Հոդված 19

Չեղմասություն

§ 1

Կոնվենցիայում փոփոխություններ մտցնելու վերաբերյալ առաջարկություններն անդամ պետությունները ներկայացնում են Կենտրոնական բյուրոյին, որն անմիջապես դրանց մասին հայտնում է մյուս անդամ պետություններին:

§ 2

Գլխավոր ասամբլեան որոշումներ է ընդունում Կոնվենցիայում այն դրույթների փոփոխությունների առաջարկությունների վերաբերյալ, որոնք նախատեսված չեն § 3-ում և § 4-ում:

Փոփոխության վերաբերյալ առաջարկությունը կարող է Գլխավոր ասամբլեայի նստաշրջանի օրակարգ մտցվել միայն անդամ պետությունների մեկ երրորդի համաձայնությամբ:

Եթե Գլխավոր ասամբլեային ներկայացվում է փոփոխության վերաբերյալ առաջարկություն, ապա 6-րդ հոդվածի § 5-ով նախատեսված ձայների մեծամասնությամբ ասամբլեան կարող է որոշել, որ այդ առաջարկությունն անմիջական կապի մեջ է մեկ կամ մի քանի դրույթների հետ, որոնց փոփոխությամբ իրավասու է զբաղվել Վերստուգիչ հանձնաժողովը: Այդ դեպքում Գլխավոր ասամբլեան նույնպես իրավասու է որոշում ընդունել այդ դրույթի կամ դրույթների փոփոխության համար:

§ 3

Չբացառելով Գլխավոր ասամբլեայի՝ § 2-ի 3-րդ պարբերության համաձայն ընդունած որոշումները՝ Վերստուգիչ հանձնաժողովը որոշումներ է ընդունում ներքոհիշյալ դրույթների փոփոխությունների առաջարկությունների վերաբերյալ.

- ա) հաշվետվության վերստուգման համար լրացուցիչ մանրատ,
- բ) ՑԻՎ Միասնական իրավական կանոններ՝
 - 1-ին հոդվածի § 3, 4-րդ հոդվածի § 2, 5-րդ (առանց § 2-ի), 6-րդ, 9-14-րդ, 15-րդ (առանց § 6-ի), 16-21-րդ հոդվածներ, 22-րդ հոդվածի § 3, 23-25-րդ, 37-րդ, 43-րդ (առանց § 2-ի և § 4-ի), 48-րդ, 49-րդ, 56-58-րդ, 61-րդ հոդվածներ,
 - 30-րդ, 31-րդ, 38-րդ, 40-րդ, 41-րդ հոդվածներում սահմանված հաշվարկային միավորները, եթե այդ փոփոխությունը բերում է այդ գումարների մեծացմանը,
- գ) ՑԻՄ Միասնական իրավական կանոններ՝

- 1-ին հոդվածի § 2, 3-րդ հոդվածի § 2-5, 4-րդ, 5-րդ, 6-րդ (առանց § 3-ի), 7-րդ, 8-րդ, 11-13-րդ, 14-րդ (առանց § 7-ի), 15-17-րդ, 19-րդ (առանց § 4-ի), 20-րդ (առանց § 3-ի), 21-24-րդ, 25-րդ (առանց § 3-ի), 26-րդ (առանց § 2-ի), 27-րդ հոդվածներ, 28-րդ հոդվածի § 3 և § 6, 29-րդ, 30-րդ (առանց § 3-ի), 31-րդ, 32-րդ (առանց § 3-ի), 33-րդ (առանց § 5-ի), 34-րդ, 38-րդ, 39-րդ, 41-րդ, 45-րդ, 46-րդ, 47-րդ (առանց § 3-ի), 48-րդ (եթե նպատակը ծովային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների համաձայնեցումն է միջազգային նորմերին), 52-րդ, 53-րդ, 59-61-րդ, 64-րդ, 65-րդ հոդվածներ,
- 40-րդ հոդվածում սահմանված հաշվարկային միավորները, եթե այդ փոփոխությունը բերում է այդ գումարների մեծացմանը,
- մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վազոնների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին Կանոնակարգը (ՌԻՊ), Հավելված II,
- բեռնարկղերի միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին Կանոնակարգը (ՌԻԿօ), Հավելված III,
- ապրանքաբեռների միջազգային փոխադրումների մասին Կանոնակարգը (ՌԻԷԿս), Հավելված IV:

§ 4

Փորձագետների հանձնաժողովը որոշում է ընդունում ՑԻՄ Միասնական իրավական կանոնների Հավելված I հանդիսացող Վտանգավոր բեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կանոնակարգի (ՌԻԴ) դրույթների փոփոխության վերաբերյալ:

Հոդված 20

Գլխավոր ասամբլեայի որոշումները

§ 1

Գլխավոր ասամբլեայի կողմից ընդունված փոփոխությունները մտցվում են արձանագրության մեջ, որն ստորագրում են անդամ պետությունների ներկայացուցիչները: Այդ արձանագրությունը ենթակա է վավերացման, ընդունման կամ հավանության վավերացման հավաստագրերը, ընդունման կամ հավանության փաստաթղթերը ամենակարճ ժամկետում հանձնվում են դեպոզիտար կառավարության պահպանմանը:

§ 2

Եթե արձանագրությունը վավերացվել, ընդունվել կամ հավանության է արժանացել անդամ պետությունների ավելի քան երկու երրորդի կողմից, ապա որոշումներն ուժի մեջ են մտնում Գլխավոր ասամբլեայի կողմից սահմանված ժամկետի ավարտից հետո:

§ 3

ՑԻՎ և ՑԻՄ Միասնական իրավական կանոնների կիրառումը անդամ պետությունների հետ կամ նրանց միջև, որոնք ուժի մեջ մտնելուց մեկ ամիս առաջ դեռևս պահպանման չեն հանձնել իրենց վավերացման հավաստագրերը, ընդունման կամ հավանության փաստաթղթերը, կասեցվում է վերոհիշյալ որոշումների ուժի մեջ մտնելու պահից: Կենտրոնական բյուրոն հայտնում է Միասնական իրավական կանոնների այդ կասեցման մասին անդամ պետություններին. այն կորցնում է իր ուժը այն օրվանից սկսած մեկ ամիս հետո, երբ Կենտրոնական բյուրոն տեղեկացրել է հիշյալ անդամ պետությունների կողմից նշված որոշումների վավերացման, ընդունման կամ հավանության մասին:

Միասնական իրավական կանոնների այդ կասեցումը չի տարածվում այն անդամ պետությունների վրա, որոնք, պահպանման չհանձնելով վավերացման հավաստագրերը, ընդունման կամ հավանության փաստաթղթերը, հայտնել են Կենտրոնական բյուրոյին այն մասին, որ իրենք կիրառում են Գլխավոր ասամբլեայի կողմից ընդունված փոփոխությունները:

Հոդված 21

Հանձնաժողովների որոշումները

§ 1

Հանձնաժողովների ընդունած փոփոխությունների մասին անդամ պետություններին տեղեկացնում է Կենտրոնական բյուրոն:

§ 2

Բոլոր անդամ պետությունների համար այդ որոշումներն ուժի մեջ են մտնում Կենտրոնական բյուրոյի կողմից անդամ պետություններին այդ մասին տեղեկացնելու ամսից սկսած տասներկուերորդ ամսվա առաջին օրը, եթե տեղեկացման օրից սկսած՝ չորս ամսվա ընթացքում անդամ պետությունների մեկ երրորդն առարկություններ չի ներկայացնում:

Սակայն, եթե անդամ պետությունը չորս ամսվա ընթացքում առարկում է Վերստուգիչ հանձնաժողովի որոշման դեմ և այդ որոշման ուժի մեջ մտնելու համար նախատեսված ժամկետից առնվազն երկու ամիս առաջ հայտնում է Կոնվենցիայի դեմոնստրացման մասին, ապա այդ որոշումն ուժի մեջ է մտնում միայն այն պահից, երբ ուժի մեջ է մտնում համապատասխան անդամ պետության կողմից Կոնվենցիայի դեմոնստրացումը:

Բաժին VI Եզրափակիչ դրույթներ

Հոդված 22 Կոնվենցիայի ստորագրումը, վավերացումը, ընդունումը և հավանությունը

§ 1

Կոնվենցիան գտնվում է Բեռնում, Շվեյցարիայի կառավարությունում և մինչև 1980թ. դեկտեմբերի 31-ը բաց է ՑԻՎ և ՑԻՄ համաձայնագրերի վերանայման հերթական ութերորդ կոնֆերանսին հրավիրված պետությունների կողմից ստորագրելու համար:

§ 2

Կոնվենցիան ենթակա է վավերացման, ընդունման կամ հավանության. վավերացման հավաստագրերը, ընդունման կամ հավանության փաստաթղթերը հանձնվում են պահպանման Շվեյցարիայի կառավարությանը, որը հանդիսանում է դեպոզիտար կառավարություն:

Հոդված 23 Կոնվենցիային միանալը

§ 1

ՑԻՎ և ՑԻՄ համաձայնագրերի վերանայման հերթական ութերորդ կոնֆերանսին հրավիրված պետությունները, որոնք 22-րդ հոդվածի § 1-ում նախատեսված ժամկետում չեն ստորագրել Կոնվենցիան, այնուամենայնիվ մինչև Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելը կարող են հայտարարել իրենց միանալու մասին: Կոնվենցիային միանալու մասին փաստաթղթերը հանձնվում են դեպոզիտար կառավարության պահպանմանը:

§ 2

Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելուց հետո դրան միանալ ցանկացող յուրաքանչյուր պետություն դեպոզիտար կառավարությանն ուղարկում է հայտարարություն և հուշագիր իր միջազգային փոխադրումների տեսանկյունից իր երկաթուղային ձեռնարկությունների վիճակի մասին: Դեպոզիտար կառավարությունն այդ մասին հայտնում է անդամ պետություններին և Կենտրոնական բյուրոյին:

Եթե միայն հինգ անդամ պետություն առարկություն չի հայտնում դեպոզիտար կառավարությանը, ապա հայտնելու պահից սկսած՝ վեց ամիս հետո հայտարարությունն իրավամբ ընդունվում է: Դեպոզիտար կառավարությունն այդ մասին հայտնում է դիմող պետությանը, ինչպես նաև անդամ պետություններին և Կենտրոնական բյուրոյին: Նոր անդամ պետությունն անմիջապես կատարում է 10-րդ հոդվածի դրույթները:

Եթե առարկություն է ստացվում, ապա դեպոզիտար կառավարությունը միանալու մասին հայտարարությունն ուղարկում է Գլխավոր ասամբլեային՝ որոշում ընդունելու համար:

Կոնվենցիային միանալու մասին փաստաթուղթն ի պահ հանձնելուց հետո այն դառնում է իրական Կենտրոնական բյուրոյի՝ անդամ պետություններին նոր անդամի գծերի ցանկը հայտնելու ամսվան հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրը:

§ 3

Կոնվենցիային միանալը կարող է վերաբերել միայն Կոնվենցիային և նրա փոփոխություններին՝ դրանց գործող խմբագրությամբ:

Հոդված 24 Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելը

§ 1

Թվով տասնհինգ պետությունների կողմից Կոնվենցիայի վավերացման հավաստագրերը, ընդունման, հավանության կամ միանալու փաստաթղթերը ի պահ հանձնելու պահից դեպոզիտար կառավարությունը սահմանում է փոխհարաբերություններ մասնակից կառավարությունների հետ, որոնք վերաբերում են Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելու համաձայնեցմանը:

§ 2

Սույն Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելն առաջ է բերում 1970թ. փետրվարի 7-ին կնքված Երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների մասին (ՑԻՄ) և Ուղևորների ու ուղեբեռների փոխադրման մասին (ՑԻՎ) միջազգային կոնվենցիաների, ինչպես նաև 1966թ. փետրվարի 26-ին կնքված Ուղևորների մահվան և վիրավորվելու դեպքում երկաթուղիների պատասխանատվության մասին ՑԻՎ-ի Լրացուցիչ կոնվենցիայի չեղյալ հայտարարումը:

Հոդված 25 Կոնվենցիայի դեմոնստրացումը

Եթե անդամ պետությունը ցանկանում է դեմոնստրացիայի ենթարկել Կոնվենցիան, ապա այդ մասին հայտնվում է դեպոզիտար կառավարությանը: Կոնվենցիայի դեմոնստրացումն ուժի մեջ է մտնում հաջորդ տարվա դեկտեմբերի 31-ին:

Հոդված 26 Կոնվենցիայի դեմոնստրացումը

Դեպոզիտար կառավարությանը ՑԻՄ և ՑԻՎ Կոնվենցիաների վերանայման համար գումարված ութերորդ հերթական կոնֆերանսին հրավիրված պետություններին, Կոնվենցիային միացած այլ պետություններին, ինչպես նաև Կենտրոնական բյուրոյին տեղեկացնում է՝

- ա) սույն Կոնվենցիայի ստորագրման և Կոնվենցիայի դեմոնստրացման հայտարարության մասին,
- բ) 24-րդ հոդվածի հիման վրա սույն Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելու մասին,
- գ) 24-րդ հոդվածում հիշատակված վավերացման հավաստագրերը, արձանագրությունների ընդունման կամ հավանության մասին հավաստագրերը ի պահ հանձնելու մասին:

Հոդված 27 Կոնվենցիայի վերապահումները

Կոնվենցիայում վերապահումներ թույլատրվում են այն դեպքում, եթե դրանք նախատեսված են Կոնվենցիայով:

Կոնվենցիան կազմված և ստորագրված է ֆրանսերեն:

Ֆրանսերեն տեքստին կցված են գերմաներեն, անգլերեն, արաբերեն, իտալերեն և հոլանդերեն պաշտոնական թարգմանությունները:

Միայն ֆրանսերեն տեքստն է հանդիսանում աուտենտիկ:

Ի հավաստումն որի ներքոստորագրյալ ներկայացուցիչները, որոնք պատշաճ կարգով լիազորված են իրենց կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Կոնվենցիան:

Կատարված է Բեռն քաղաքում հազար ինը հարյուր ութսուն թվականի մայիսի իննին ֆրանսերեն բնօրինակով, որը հանձնվել է պահ Շվեյցարիայի Համադաշնության արխիվ: Հաստատված օրինակը կներկայացվի սույն Կոնվենցիայի բոլոր անդամ պետություններին:

(հետևում են ստորագրությունները)

ԱՐՉԱՆԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ

Երկաթուղային փոխադրումների միջկառավարական կազմակերպության (ԵՓՍԿ) արտոնությունների և իմունիտետների մասին

ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՍԱՆԴԱՏ

Հաշիվների վերստուգման

ՀԱՅՏԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ՎԵՐԱՊԱՀՈՄՆԵՐ

1980թ. մայիսի 9-ի Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կոնվենցիան ստորագրելիս կամ Կոնվենցիայի վավերացման հավաստագրերը, ընդունման, հավանության կամ միանալու փաստաթղթերը ի պահ հանձնելիս հետևյալ անդամ պետությունները ներկայացրեին իրենց հայտարարություններն ու վերապահումները, որոնք դեռևս ուժի մեջ են: Դրանք հետևյալն են.

Ալբանիա

«Ալբանիայի Ժողովրդական Սոցիալիստական Հանրապետությունը հայտարարում է, որ վիճելի հարցի արքիտրաժ ներկայացնելու պարագայում յուրաքանչյուր առանձին դեպքում անհրաժեշտ է տվյալ վիճելի հարցին մասնակցող բոլոր կողմերի համաձայնությունը:

- ա) Ալբանիայի Ժողովրդական Սոցիալիստական Հանրապետության երկաթուղային գծերը բաց են միայն միջազգային բեռնափոխադրումների համար.
- բ) Ալբանիայի Ժողովրդական Սոցիալիստական Հանրապետության միանալն ուժի մեջ կմտնի միջազգային երկաթուղային ցանցի հետ ալբանական երկաթուղու կապի հաստատումից հետո»:

Ավստրիա

«Կոնվենցիայի Ա հավելվածի 3-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն Ավստրիայի Հանրապետությունն իրավունք է վերապահում չկիրառել ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին դրույթները, եթե դեպքը տեղի է ունենում իր տարածքում, և եթե ուղևորը Ավստրիայի քաղաքացի է կամ սովորաբար բնակվում է Ավստրիայում»:

Ֆինլանդիա

«Կոնվենցիայի Ա հավելվածի (Ուղևորների և ուղեբեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին միասնական իրավական կանոններ- ՅԻՎ) 3-րդ հոդվածի համաձայն, Ֆինլանդիան իրավունք է վերապահում իր տարածքում տեղի ունեցած դժբախտ պատահարների զոհ դարձած ուղևորների նկատմամբ չկիրառել ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին բոլոր դրույթները, եթե նրանք հանդիսանում են Ֆինլանդիայի հպատակներ կամ իր տարածքում սովորական բնակության վայր ունեն»:

Իրաք

«Ի կատարումն Կոնվենցիայի 12-րդ հոդվածի § 3-ի՝ Իրաքի Հանրապետությունը իրեն պարտավորված չի դիտում Կոնվենցիայի 12-րդ հոդվածի § 1-ի կատարման հարցում, որը նախատեսում է, որ Կոնվենցիայի մեկնաբանման կամ կիրառման մասին ցանկացած վիճելի հարց կարող է կողմերից մեկի խնդրանքով ներկայացվել արքիտրաժային դատարան, քանի որ նման կարգի վիճելի հարցերը յուրաքանչյուր առանձին դեպքում կարող են ներկայացվել արքիտրաժ միայն տվյալ վիճելի հարցին մասնակցող կողմերի համաձայնությամբ:

Այն դեպքում, երբ խոսքը Իրաքի Հանրապետության քաղաքացիների կամ Իրաքում բնակվող այլ պետությունների քաղաքացիների մասին է, Իրաքի Հանրապետությունն իր տարածքում տեղի ունեցած դժբախտ պատահարների զոհ դարձած ուղևորների նկատմամբ չի կիրառի

ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին բոլոր դրույթները:

Իրաքի Հանրապետության կողմից վավերացումը ոչ մի դեպքում չի նշանակում այսպես կոչված «Իսրայելի» ճանաչումը և չի պարտավորեցնում Իրաքի և վերջինիս միջև հարաբերությունների հաստատումը Կոնվենցիայի և Արձանագրության գործողության ներքո գտնվող շրջաններում»:

Իրան

«Կոնվենցիայի Ա հավելվածի 3-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն, Իրանի Իսլամական Հանրապետությունն իրեն իրավունք է վերապահում չկիրառել ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին դրույթները, եթե դեպքը տեղի է ունենում իր տարածքում, և եթե ուղևորը Իրանի քաղաքացի է կամ սովորաբար բնակվում է Իրանում»:

Լեհաստան

«Կոնվենցիայի ՑԻՎ միասնական իրավական կանոնների մասին Ա հավելվածի 3-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն, Լեհաստանի Ժողովրդական Հանրապետությունը հայտարարում է, որ չի կիրառելու ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին բոլոր դրույթները, եթե դեպքը տեղի է ունենում Լեհաստանի Ժողովրդական Հանրապետության տարածքում, և եթե ուղևորը Լեհաստանի քաղաքացի է, որն ունի սովորական բնակության վայր Լեհաստանում»:

Ռումինիա

«Ռումինիայի Սոցիալիստական Հանրապետության կառավարությունը ԿՍԵՓ-ի 12-րդ հոդվածի § 3-ում և Միասնական իրավական կանոնների 3-րդ հոդվածի § 1-ում նշված վերապահումները ներկայացնելիս կատարել է հետևյալ հայտարարությունը.

ա) Ռումինիայի Սոցիալիստական Հանրապետությունը հայտարարում է, որ իրեն պարտավորված չի դիտում Կոնվենցիայի 12-րդ հոդվածի § 1-ի դրույթների կատարման հարցում, համաձայն որոնց Կոնվենցիայի մեկնաբանման և կիրառման մասին ցանկացած վիճելի հարց կարող է կողմերից մեկի խնդանքով ներկայացվել արբիտրաժային դատարան:

Ռումինիայի Սոցիալիստական Հանրապետությունը գտնում է, որ նման կարգի վիճելի հարցերը կարող են ներկայացվել արբիտրաժ միայն յուրաքանչյուր առանձին դեպքի կապակցությամբ տվյալ վիճելի հարցին մասնակցող կողմերի համաձայնության դեպքում:

բ) Ռումինիայի Սոցիալիստական Հանրապետությունը հայտարարում է, որ իրեն պարտավորված չի դիտում Ուղևորների և ուղեբեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին միասնական իրավական կանոնների դրույթների կատարման հարցում, որոնք վերաբերում են իր տարածքում տեղի ունեցած դժբախտ պատահարների զոհ դարձած ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվությանը, եթե նրանք հանդիսանում են Ռումինիայի քաղաքացիներ կամ անձինք, որոնք սովորական բնակության վայր ունեն Ռումինիայի Սոցիալիստական Հանրապետությունում»:

Շվեդիա

«ՑԻՎ Միասնական իրավական կանոնների 3-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն, Շվեդիան հայտարարում է, որ չի կիրառելու ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին բոլոր դրույթները, եթե դեպքը տեղի է ունենում իր տարածքում, և եթե ուղևորները Շվեդիայի քաղաքացիներ են կամ Շվեդիայում սովորական բնակության վայր ունեցող անձինք»:

Չեխոսլովակիա

«1980թ. մայիսի 9-ին Բեռնում ստորագրված Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին Կոնվենցիայի (ԿՍԵՓ) 12-րդ հոդվածի § 3-ի համաձայն, Չեխոսլովակիայի Սոցիալիստական Հանրապետությունը չի կիրառելու տվյալ Կոնվենցիայի 12-րդ հոդվածի § 1-ի դրույթները: Բացի դրանից, ՑԻՎ Միասնական իրավական կանոնների մասին Ա հավելվածի 3-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն, չի կիրառելու իր տարածքում տեղի ունեցած

դժբախտ պատահարների գոհ դարձած ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին դրույթները, եթե նրանք հանդիսանում են Չեխոսլովակիայի Սոցիալիստական Հանրապետության քաղաքացիներ կամ Չեխոսլովակիայի Սոցիալիստական Հանրապետությունում սովորական բնակության վայր ունեցող անձինք»:

Սլովակիայի Հանրապետություն
Չեխիայի Հանրապետություն

Սլովակիայի Հանրապետությունը և Չեխիայի Հանրապետությունը, որոնք հանդիսանում Չեխոսլովակիայի իրավահաջորդներ, պահպանել են Չեխոսլովակիայի ներկայացրած վերապահումները, սակայն պայմանով, որ Ա հավելվածի 3-րդ հոդվածի § 1-ում արված վերապահումը վերաբերում է համապատասխանաբար Սլովակիայի և Չեխիայի քաղաքացիներին և Սլովակիայում կամ Չեխիայում սովորական բնակության վայր ունեցող անձանց:

1980թ. մայիսի 9-ի
Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կոնվենցիայի (ԿՍԵՓ)
Հավելված Ա

**Ուղևորների և ուղեբեռների միջազգային երկաթուղային
փոխադրումների մասին պայմանագրի**

Միասնական իրավական կանոններ (ՑԻՎ)

Բաժին I *Ընդհանուր դրույթներ*

Հոդված 1 **Կիրառման ոլորտը**

§ 1

2-րդ, 3-րդ և 33-րդ հոդվածներում նախատեսված բացառությունների պահպանմամբ Միասնական իրավական կանոնները կիրառվում են ուղևորների և ուղեբեռների ամեն տեսակ փոխադրումների նկատմամբ, ներառյալ միջազգային փոխադրման փաստթղթերով կատարվող ավտոմեքենաների փոխադրումը, որոնք գործում են առնվազն երկու պետությունների տարածքով անցնող երթուղով և անցնում են բացառապես այն գծերով, որոնք, Կոնվենցիայի 3-րդ և 10-րդ հոդվածների համաձայն, ընդգրկված են ցանկերում, ինչպես նաև համապատասխան դեպքերում, այն փոխադրումների նկատմամբ, որոնք հավասարեցվում են Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի § 2-ի 2-րդ պարբերությունում նշվածներին:

Ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասով Միասնական իրավական կանոնները կիրառվում են նաև այն անձանց նկատմամբ, որոնք ուղեկցում են փոխադրվող բեռը համաձայն Բեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին պայմանագրի Միասնական իրավական կանոնների (ՑԻՄ):

§ 2

Միջազգային սակագներով սահմանվում են հարաբերությունները, որոնց համար տրվում են միջազգային փոխադրման փաստաթղթեր:

§ 3

Միասնական իրավական կանոններում «կայարան» հասկացությունը նշանակում է երկաթուղային կայարանները, նավագնացության գծերի նավահանգիստները և տրանսպորտային ձեռնարկությունների բոլոր կետերը, որոնք փոխադրման պայմանագրի իրագործման նպատակով բաց են բնակչության համար:

Հոդված 2 **Կիրառման ոլորտի բացառություններ**

§ 1

Այն փոխադրումների նկատմամբ, որոնց առաքման կայարանը և նշանակման կայարանը գտնվում են միևնույն պետության տարածքում, իսկ փոխադրումը տարանցիկ իրականացվում է այլ պետության տարածքով, Միասնական իրավական կանոնները չեն տարածվում՝

- ա) եթե տարանցիկ գծերը շահագործվում են բացառապես առաքման կայարանի պետության կողմից կամ
- բ) եթե մասնակցող պետությունները կամ երկաթուղիները պայմանավորվել են, որ այդ առաքումները չհամարվեն միջազգային փոխադրումներ:

§ 2

Երկու հարևան պետությունների կայարանների միջև և երկու պետությունների կայարանների միջև տարանցիկ երրորդ պետության տարածքով փոխադրումների նկատմամբ, եթե գծերը, որոնցով իրականացվում է փոխադրումը, շահագործվում են բացառապես այդ երեք պետություններից մեկի երկաթուղու կողմից, տարածվում են այդ երկաթուղու ներքին հաղորդակցության համար գործող կանոնները, եթե դրանք չեն հակասում մասնակցող պետություններից որևէ մեկի օրենքներին և կանոններին:

Հոդված 3

Ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին վերապահում

§ 1

Կոնվենցիայի ստորագրման կամ վավերացման հավաստագրերի, ընդունման, հավանության կամ միանալու մասին հավաստագրերի դեպոնացման ժամանակ յուրաքանչյուր պետություն կարող է իրեն իրավունք վերապահել չկիրառել ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին բոլոր դրույթները, եթե դժբախտ պատահարը տեղի է ունենում իր տարածքում, և ուղևորը հանդիսանում է այդ պետության քաղաքացի կամ այդ պետությունում է գտնվում նրա սովորական բնակության վայրը:

§ 2

Վերոհիշյալ վերապահումը կատարած յուրաքանչյուր պետություն կարող է ցանկացած ժամանակ հայտնել դեպոզիտար կառավարությանն այն մասին, որ հրաժարվում է այդ վերապահումից: Վերապահումից հրաժարումն ուժի մեջ է մտնում Շվեյցարիայի Համադաշնության կառավարությանն այդ մասին հայտնելուց մեկ ամիս հետո:

Հոդված 4

Փոխադրումներ կատարելու պարտականությունը

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների համաձայն, երկաթուղին պարտավոր է փոխադրել ուղևորներին և ուղեբեռը, եթե՝

- ա) ուղևորը պահպանում է Միասնական իրավական կանոնների դրույթները, լրացուցիչ դրույթները և միջազգային սակագների դրույթները,
- բ) փոխադրումը հնարավոր է անձանց և պարբերական փոխադրումների պահանջները բավարարող հասարակ տրանսպորտային միջոցներով,
- գ) փոխադրումների իրականացմանը չեն խոչընդոտում այն հանգամանքները, որոնք երկաթուղին չի կարող կանխարգելել, և որոնց վերացումն իրենից կախված չէ:

§ 2

Եթե իրավասու մարմինը կարգադրել է ժամանակավոր կամ վերջնական, լրիվ կամ մասնակի դադարեցնել երթևեկությունը, ապա այդ միջոցների մասին անմիջապես պետք է տեղեկացվի բնակչությանը և երկաթուղուն. վերջիններս այդ մասին հայտնում են այլ պետությունների երկաթուղիներին՝ դրանք հրապարակելու համար:

§ 3

Երկաթուղու կողմից սույն հոդվածի դրույթների ցանկացած խախտում հիմք է հանդիսանում վնասի փոխհատուցման պահանջի ներկայացման համար, որը պատճառվում է այդ խախտման հետևանքով:

Հոդված 5

Սակագներ: Հատուկ համաձայնագրեր

§ 1

Միջազգային սակագները պետք է պարունակեն բոլոր հատուկ պայմանները, որոնք որոշիչ են հանդիսանում փոխադրման իրականացման համար, մասնավորապես, փոխադրման արժեքի և լրացուցիչ ծախսերի հաշվարկման համար անհրաժեշտ տվյալները, ինչպես նաև, անհրաժեշտության դեպքում, արտարժույթի վերահաշվարկման պայմանները: Միջազգային սակագների պայմանները կարող են տարբերվել Միասնական իրավական կանոններից միայն այն դեպքում, երբ վերջիններով հստակ նախատեսված է դա:

§ 2

Միջազգային սակագները պետք է կիրառվեն բոլորի նկատմամբ միևնույն պայմաններով:

§ 3

Երկաթուղիները կարող են հատուկ համաձայնագրեր կնքել, որոնք նախատեսում են գների իջեցում կամ այլ արտոնություններ, եթե համեմատելի կարգավիճակում գտնվող ուղևորներին տրամադրվում են համեմատելի պայմաններ: Գների իջեցում կամ այլ արտոնություններ կարող են տրամադրվել երկաթուղու ծառայողական նպատակների համար, հասարակական հաստատությունների համար, բարեգործական կամ դաստիարակչական, ինչպես նաև ուսուցման նպատակներով: 1-ին և 2-րդ պարբերությունների համաձայն ձեռնարկված միջոցները կարող են չհրապարակվել:

§ 4

Միջազգային սակագները պարտադիր պետք է հրապարակվեն միայն այն պետություններում, որոնց երկաթուղիները՝ որպես առաքման կամ նշանակման կետեր, կիրառում են այդ սակագները: Այդ սակագները և դրանց վերաբերյալ փոփոխություններն ուժի մեջ են մտնում դրանց հրապարակման ժամանակ նշված օրը: Գների բարձրացումը և այդ սակագներով փոխադրման պայմանների այլ՝ ավելի խիստ պահանջներն ուժի մեջ են մտնում ոչ շուտ, քան դրանց հրապարակումից վեց օր հետո:

Կախված միջազգային սակագների արժեքի և լրացուցիչ վճարների փոխարժեքի փոփոխության տատանումներից, ինչպես նաև ակնհայտ վրիպակների դեպքում, ուղղումներն ուժի մեջ են մտնում դրանց հրապարակման հաջորդ օրը:

§ 5

Միջազգային հաղորդակցության համար բաց բոլոր կայարաններում ուղևորը կարող է ծանոթանալ միջազգային սակագների կամ միջազգային տոմսերի արժեքը և ուղեբեռի փոխադրման համար համապատասխան սակագինը պարունակող այդ սակագների պահումներին, որոնք (տոմսերը) կարելի է ձեռք բերել այնտեղ:

Հոդված 6 Հաշվարկային միավոր: Արտարժույթի ընդունման կամ հաշվարկման փոխարժեք

§ 1

Միասնական իրավական կանոններով նախատեսված հաշվարկային միավորը հանդիսանում է փոխառության հատուկ միավոր, ինչպես որ սահմանված է Արտարժույթի միջազգային հիմնադրամի կողմից:

Արտարժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ չհանդիսացող պետության ազգային տարադրամի՝ փոխառության հատուկ միավորով արտահայտված արժեքը հաշվարկվում է Արտարժույթի միջազգային հիմնադրամի կողմից իր գործարքների համար կիրառվող գնահատման եղանակով:

§ 2

Արտարժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ հանդիսացող պետության ազգային տարադրամի՝ փոխառության հատուկ միավորով արտահայտված արժեքը հաշվարկվում է այդ պետության կողմից սահմանված եղանակով:

Ազգային տարադրամով այդ հաշվարկը պետք է արտահայտի իրական արժեք՝ հնարավորինս մոտիկ այն արժեքին, որը կստացվեր § 1-ի կիրառման դեպքում:

§ 3

Արտարժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ անդամ չհանդիսացող պետության համար, որի օրենսդրությունը թույլ չի տալիս § 1-ի կամ § 2-ի կիրառումը, Միասնական իրավական կանոններով նախատեսված հաշվարկային միավորը հավասարեցվում է երեք ոսկե ֆրանկի արժեքին:

Ոսկե ֆրանկը պարունակում է 0.900 մաքուր բաղադրությամբ ոսկու մեկ գրամի 10/31-ականը:

Ոսկե ֆրանկի վերահաշվարկը ազգային տարադրամով պետք է արտահայտի իրական արժեք՝ հնարավորինս մոտիկ այն արժեքին, որը կատարվեր § 1-ի կիրառման դեպքում:

§ 4

Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելուց հետո երեք ամսվա ընթացքում և այն բոլոր դեպքերում, երբ պետություններում փոփոխվում է հաշվարկման կամ հաշվարկային միավորի նկատմամբ իրենց ազգային տարադրամի նկատմամբ արժեքի որոշման մեթոդը, պետությունները հայտնում են Կենտրոնական բյուրոյին § 2-ի համաձայն հաշվարկման իրենց մեթոդի կամ § 3-ի համաձայն իրականացվող վերահաշվարկման մեթոդի արդյունքների մասին:

§ 5

Երկաթուղին պետք է հրապարակի փոխարժեքը՝

- ա) որոնց հիման վրա կատարում է արտասահմանյան արժույթով արտահայտված գումարների հաշվարկը, որը վճարվում է այդ պետության արժույթով (հաշվարկման փոխարժեք);
- բ) որոնց հիման վրա ընդունում է արտասահմանյան արժույթը (արտարժույթի ընդունման փոխարժեք):

Հոդված 7 Լրացուցիչ դրույթներ

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների կատարման նպատակով երկու և ավելի պետություններ կամ երկու և ավելի երկաթուղիներ կարող են սահմանել լրացուցիչ դրույթներ: Նրանք կարող են շեղում թույլ տալ Միասնական իրավական կանոններից միայն այն դեպքերում, երբ վերջիններով հստակ նախատեսված են դրանք:

§ 2

Լրացուցիչ դրույթները գործողության մեջ են դրվում և հրապարակվում յուրաքանչյուր պետության օրենքներով և կանոններով նախատեսված եղանակով: Լրացուցիչ դրույթների և դրանց գործողության մեջ դնելու մասին տեղեկացվում է Կենտրոնական բյուրոյին:

Հոդված 8 Ազգային օրենսդրություն

§ 1

Միասնական իրավական կանոններում, լրացուցիչ դրույթներում և միջազգային սակագներում համապատասխան դրույթների բացակայության դեպքում գործում է ազգային օրենսդրությունը:

§ 2

Ազգային օրենսդրությունը նշանակում է պետության իրավունքը, երբ իրավագոր անձը ներկայացնում է իր իրավունքները, ներառյալ օրենքների կոլիզիայի կանոնները:

§ 3

Ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության մասին դրույթների կիրառման համար, որպես ազգային օրենսդրություն, գործում է այն պետության իրավունքը, որի տարածքում ուղևորի հետ տեղի է ունենում դժբախտ պատահարը, ներառյալ օրենքների կոլիզիայի կանոնները:

Բաժին II Փոխադրման պայմանագիր

Գլուխ I Ուղևորների փոխադրում

Հոդված 9 Երթևեկության չվացուցակը և գնացքների օգտագործումը

§ 1

Երկաթուղին պետք է սահմանված կարգով բնակչությանն իրագեկի գնացքների երթևեկության չվացուցակների մասին:

§ 2

Որոշակի գնացքների կամ վագոնների կարգի օգտագործման սահմանափակումները պետք է նշված լինեն գնացքների երթևեկության ցուցակներում կամ սակագներում:

Հոդված 10 Փոխադրումից հրաժարումը: Հատուկ պայմաններով փոխադրման թույլատվություն

§ 1

Փոխադրման չեն թույլատրվում կամ փոխադրման ընթացքում գնացքից կարող են հեռացվել.

- ա) այն անձինք, որոնք գտնվում են հարբած վիճակում և այն անձինք, որոնք իրենց անվայելուչ կերպով են դրսևորում կամ չեն պահպանում առանձին պետություններում գործող կանոնները. այդ անձինք չեն կարող ներկայացնել ո՛չ երթևեկության և ո՛չ էլ ուղեբեռի փոխադրման վճարի փոխհատուցման պահանջ,
- բ) այն անձինք, որոնք հիվանդության կամ այլ պատճառներով կարող են անհանգստացնել մյուս ուղևորներին, եթե այդ անձանց համար նախապես չի պատվիրվել կամ վճարի դիմաց չի կարող տրամադրվել առանձին կուպե: Սակայն ճանապարհի ընթացքում հիվանդացած անձինք պետք է հասցվեն առնվազն մոտակա կայարան, որտեղ նրանց կարող է տրամադրվել անհրաժեշտ օգնությունը. 25-րդ հոդվածի համաձայն, ուղևորության վճարը պետք է հետ վերադարձվի՝ պահում կատարելով այն մասը, որը նախատեսված է անցած ճանապարհի համար. նույն դրույթները համապատասխան դեպքերում գործում են ուղեբեռի փոխադրման նկատմամբ:

§ 2

Վարակիչ հիվանդություններով հիվանդ անձանց փոխադրումը կատարվում է միջազգային կոնվենցիաների և կանոնակարգերի հիման վրա, իսկ դրանց բացակայության դեպքում՝ յուրաքանչյուր պետության օրենքների և կանոնների հիման վրա:

Հոդված 11 Ուղևորության փաստաթղթերը

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների համաձայն, միջազգային ուղևորության համար տրված ուղևորության փաստաթղթերը պետք է պարունակեն CIV (ՑԻՎ) հապավումը: Ժամանակավորապես թույլատրվում է C նշանը:

§ 2

Միջազգային սակագներով և երկաթուղիների միջև համաձայնագրերով սահմանվում է ուղևորության փաստաթղթերի ձևը և բովանդակությունը, ինչպես նաև լեզուն և տառերի տեսակը, որոնք պետք է օգտագործվեն դրանց տպագրման և լրացման ժամանակ:

§ 3

Եթե միջազգային սակագներով բացառություններ նախատեսված չեն, ապա ուղևորության փաստաթղթերը պետք է պարունակեն.

- ա) առաքման կայարանը և նշանակման կայարանը,
- բ) երթուղին. եթե թույլատրված է մի քանի երթուղիների կամ փոխադրման միջոցների օգտագործումը, ապա դա ևս պետք է նշվի,

- գ) գնացքի տեսակը և վագոնի կարգը,
- դ) ուղևորության արժեքը,
- ե) տոմսի գործողության առաջին օրը,
- զ) պիտանիության ժամկետը:

§ 4

Միջազգային սակագների համաձայն տրվող կտրոնային գրքույկները Միասնական իրավական կանոնների իմաստով իրենցից ներկայացնում են միակ ուղևորության փաստաթուղթը:

§ 5

Եթե միջազգային սակագներով բացառություններ նախատեսված չեն, ապա ուղևորության փաստաթուղթը կարող է այլ անձի փոխանցվել միայն այն դեպքում, երբ այն անվանական չէ և եթե ուղևորությունն սկսված չէ:

§ 6

Ուղևորության փաստաթուղթը ստանալիս ուղևորը պետք է ստուգի՝ արդյոք այն համապատասխանո՞ւմ է իր տվյալներին:

§ 7

Ուղևորության փաստաթղթերի գործողության ժամկետը և ուղևորության դադարները սահմանվում են միջազգային սակագներով:

Հոդված 12 Ուղևորության իրավունքը: Ուժի մեջ չգտնվող ուղևորության փաստաթղթով ուղևորը

§ 1

Ուղևորն ուղևորությունն սկսվելու պահից պետք է ունենա ուժի մեջ գտնվող ուղևորության փաստաթուղթ. նա պետք է պահպանի այն մինչև ուղևորության ավարտը և երկաթուղու՝ տոմսերի ստուգման իրավունք ունեցող ցանկացած ծառայողի պահանջով ներկայացնի այն և հանձնի ուղևորության ավարտից հետո: Միջազգային սակագներով կարող են բացառություններ նախատեսվել:

§ 2

Ապօրինի կերպով փոփոխված ուղևորության փաստաթղթերը անվավեր են և առգրավվում են երկաթուղու՝ տոմսերի ստուգման իրավունք ունեցող ծառայողի կողմից:

§ 3

Ուղևորը, որը չի կարող ներկայացնել ուժի մեջ գտնվող ուղևորության փաստաթուղթ, պետք ուղևորության վճարից բացի վճարի տուգանք, որը հաշվարկվում է երկաթուղու կողմից կիրառվող կանոններով, որում պահանջվել է տուգանքը:

§ 4

Ուղևորին կարող են մերժել շարունակելու ուղևորությունը, եթե նա հրաժարվում է վճարել ուղևորության վճարը կամ տուգանքը: Եթե ուղևորն իջեցվել է գնացքից, ապա նա կարող է պահանջել՝ նշանակման կայարանից բացի որևէ այլ կայարանում իրեն տրամադրեն ուղեբեռը:

Հոդված 13 Երեխաների համար ուղևորության արտոնությունները

§ 1

Հինգ տարեկանից ոչ ավել տարիքի երեխաները, որոնք առանձին տեղ չեն զբաղեցնում, փոխադրվում են անվճար, առանց ուղևորության փաստաթղթի:

§ 2

Հինգ տարեկանից մինչև տաս տարեկան, ինչպես նաև ավելի փոքր տարիքի երեխաները, որոնց համար առանձին տեղ է պահանջվում, պետք է փոխադրվեն արտոնյալ գներով: Այդ գները, բացառությամբ որոշակի գնացքների կամ վագոնների համար տրվող լրացուցիչ վճարների, պետք է կազմեն մեծահասակների համար ուղևորության փաստաթղթի գնի կեսից ոչ ավելին, չհաշված գնի կլորացումը՝ համաձայն այն կանոնների, որոնք կիրառվում են տոմսը տվող երկաթուղում:

Այդ արտոնությունները պարտադիր կերպով չեն տարածվում այն ուղևորության փաստաթղթերի վրա, որոնց մեկանգամյա ուղևորության հասարակ գնի համեմատ արդեն տրվել են արտոնություններ:

§ 3

Սակայն միջազգային սակագներում կարող են նախատեսվել § 1-ում և § 2-ում նշվածներից տարբեր տարիքային չափանիշներ, եթե միայն § 1-ով նախատեսված անվճար ուղևորության տարիքային չափանիշը չորս տարեկանից պակաս չէ, և § 2-ով նախատեսված արտոնյալ գներով ուղևորության տարիքային չափանիշը տաս տարեկանից պակաս չէ:

Հոդված 14

Տեղեր զբաղեցնելը

§ 1

Գնացքներում տեղերի զբաղեցման, տրամադրման և պատվիրման համար գործում են երկաթուղու կողմից կիրառվող կանոնները: Ավտոտրանսպորտային միջոցների փոխադրման համար երկաթուղին կարող է նախատեսել, որպեսզի ուղևորները փոխադրման ընթացքում մնան ավտոտրանսպորտային միջոցներում:

§ 2

Միջազգային սակագներով նախատեսված պայմանների պահպանման դեպքում ուղևորը կարող է վագոնում ավելի բարձր կարգի կամ գնացքում ուղևորության ավելի մեծ արժեք ունեցող տեղ զբաղեցնել, քան նշված է տոմսում, կամ փոփոխել ուղևորության երթուղին:

Հոդված 15

Ուղևորների համար նախատեսված վագոններով ձեռնածանրոցի և կենդանիների փոխադրումը

§ 1

Ուղևորն իրավունք ունի ուղևորների համար նախատեսված վագոններով իր հետ անվճար փոխադրել հեշտությամբ փոխադրվող առարկաներ (ձեռնածանրոց):

Իր ձեռնածանրոցի համար ամեն ուղևորին տեղ է հատկացվում միայն իր նստատեղի վերևի կամ ներքևի մասում կամ համապատասխան այլ տեղ, եթե խոսքը հատուկ տեսակի վագոնի մասին է, մասնավորապես ուղեբեռների խցիկ ունեցող վագոնների:

§ 2

Ուղևորների համար նախատեսված վագոններով չի թույլատրվում իր հետ փոխադրել.

- ա) նյութեր և առարկաներ, որոնց փոխադրումը որպես ուղեբեռ արգելվում է՝ համաձայն 18-րդ հոդվածի ե) կետի, եթե լրացուցիչ դրույթներով կամ սակագներով բացառություն նախատեսված չէ.
- բ) առարկաներ, որոնք կարող են անհանգստացնել կամ վնաս պատճառել ուղևորներին.
- գ) առարկաներ, որոնց փոխադրումը մաքսային կամ այլ վարչական դրույթներով արգելված է.

դ) կենդանի անասուններ, եթե լրացուցիչ դրույթներով կամ սակագներով բացառություն նախատեսված չէ.

§ 3

Միջազգային սակագներում կարող է նախատեսվել, թե § 1-ի և § 2-ի բ) կետի խախտմամբ ուղևորատար գնացք բերված որ առարկաները կարող են փոխադրվել որպես ձեռնածանրոց կամ ուղեբեռ:

§ 4

Երկաթուղին իրավասու է § 2-ի ա), բ) և դ) կետերի դրույթների խախտման հիմնավորված կասկածի առկայության դեպքում ուղևորի ներկայությամբ ստուգել ուղևորատար գնացք վերցված առարկաների բնույթը: Եթե անհնար է պարզել, թե ստուգման ենթակա ապրանքները որ ուղևորն է փոխադրում, ապա երկաթուղին ստուգում է կատարում է երկաթուղու ծառայող չհանդիսացող երկու վկաների ներկայությամբ:

§ 5

Ուղևորը պետք է հետևի ուղևորատար գնացք վերցված առարկաներին և կենդանիներին, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ այն գտնվում է § 5-ում հիշատակված հատուկ կառուցվածքի վագոնում և այդ պատճառով չի կարող իրականացնել այդ ստուգումը:

§ 6

Ուղևորը պատասխանատվություն է կրում ցանկացած վնասի համար, որը պատճառվում է իր հետ ուղևորատար գնացքով փոխադրվող առարկաներից կամ կենդանիներից, եթե չապացուցի, որ վնասը պատճառվել է երկաթուղու կամ երրորդ անձի մեղքով կամ կապված չի եղել այն հանգամանքների հետ, որոնցից ինքը չէր կարող խուսափել և որոնց հետևանքները չէր կարող կանխարգելել:

Սույն դրույթը չի վերաբերում երկաթուղու՝ 26-րդ հոդվածով պահանջվող պատասխանատվությանը:

Հոդված 16

Անհաջող տեղփոխ: Գնացքների չկայանալը

§ 1

Եթե գնացքի ուղանալու դեպքում տեղափոխումն այլ գնացք չի հաջողվել, կամ եթե գնացքն ուղևորություն չի կատարել երթուղու ամբողջ հատվածում կամ դրա մի մասում, իսկ ուղևորը ցանկանում է շարունակել իր ուղևորությունը, ապա երկաթուղին պարտավոր է հնարավորության սահմաններում, առանց լրավճարի, ուղևորին իր ձեռնածանրոցով և ուղեբեռով ուղարկել այնպիսի գնացքով, որը շարժվում է երկաթգծի միևնույն ուղղությամբ կամ այլ ուղիով, որը մտնում է նախնական երթուղու մեջ, դեպի նույն նշանակման կայարանը, որպեսզի ուղևորին հնարավորություն տրվի իր նշանակման կայարան հասնել հնարավորին քիչ ուշացումով:

§ 2

Անհրաժեշտության դեպքում երկաթուղին պարտավոր է տոմսի վրա հավաստել, որ տեղափոխումը չի հաջողվել կամ գնացքը չի կայացել, երկարաձգել տոմսի վավերականության ժամկետը, եթե դա անհրաժեշտ է, և կատարել նշում այն մասին, որ տոմսը վավերական է նոր ուղևորության համար, վագոնի ավելի բարձր կարգի կամ ավելի բարձր վճար ունեցող գնացքի տեսակի համար: Սակայն սակագների կամ չվացուցակի պատճառով որոշակի գնացքների օգտագործումը կարող է բացառվել:

Գլուխ II

Ուղեբեռի փոխադրում

Հոդված 17

Փոխադրման թույլատրվող առարկաներ

§ 1

Որպես ուղեբեռ փոխադրման ընդունվում են ուղևորության համար նախատեսված առարկաներ, որոնք գտնվում են ճամփորդական պայուսակներում, զամբյուղներում, պայուսակներում, թիկնապայուսակներում կամ նման այլ փաթեթներում, ինչպես նաև ինքը փաթեթը:

§ 2

Որոշակի պայմաններում միջազգային սակագներով որպես ուղեբեռ կարող են ընդունվել § 1-ում չնշված առարկաներ և կենդանիներ, ինչպես նաև ավտոտրանսպորտային միջոցներ, որոնք փոխանցվում են փոխադրման կցորդով կամ առանց կցորդի:

§ 3

Փոխադրման պայմաններում ավտոտրանսպորտային միջոցների համար որոշվում են նախևառաջ փոխադրման ընդունելու, ձևակերպումների, բեռնման և տեղափոխման, փոխադրման փաստաթղթերի ձևի և բովանդակության պայմանները, որոնք պետք է պարունակեն ՅԻՎ (CIV) հապավումը, բեռնաթափման և տեղ հասցնելու պայմանները, ինչպես նաև վարորդի՝ իր ավտոտրանսպորտային միջոցի, բեռնման և բեռնաթափման նկատմամբ պարտականությունները:

Հոդված 18

Փոխադրման չթույլատրվող առարկաներ

§ 1

Որպես ուղեբեռ փոխադրման չեն ընդունվում՝

- ա) առարկաներ, որոնց փոխադրումը փոխադրմանը մասնակցող պետություններից որևէ մեկում արգելված է,
- բ) առարկաներ, որոնց փոխադրումը նախատեսված է փոխադրմանը մասնակցող պետություններից որևէ մեկի փոստային վարչակազմին,
- գ) առևտրային ապրանքներ,
- դ) մեծածավալ կամ շատ ծանր առարկաներ,
- ե) վտանգավոր ապրանքներ և առարկաներ, հատկապես լիցքավորված հրազեն, պայթուցիկ և հեշտ բռնկվող ապրանքներ և առարկաներ, վառելիքային, թունավոր, ռադիոակտիվ կամ այրիչ ապրանքներ, ինչպես նաև գարշահոտ կամ վարակիչ ապրանքներ. միջազգային սակագներով որոշակի պայմաններումվ այս ապրանքներից և առարկաներից որոշ բաներ կարող են ընդունվել որպես ուղեբեռ:

Հոդված 19

Ուղեբեռի ձևակերպումը և փոխադրումը

§ 1

Եթե միջազգային սակագները բացառություններ չեն նախատեսում, ապա ուղեբեռը ձևակերպվում է ուղևորության փաստաթուղթը ներկայացնելիս, որը գործում է առնվազն մինչև նշանակման վայրի կայարանը: Եթե սակագները նախատեսում են ուղեբեռի ընդունում առանց ուղևորության փաստաթղթի ներկայացման, ապա Միասնական իրավական կանոնների՝ սեփական ուղեբեռի նկատմամբ իրավունքների և պարտականությունների մասին դրույթները նմանապես գործում են ուղեբեռն առաքողի նկատմամբ:

§ 2

Երկաթուղին հնարավորություն ունի ուղեբեռը փոխադրել ուղևորի ճանապարհից տարբեր ճանապարհով: Առաքման կայարանում, ինչպես նաև տեղափոխման կայարաններում, որոնցում ուղեբեռը պետք է տեղափոխվի, փոխադրումն իրականացվում է ուղեբեռների պարբերական փոխադրում իրականացնող հաջորդ գնացքով: Ուղեբեռը կարող է փոխադրվել վերոնշյալ ճանապարհով միայն այն դեպքում, եթե առաքման վայրում մաքսային կամ այլ վարչական կանոնները չեն խոչընդոտում դրան:

§ 3

Եթե միջազգային սակագները բացառություն չեն նախատեսում, ապա ուղեբեռի վճարը պետք է տրվի ձևակերպման ժամանակ:

§ 4

Սակագները կամ երթևեկության չվացուցակները կարող են բացառել կամ սահմանափակել ուղեբեռի փոխադրումը որոշակի գնացքներում կամ գնացքների տեսակներում կամ որոշակի նշանակման կայարաններ երթևեկող և որոշակի առաքման կայարաններից մեկնող գնացքներում:

§ 5

Եթե ուղեբեռի փոխադրումը կանոնակարգված չէ սույն հոդվածով, ապա այն իրականացվում է ձևակերպման կայարանի դրույթներին համապատասխան:

Հոդված 20

Ուղեբեռի անդորրագիր

§ 1

Ուղեբեռը ձևակերպելիս ուղևորին պետք է տրվի ուղեբեռի անդորրագիր:

§ 2

Միջազգային փոխադրման ուղեբեռի համար տրված անդորրագրում պետք է լինի CIV հապավումը: Ժամանակավորապես թույլատրվում է C տարբերանշանը:

§ 3

Երկաթուղիների միջև միջազգային սակագները կամ պայմանագրերը սահմանում են ուղեբեռի անդորրագրի ձևը և բովանդակությունը, ինչպես նաև լեզուն և տառատեսակը, որոնք պետք է օգտագործվեն դրանք տպագրելիս կամ լրացնելիս:

§ 4

Եթե միջազգային սակագներով բացառություն նախատեսված չէ, ապա ուղեբեռի անդորրագիրը պետք է պարունակի՝

- ա) առաքման և նշանակման կայարանը,
- բ) փոխադրման երթուղին,
- գ) հանձնման օրը և ժամանակը,
- դ) ուղևորների քանակը,
- ե) ուղեբեռի տեղերի քանակը և քաշը,
- զ) փոխադրման արժեքը և այլ վճարումներ:

§ 5

Ուղեբեռի անդորրագիրը ստանալիս ուղևորը պետք է համոզվի՝ արդյոք այն լրացված է իր տված տվյալներով :

Հոդված 21

Ուղեբեռի վիճակը, փակելու պայմանները, փաթեթավորումը

§ 1

Երկաթուղին կարող է մերժել ուղեբեռի տեղերն ընդունելուց, որոնց վիճակը կամ փակելու պայմանները բավարար չեն կամ որոնց փաթեթավորումն անբավարար է կամ որոնց վրա առկա են վնասվածքի ակնհայտ հետքեր: Եթե դրանք այնուամենայնիվ ընդունվել են փոխադրման, ապա երկաթուղին կարող է համապատասխան նշում կատարել ուղեբեռի

անդորրագրում: Եթե ուղևորն ընդունում է ուղեբեռի անդորրագիրն այդպիսի նշանով, ապա դա համարվում է այդ նշանի ճշտությունն ուղևորի կողմից ընդունելու փաստ:

§ 2

Ուղեբեռի տեղի լավ երևացող յուրաքանչյուր մասում ուղևորը պետք է պարզորոշ, չճնջվող մակագրությամբ, որը հնարավոր չէ շփոթել, նշել՝

- ա) իր ազգանունը և հասցեն,
- բ) նշանակման կայարանը և նշանակման պետությունը: Ուղևորը պետք է անընթեռնելի դարձնի կամ ջնջի բոլոր հին նշումները: Կարգադրված ցուցումների բացակայության դեպքում երկաթուղին կարող է մերժել ուղեբեռի տեղն ընդունելուց:

Հոդված 22 Ուղևորի պատասխանատվությունը: Ստուգում: Տուգանք

§ 1

Ուղևորը պատասխանատվություն է կրում 17-րդ, 18-րդ և 19-րդ հոդվածի § 2-ի դրույթների չպահպանման հետևանքների համար:

§ 2

Հակաօրինական գործողություն կատարելու լուրջ կասկածի առկայության դեպքում երկաթուղին իրավունք ունի լրացուցիչ ստուգել՝ արդյոք ուղեբեռի տեղերի պարունակությունը համապատասխանում է կանոններին, եթե այն պետության պետության օրենքներով և կանոններով, որտեղ պետք է կատարվի ստուգումը, դա արգելված չէ: Ուղևորը պետք է հրավիրվի՝ մասնակցելու ստուգմանը: Եթե նա չի ներկայանում, կամ հնարավորություն չկա կապվելու նրա հետ, ապա ստուգումը պետք է իրականացվի երկու վկաների ներկայությամբ, որոնք երկաթուղու ծառայողներ չեն:

§ 3

Եթե խախտում է արձանագրվում, ապա ուղևորը վճարում է ստուգման ծախսերը: 17-րդ և 18-րդ հոդվածների խախտման դեպքում երկաթուղին կարող է փոխադրման արժեքի և հնարավոր վնասվածքի փոխհատուցման տարբերությունից բացի գանձել միջազգային սակագներով սահմանված տուգանք:

Հոդված 23 Հանձնում

§ 1

Ուղեբեռը ներկայացվում է ուղեբեռի անդորրագիրը ներկայացնելիս և անհրաժեշտության դեպքում ուղեբեռի փոխադրման հետ կապված ծախսերը վճարելուց հետո: Պարտադիր չէ, որ երկաթուղին ստուգի՝ իրավագործ է ուղեբեռի անդորրագրի սեփականատերը ստանալու ուղեբեռը:

§ 2

Եթե ուղեբեռի հանձնումը կատարվում է հանձնման կայարանում գործող կանոնների համաձայն, ապա ուղեբեռի անդորրագրի սեփականատիրոջը ուղեբեռի հանձնմանը հավասարեցվում է՝

- ա) ուղեբեռի հանձնումը մաքսային մարմիններին կամ հարկային հաստատություններին իրենց էքսպեդիցիոն շինություններում կամ պահեստներում, եթե դրանք չեն գտնվում երկաթուղու հսկողության տակ,
- բ) կենդանիների փոխանցումը երրորդ անձանց:

§ 3

Գնացքի ժամանումից հետո, որով պետք է փոխադրվեր ուղեբեռը, նշանակման կայարանի հանձնման կետում ուղեբեռի անդորրագիրը ներկայացնողը կարող է ուղեբեռի հանձնման համար անհրաժեշտ ժամանակը կամ, անհրաժեշտության դեպքում, մաքսային և այլ

վարչական մարմինների կողմից պահանջվող ձևակերպումների համար պահանջվող ժամանակը լրանալուն պես անմիջապես պահանջել իրեն հանձնել ուղեբեռը:

§ 4

Եթե ուղեբեռի անդորրագիրը չի ներկայացվում, ապա երկաթուղին պետք է ուղեբեռը հանձնի այն անձին, որը կապացուցի իր իրավագործությունը. ապացույցների անբավարարության դեպքում երկաթուղին կարող է պահանջել երաշխիքների տրամադրում:

§ 5

Ուղեբեռը հանձնվում է այն կայարանում, որի համար այն ձևակերպվել է: Սակայն ուղեբեռի անդորրագրի սեփականատիրոջ՝ ժամանակին ներկայացրած պահանջի դեպքում, եթե թույլ են տալիս հանգամանքները, և խոչընդոտ չկա մաքսային կամ այլ վարչական մարմինների կողմից, ուղեբեռը կարող է վերադարձվել նշանակման կայարան կամ հանձնվել միջանկյալ կայարանում ուղեբեռի անդորրագրի ներկայացման դեպքում, և, բացի դրանից, ուղևորության փաստաթղթի ներկայացման դեպքում, եթե դա նախատեսված է սակագներով:

§ 6

Ուղեբեռի անդորրագրի սեփականատերը, որին, § 3-ի դրույթների համաձայն, չի հանձնվում ուղեբեռը, կարող է պահանջել, որպեսզի ուղեբեռի անդորրագրի վրա նշվի հանձնման պահանջի օրը և ժամը:

§ 7

Իրավասու անձի պահանջով երկաթուղին պարտավոր է ստուգել ուղեբեռը իր ներկայությամբ, որպեսզի արձանագրվի իր կողմից պնդվող վնասվածքը: Եթե երկաթուղին չի կատարում իրավագործ անձի պահանջը, ապա այն կարող է հրաժարվել ուղեբեռը ստանալուց:

§ 8

Մնացած դեպքերում ուղեբեռի հանձնումը կատարվում է համաձայն հանձնման կայարանում գործող կանոնների:

Գլուխ III Ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման համատեղ դրույթներ

Հոդված 24 Վարչական կանոնների կատարումը

§ 1

Ուղևորը պարտավոր է կատարել մաքսային կամ այլ վարչական-ծառայողական կանոններն ինչպես իր նկատմամբ, այնպես էլ իր հետ վերցված կենդանիների, ձեռնածանրոցի և ուղեբեռի նկատմամբ: Նա պետք է ներկա գտնվի ձեռնածանրոցի և ուղեբեռի գնմանը, եթե ցանկացած պետության օրենքներն ու կանոնները բացառություններ չեն նախատեսում: Երկաթուղին պատասխանատվություն չի կրում ուղևորի հանդեպ այն վնասի համար, որն առաջացել է տվյալ կանոնները չպահպանելու հետևանքով:

Հոդված 25 Փոխհատուցում, վերադարձում և լրացուցիչ վճարներ

§ 1

Փոխհատուցման համար վճարի լրիվ կամ մասնակի փոխհատուցում տրվում է՝

- ա) եթե ուղևորության փաստաթուղթը չի օգտագործվել կամ օգտագործվել է մասամբ,
- բ) եթե տեղերի անբավարարության պատճառով ուղևորության փաստաթուղթը օգտագործվել է ավելի ցածր կարգի վագոնում կամ ուղևորության փաստաթղթում նշվածից ուղևորության ավելի ցածր վճարով տեսակի գնացքում,
- գ) եթե ուղեբեռը հետ է վերցվել հանձնման կայարանում կամ տրվել է միջանկյալ կայարանում:

§ 2

Միջազգային սակագները սահմանում են՝ ինչպիսի փաստաթղթեր և տեղեկանքներ պետք է կազմվեն փոխհատուցման պահանջի հիմնավորման, փոխհատուցման գումարների, ինչպես նաև դրանցից հետևող վճարների գանձման համար: Որոշակի պայմաններում այդ սակագները կարող են բացառել ուղևորության վճարի փոխհատուցումը կամ դրա համար ներկայացնել որոշակի պայմաններ:

§ 3

Վերոնշյալ պարագրաֆների և 10-րդ հոդվածի § 1-ի բ) կետի վրա հիմնված փոխհատուցման ցանկացած պահանջ կորցնում է ուժը, եթե վեց ամսվա ընթացքում այն չի ներկայացվում երկաթուղուն: Ուղևորության փաստաթղթերի համար այդ ժամկետը լրանում է դրանց (ուղևորության փաստաթղթերի) ուժը կորցնելու օրվան հաջորդող օրը, իսկ ուղեբեռի անդորրագրի համար՝ դրանց ձևակերպման օրը:

§ 4

Եթե սակագինը սխալ է կիրառված և կամ փոխադրման կամ այլ վճարների հաշվարկման կամ առգրավման ժամանակ սխալ է թույլ տրվել, ապա գերավճարված կամ թերավճարված գումարը պետք է վերադարձվի երկաթուղու կողմից կամ լրացուցիչ վճարվի երկաթուղուն միայն այն դեպքում, երբ ամեն ուղևորության փաստաթղթի կամ ամեն ուղեբեռի անդորրագրի համար այն գերազանցում է 2 հաշվարկային միավորը:

§ 5

Գերավճարված կամ թերվճարված գումարի հաշվարկման համար պետք է կիրառվի փոխադրման վճարի գանձման օրվա հաշվարկային փոխարժեքը: Եթե վճարումը կատարվում է փոխադրման վճարի գանձումից տարբերվող այլ արտարժույթով, ապա գործում է այդ վճարման կատարման օրվա հաշվարկային փոխարժեքը:

§ 6

Սույն հոդվածի դրույթներով չնախատեսված բոլոր դեպքերում և երկաթուղիների միջև պայմանագրի բացակայության դեպքում պետք է կիրառվեն առաքման կայարանի պետության տարածքում գործող կանոնները:

Բաժին III Պատասխանատվություն

Գլուխ I Երկաթուղու պատասխանատվությունը ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում

Հոդված 26 Պատասխանատվության հիմնավորում

§ 1

Երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում երկաթուղու շահագործման ժամանակ շարժակազմում գտնվելու ընթացքում կամ նստելու կամ իջնելու ընթացքում տեղի ունեցած դժբախտ պատահարի հետևանքով ուղևորի մահվան, վնասվածք ստանալու կամ նրա ֆիզիկական կամ հոգեկան վիճակին վնաս պատճառվելու համար: Բացի դրանից, երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում դժբախտ պատահարի գոհ դարձած ուղևորի մոտ գտնվող կամ իր հետ որպես ձեռնածանրոց փոխադրվող իրերի, ներառյալ իր հետ փոխադրվող կենդանիների լրիվ կամ մասնակի վնասվելու կամ կորստի համար:

§ 2

Երկաթուղին ազատվում է այդ պատասխանատվությունից, եթե՝

- ա) դժբախտ պատահարը պայմանավորված է շահագործման շրջանակներից դուրս գտնվող պատճառներով, և չնայած նման դեպքերում նախագուշացման բոլոր

միջոցների ձեռնարկմանը՝ երկաթուղին չի կարողացել խուսափել դրանից կամ կանխարգելել դրա հետևանքները.

- բ) դժբախտ պատահարն ամբողջությամբ կամ մասամբ տեղի է ունեցել ուղևորի մեղքով կամ նրա վարքագծի հետևանքով, որը չի համապատասխանում ուղևորի նորմալ վարքագծին.
- գ) դժբախտ պատահարի պատճառը երրորդ անձի վարքագիծն է, և չնայած նման դեպքերում նախազգուշացման բոլոր միջոցների ձեռնարկմանը՝ երկաթուղին չի կարողացել խուսափել դրանից կամ կանխարգելել դրա հետևանքները. եթե երկաթուղու պատասխանատվությունը դրանով չի բացառվում, ապա այն կրում է լիարժեք պատասխանատվություն Միասնական իրավական կանոնների սահմաններում՝ չխախտելով երրորդ անձի նկատմամբ հետադարձ պահանջի իրավունքը:

§ 3

§ 1-ով չնախատեսված դեպքերում երկաթուղու հնարավոր պատասխանատվությունը չի կանոնակարգվում Միասնական իրավական կանոններով:

§ 4

Սույն գլխի դրույթների համաձայն պատասխանատվություն կրող երկաթուղին Կոնվենցիայի 3-րդ և 10-րդ հոդվածներով նախատեսված գծերի ցանկի համաձայն տեղի ունեցած դժբախտ պատահարի գիծը շահագործող երկաթուղին է: Եթե այդ ցանկի համաձայն առկա է երկու երկաթուղիների կողմից համատեղ շահագործում, ապա դրանցից յուրաքանչյուրը պատասխանատվություն է կրում:

Հոդված 27

Մահվան դեպքում վնասի փոխհատուցումը

§ 1

Ուղևորի մահվան դեպքում վնասի փոխհատուցումը ներառում է՝

- ա) ուղևորի մահվան հետևանքով առաջացած անհրաժեշտ ծախսերը, մասնավորապես աճյունի փոխադրումը, թաղումը, դիակիզումը.
- բ) ոչ անմիջական մահի դեպքում 28-րդ հոդվածով նախատեսված վնասների փոխհատուցումը:

§ 2

Եթե ուղևորի մահվան դեպքում այն անձինք, որոնց օրենքի համաձայն նա պարտավոր էր կամ ապագայում պարտավորված կլիներ նյութապես ապահովել, կորցրել են կերակրողին, ապա այդ վնասը նույնպես պետք է փոխհատուցվի: Վնասների փոխհատուցման այն անձանց պահանջը, որոնց ուղևորը նյութապես ապահովում էր առանց պարտավորվածության, որն ունի օրենքի ուժ, կանոնակարգվում է ազգային օրենսդրությամբ:

Հոդված 28

Վիրավորվելու դեպքում վնասի փոխհատուցումը

§ 1

Վիրավորվելու դեպքում կամ ուղևորի ֆիզիկական կամ հոգեկան վիճակին այլ վնաս պատճառելու դեպքում վնասի փոխհատուցումը ներառում է՝

- ա) անհրաժեշտ ծախսերը, մասնավորապես, բուժման և փոխադրման ծախսերը,
- բ) գույքային ծախսերը, որոնք ուղևորը կրում է լրիվ կամ մասնակի անգործունակության կամ իր կարիքների ավելացման հետևանքով:

Հոդված 29**Այլ վնասների փոխհատուցումը****§ 1**

Այն հարցերը, թե պարտավո՞ր է երկաթուղին 27-րդ և 28-րդ հոդվածներում նախատեսվածից բացի, մասնավորապես, ֆիզիկական կամ հոգեկան վիճակի (pretium doloris - հոգեբանական վնասի փոխհատուցում), ինչպես նաև գեղագիտական վնասի համար փոխհատուցել այլ ծախսերը, թե՞ ոչ, և եթե պարտավոր է, ապա ինչքանով, կարգավորվում են ազգային օրենսդրությամբ:

Հոդված 30**Մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում վնասների փոխհատուցման ձևերը և սահմանափակումները****§ 1**

27-րդ հոդվածի § 2-ով և 28-րդ հոդվածի բ) կետով նախատեսված վնասների փոխհատուցումը պետք է տրամադրվի դրամագլխի գումարի տեսքով: Սակայն, եթե ազգային օրենսդրությունը թույլ է տալիս տարեկան եկամտի հատկացում, ապա վնասները փոխհատուցվում են այդ ձևով, եթե վնասվածք ստացած ուղևորը կամ իրավագոր անձինք պահանջում են այդ համաձայն 27-րդ հոդվածի § 2-ի:

§ 2

§ 1-ի համաձայն փոխհատուցված վնասների չափը որոշվում է ազգային օրենսդրությամբ: Սակայն Միասնական իրավական կանոնները կիրառելիս յուրաքանչյուր ուղևորի վերաբերյալ գործում է առավելագույն 70 000 պայմանական միավորի չափը դրամագլխի կամ այդ գումարի սահմաններում տարեկան եկամտի համար, եթե ազգային օրենսդրությունը նախատեսում է ավելի ցածր գումարի առավելագույն չափ:

Հոդված 31**Իրերի կորստի կամ վնասվելու դեպքում վնասների փոխհատուցման սահմանափակումները****§ 1**

Եթե երկաթուղին 26-րդ հոդվածի § 1-ի 2-րդ պարբերության համաձայն պատասխանատվություն է կրում, ապա պարտավոր է յուրաքանչյուր ուղևորի կրած վնասը փոխհատուցել մինչև 700 պայմանական միավոր հաշվարկով:

Հոդված 32**Պատասխանատվության սահմանափակման արգելում****§ 1**

Օրենքի ուժ չունեն սակագնային ու երկաթուղու և ուղևորների միջև կնքված հատուկ համաձայնագրերի դրույթները, որոնք ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում նպատակաուղղված են երկաթուղուն պատասխանատվությունից կամ նրա վրա դրված ապացուցման ծանրությունից ամբողջովին կամ մասնակիորեն ազատելուն, կամ որոնք սահմանում են 30-րդ հոդվածի § 2-ում և 31-րդ հոդվածում նախատեսվածներից ավելի ցածր չափեր: Սակայն դա չի նշանակում, որ փոխադրման պայմանագիրը կորցնում է իր ուժը:

Հոդված 33**Համակցված փոխադրումներ****§ 1**

Ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության մասին դրույթները, հաշվի առնելով § 2-ը, չպետք է կիրառվեն այն վնասների համար, որոնք պատճառվել են Կոնվենցիայի 3-րդ և 10-րդ հոդվածների համաձայն գծերի ցանկում ընդգրկված ոչ երկաթուղային գծերով կատարվող փոխադրման ժամանակ:

§ 2

Սակայն, եթե երկաթուղային վագոնները փոխադրվում են լաստանավով, ապա ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության մասին դրույթները պետք է կիրառվեն 26-րդ հոդվածի § 1-ում թվարկված վնասների նկատմամբ, որոնք պատճառվել են դժբախտ պատահարի հետևանքով, որը կապված է երկաթուղու շահագործման հետ և կատարվել է ուղևորի գնացքում գտնվելու, նստելու կամ վայր իջնելու ժամանակ:

§ 3

Եթե արտակարգ իրավիճակներում երկաթուղին հարկադրաբար ժամանակավորապես ընդհատում է շահագործումը և ինքնուրույն փոխադրում ուղևորներին, կամ նրանք փոխադրվում են իր հանձնարարությամբ փոխադրման այլ միջոցներով, ապա նա պատասխանատվություն է կրում տվյալ փոխադրման միջոցի համար նախատեսված իրավական նորմերի համաձայն: Սակայն այս պարագայում ևս շարունակում են կիրառվել Կոնվենցիայի 18-րդ, ինչպես նաև Սիասնական իրավական կանոնների 8-րդ, 48-53-րդ և 55-րդ հոդվածները:

Գլուխ II

Երկաթուղու պատասխանատվությունն ուղեբեռի համար

Հոդված 34

Երկաթուղու կոլեկտիվ պատասխանատվությունը

§ 1

Փոխադրման ընդունած և ուղեբեռի անդորրագիր տված երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում փոխադրման համար ամբողջ ճանապարհին մինչև դրա հանձնումը:

§ 2

Ցանկացած հաջորդ երկաթուղին ուղեբեռն ընդունելու կապակցությամբ մասնակցում է փոխադրման պայմանագրին և կատարում դրանից բխող պարտականությունները՝ չխախտելով նշանակման երկաթուղուն վերաբերող 51-րդ հոդվածի § 3-ի դրույթները:

Հոդված 35

Պատասխանատվության սահմանները

§ 1

Ուղեբեռի ընդունման պահից մինչև դրա հանձնման պահը երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում դրա լրիվ կամ մասնակի կորստի կամ վնասվելու հետ կապված վնասի, ինչպես նաև տեղ հասցնելու ժամկետներն ուշացնելու համար:

§ 2

Երկաթուղին ազատվում է այդ պատասխանատվությունից, եթե կորուստը, վնասումը կամ ժամկետանց հանձնումը տեղի են ունեցել ուղևորի մեղքով, ուղևորի՝ երկաթուղու սխալին չվերաբերող հանձնարարության հետևանքով, ինչպես նաև ուղեբեռի հատուկ անբավարարության կամ այնպիսի հանգամանքների հետևանքով, որոնցից երկաթուղին չի կարողացել խուսափել և որոնց հետևանքները չէր կարող կանխարգելել:

§ 3

Երկաթուղին ազատվում է այդ պատասխանատվությունից, եթե կորուստը կամ վնասումը առաջացել են հետևյալ հանգամանքներից մեկի կամ մի քանիսի հետ կապված հատուկ ռիսկից.

- ա) փաթեթավորման բացակայություն կամ անբավարություն,
- բ) ուղեբեռի առանձնահատուկ բնույթ,

գ) որպես ուղեբեռ փոխադրման չթույլատրվող իրերի փոխադրում:

Հոդված 36 Ապացուցման ծանրությունը (պարտավորությունը)

§ 1

Երկաթուղու վրա է դրվում այն իրողության ապացուցումը, որ կորուստը, վնասումը կամ ուշացումով հանձնումը պայմանավորված են 35-րդ հոդվածի § 1-ում հիշատակված փաստերից մեկով:

§ 2

Եթե երկաթուղին սահմանում է, որ կորուստը կամ վնասումը կարող էին առաջանալ՝ հաշվի առնելով 35-րդ հոդվածի § 3-ում հիշատակված հատուկ ռիսկերից մեկի կամ մի քանիսի պատճառով առաջացած փաստացի հանգամանքները, ապա ենթադրվում է, որ վնասն առաջացել է դրանից: Սակայն իրավագոր անձը պահպանում իր իրավունքը՝ ապացուցելու, որ վնասն ամբողջությամբ կամ մասնակիորեն չի պատճառվել այդ ռիսկերից մեկի հետևանքով:

Հոդված 37 Ուղեբեռի կորստի ենթադրումը

§ 1

Իրավասու անձը առանց հետագա ապացուցման կարող է ուղեբեռի տեղը համարել կորսված, եթե դրա հանձնման պահանջից սկսած՝ 14 օրվա ընթացքում, 23-րդ հոդվածի § 3-ի համաձայն, ուղեբեռի տեղը չի հատկացվել նրան կամ չի տրամադրվել իր տնօրինությանը:

§ 2

Եթե կորսված համարվող ուղեբեռի տեղը գտնվել է դրա հանձնման պահանջի պահից մեկ տարվա ընթացքում, ապա երկաթուղին պետք է տեղեկացնի իրավագոր անձին, եթե հայտնի է նրա հասցեն կամ հնարավոր է այն պարզել:

§ 3

Նշված ծանուցումը ստանալուց հետո 30 օրվա ընթացքում իրավագոր անձը կարող է պահանջել, որպեսզի ուղեբեռի տեղն իրեն հանձնվի ուղևորության երթուղու կայարաններից մեկում: Այդ դեպքում այն պետք է վճարի ուղեբեռի տեղի փոխադրման արժեքը առաքման կայարանից մինչև հանձնման կայարանը և վերադարձնի ստացված փոխհատուցումը դրանում ներառված հնարավոր ծախսերի պահումով: Սակայն այն պահպանում է փոխհատուցում պահանջելու իր իրավունքը 40-րդ հոդվածի համաձայն ժամկետանց տեղ հասցնելու համար:

§ 4

Եթե գտնված ուղեբեռի տեղը չի պահանջվել § 3-ով նախատեսված ժամկետի ընթացքում կամ այն գտնվել է հանձնման պահանջ ներկայացնելուց մեկ տարի անց, ապա երկաթուղին տնօրինում է այն տվյալ պետության օրենքների և կանոնների համաձայն:

Հոդված 38 Կորստի դեպքում փոխհատուցումը

§ 1

Ուղեբեռի լրիվ կամ մասնակի կորստի դեպքում երկաթուղին, բացառությամբ բոլոր այլ վնասների, պետք է վճարի.

ա) եթե վնասի չափն ապացուցված է, ապա այդ չափով, որը, սակայն, չպետք է գերազանցի պակասող մեկ կիրգրամ բրուտո քաշի դիմաց 40 պայմանական միավորը կամ յուրաքանչյուր ուղեբեռի տեղի դիմաց 600 պայմանական միավորը.

- բ) եթե վնասի չափն ապացուցված չէ, ապա նախապես սահմանված փոխհատուցումը մեկ կիլոգրամ բրուտո քաշի դիմաց 10 պայմանական միավորի կամ յուրաքանչյուր ուղեբեռի տեղի դիմաց 150 պայմանական միավորի չափով. մեկ կիլոգրամ բրուտո քաշի կամ յուրաքանչյուր ուղեբեռի տեղի դիմաց փոխհատուցման եղանակը սահմանվում է միջազգային սակագներով:

§ 2

Բացի դրանից, երկաթուղին պետք է փոխհատուցի ուղեբեռի փոխադրման արժեքը, մաքսային և այլ վճարները, որոնք ծախսվել են կորսված ուղեբեռի տեղի համար:

Հոդված 39

Վնասվելու դեպքում փոխհատուցումը

§ 1

Ուղեբեռի վնասվելու դեպքում երկաթուղին, բացառությամբ բոլոր այլ վնասների, պետք է փոխհատուցում վճարի, որը համապատասխանում է ուղեբեռի արժեքի նվազեցմանը:

§ 2

Փոխհատուցումը չպետք է գերազանցի.

- ա) եթե ամբողջ ուղեբեռի արժեքը վնասվելու հետևանքով նվազեցված է, ապա այն գումարը, որը կտրվեր լրիվ կորստի դեպքում;
- բ) եթե վնասվելու հետևանքով նվազեցված է միայն ուղեբեռի մի մասի արժեքը, ապա այն գումարը, որին կարող էր այն հասնել մասնակի կորստի դեպքում, որի արժեքը նվազեցված է:

Հոդված 40

Ժամկետանց տեղ հասցնելու դեպքում փոխհատուցումը

§ 1

Ուղեբեռը ժամկետանց տեղ հասցնելու դեպքում երկաթուղին հանձնման պահանջ ներկայացնելու պահից յուրաքանչյուր սկսված օրվա դիմաց, սակայն առավելագույնը 14 օրվա համար, պետք է վճարի.

- ա) վնասի գումարի փոխհատուցում մինչև բրուտո քաշի մեկ կիլոգրամի դիմաց 0,40 պայմանական միավորի չափով կամ ուշացումով տրված ուղեբեռի տեղի դիմաց 7 պայմանական միավորի չափով առավելագույն գումար, եթե իրավագոր անձը չապացուցի, որ դրա հետևանքով պատճառվել է վնաս, ներառյալ ուղեբեռի վնասումը.
- բ) եթե վնասվելու հետևանքով նվազեցված է միայն ուղեբեռի մի մասի արժեքը, ապա այն գումարը, որին կարող էր այն հասնել մասնակի կորստի դեպքում, որի արժեքը նվազեցված է:

§ 2

Ուղեբեռի լրիվ կորստի դեպքում § 1-ի համաձայն կատարվող փոխհատուցումը չի կարող միացվել 38-րդ հոդվածով նախատեսված փոխհատուցմանը:

§ 3

Ուղեբեռի մասնակի կորստի դեպքում փոխհատուցումը § 1-ի համաձայն կատարվում է չկորսված մասի համար:

§ 4

Ուղեբեռի վնասվելու դեպքում, որը չի հանդիսանում տեղ հասցնելու ուշացման հետևանք, § 1-ում նախատեսված փոխհատուցումն անհրաժեշտության դեպքում միացվում է 39-րդ հոդվածում նշված փոխհատուցմանը:

§ 5

§ 1-ում նախատեսված փոխհատուցման համակցությունը, որը ներառում է 38-րդ և 39-րդ հոդվածներում նշված փոխհատուցումները, ոչ մի պարագայում չպետք է գերազանցի ուղեբեռի լրիվ կորստի դեպքում վճարման ենթակա փոխհատուցումը:

Հոդված 41

Ավտոտրանսպորտային միջոցներ

§ 1

Եթե երկաթուղու մեղքով ավտոտրանսպորտային միջոցը բարձվում կամ հանձնվում է ուշացումով, ապա երկաթուղին պարտավոր է վճարել փոխհատուցում, որի գումարը չպետք է գերազանցի ավտոտրանսպորտային միջոցի փոխադրման արժեքը, եթե իրավագոր անձն ապացուցի, որ այդ ուշացման հետևանքով իրեն վնաս է պատճառվել:

§ 2

Եթե երկաթուղու մեղքով տեղի ունեցած բարձման ուշացման դեպքում իրավագոր անձը հրաժարվում է փոխադրման պայմանագրի կատարումից, ապա նրան փոխհատուցվում է ավտոտրանսպորտային միջոցի և ուղևորների փոխադրման արժեքը: Եթե իրավագոր անձն ապացուցի, որ այդ ուշացման հետևանքով իրեն վնաս է պատճառվել, ապա նա դրանից բացի կարող է փոխհատուցում պահանջել, որի գումարը չպետք է գերազանցի ավտոտրանսպորտային միջոցի փոխադրման արժեքը:

§ 3

Ավտոտրանսպորտային միջոցի լրիվ կամ մասնակի կորստի դեպքում ապացուցված վնասի համար իրավագոր անձին վճարված փոխհատուցումը հաշվարկվում է ավտոտրանսպորտային միջոցի սպառման արժեքի հիման վրա և չի կարող գերազանցել 8000 պայմանական միավորը:

§ 4

Ավտոտրանսպորտային միջոցում տեղադրված առարկաների վերաբերյալ երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում միայն իր մեղքով պատճառված վնասի համար: Փոխհատուցման ընդհանուր գումարը չի կարող գերազանցել 1000 պայմանական միավորը: Ավտոտրանսպորտային միջոցից դուրս տեղադրված առարկաներին վնաս պատճառելու համար երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում միայն համապատասխան դիտավորության սահմանման դեպքում:

§ 5

Բեռնված կամ առանց բեռի կցորդը համարվում է ավտոտրանսպորտային միջոց:

§ 6

Մնացած դեպքերում ավտոտրանսպորտային միջոցների փոխադրման նկատմամբ գործում են ուղեբեռի պահպանման համար պատասխանատվության վերաբերյալ կանոնները:

Գլուխ III

Պատասխանատվության մասին միացյալ դրույթներ

Հոդված 42

Պատասխանատվության սահմանափակման իրավունքի կորուստ

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների 30-րդ, 31-րդ և 38-41-րդ հոդվածների, ինչպես նաև ազգային օրենսդրության դրույթները, որոնք սահմանափակում են վնասի փոխհատուցումը որոշակի գումարի սահմաններում, չեն կիրառվում, եթե ապացուցվի, որ առաջացած վնասը հանդիսանում է երկաթուղու գործողության կամ անփութության կամ այդ վնասն առաջացնելու մտադրության արդյունք կամ եթե ռիսկայնության պայմաններում գիտակցվել է, որ հնարավոր է նման վնասի պատճառումը:

Հոդված 43

Փոխհատուցման տոկոսների վերահաշվում և ավելացում

§ 1

Եթե փոխհատուցման հաշվարկը պահանջում է արտարժույթով արտահայտված գումարի փոխանցում, ապա այդ փոխանցումն իրականացվում է փոխհատուցման պահին և վճարման վայրում գործող փոխարժեքով:

§ 2

Իրավասու անձը կարող է պահանջել փոխհատուցման վրա տոկոսների հավելագրում տարեկան հինգ տոկոսի չափով՝ 49-րդ հոդվածի համաձայն պահանջը ներկայացնելու օրվանից սկսած, կամ եթե պահանջ չի ներկայացվել, ապա հայց ներկայացնելու օրվանից սկսած:

§ 3

Սակայն 27-րդ և 28-րդ հոդվածների համաձայն վճարման ենթակա փոխհատուցումների վրա տոկոսները հավելագրվում են այդ գումարի որոշման համար հիմք ծառայած հանգամանքներն առաջանալու օրվանից միայն, եթե այդ օրը հաջորդում է ռեկլամացիայի կամ հայցի ներկայացման օրվան:

§ 4

Ուղեբեռի դեպքում վճարման ենթակա տոկոսները հավելագրվում են միայն այն դեպքում, երբ յուրաքանչյուր ուղեբեռի անդորրագրի փոխհատուցումը գերազանցում է 8 պայմանական միավորը:

§ 5

Եթե իրավագոր անձը իր համար նշված անհրաժեշտ ժամկետում երկաթուղուն չներկայացնի հաստատող փաստաթղթեր, որոնք անհրաժեշտ են ուղեբեռի պարագայում պահանջի վերաբերյալ հարցի վերջնական որոշման համար, ապա տոկոսների հավելագրումը դադարեցվում է այդ ժամկետը լրանալու պահից և մինչև այդ փաստաթղթերի փաստացի փոխանցումը:

Հոդված 44

Միջուկային իրադարձության դեպքում պատասխանատվությունը

§ 1

Երկաթուղին ազատվում է Միասնական իրավական կանոնների համաձայն իրեն մեղսագրվող պատասխանատվությունից, եթե վնասը պայմանավորված է միջուկային իրադարձությամբ, և եթե տվյալ պետության՝ միջուկային էներգիայի բնագավառում պատասխանատվության մասին օրենքների և կանոնների համաձայն տվյալ վնասի համար պատասխանատվություն է կրում միջուկային սարքավորման սեփականատերը կամ իրեն հավասար իրավունքներ ունեցող անձը:

Հոդված 45

Իր աշխատողների համար երկաթուղու պատասխանատվությունը

§ 1

Երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում իր աշխատողների և այլ անձանց համար, որոնց ծառայություններից նա օգտվում է փոխադրումն իրականացնելիս: Սակայն, եթե այդ աշխատողները և այլ անձինք ծառայություն են մատուցում ուղևորի պահանջով, որը դրված չէ երկաթուղու վրա, ապա նրանք դիտվում են ուղևորի հանձնակատար, որին ծառայություն է մատուցվել:

§ 1

Բոլոր դեպքերում, որոնց վրա տարածվում է Միասնական իրավական կանոնների կիրառումը, պատասխանատվության մասին ցանկացած հիմքով ցանկացած պահանջ կարող է ներկայացվել երկաթուղուն միայն այդ Միասնական իրավական կանոնների պայմաններով և սահմաններում: Նույնը վերաբերում է նաև ծառայողների և այլ անձանց նկատմամբ ներկայացվող ցանկացած պահանջներին, որոնց համար, 45-րդ հոդվածի համաձայն, երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում:

§ 1

Չբացառելով 41-րդ հոդվածը՝ գնացքի ուղացման կամ չկայանալու կամ չկայացած տեղափոխման հետևանքով պատճառված վնասի համար երկաթուղու պատասխանատվությունը որոշվում է դեպքի վայրի պետության օրենքներով և կանոններով:

§ 2

Չբացառելով 26-րդ հոդվածը՝ երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում իրերի և կենդանիների համար, որոնց նկատմամբ հսկողությունը, 15-րդ հոդվածի § 5-ի համաձայն, դրված է ուղևորի վրա, միայն այն դեպքում, երբ վնասը պատճառվել է իր մեղքով:

§ 3

3-րդ և 4-րդ բաժնի մնացած հոդվածները չեն կիրառվում § 1-ում և § 2-ում հիշատակված դեպքերում:

§ 1

Եթե երկաթուղին հայտնաբերում կամ ենթադրում է կամ իրավագոր անձը պնդում է, որ տեղի է ունեցել ուղեբեռի մասնակի կորուստ կամ վնասում, ապա երկաթուղին, կախված վնասի տեսակից, պետք է հնարավորության դեպքում իրավագոր անձի ներկայությամբ վավերագրում արձանագրի ուղեբեռի վիճակը, քաշը և, հնարավորության սահմաններում, վնասի չափերը և պատճառը, ինչպես նաև դրա առաջացման պահը:

Իրավասու անձին պետք է անվճար տրամադրվի այդ վավերագրի պատճենը:

§ 2

Եթե իրավագոր անձը չի ընդունում վավերագրի հավաստումը, ապա նա կարող է պահանջել, որ ուղեբեռի վիճակը և քաշը, ինչպես նաև վնասի պատճառն ու չափերը արձանագրվեն շահագրգիռ կողմերի կամ դատարանի կողմից նշանակված փորձագետի կողմից: Այդ ընթացակարգն ընկնում է այն պետության օրենքների և կանոնների գործողության տակ, որում կատարվել է հավաստումը:

§ 3

Ուղեբեռի տեղերի կորստի դեպքում իրավագոր անձը երկաթուղու որոնումները հեշտացնելու նպատակով պետք է կորսված ուղեբեռի տեղերի հնարավորինս ճշգրիտ նկարագրություն տա:

§ 1

Ուղևորների մահանալու կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության մասին գանգատները պետք է գրավոր կարգով ուղարկվեն ներքոհիշյալ երկաթուղիներից որևէ մեկին.

- ա) պատասխանատվություն կրող երկաթուղուն. եթե 26-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն, պատասխանատվություն են կրում երկու երկաթուղիներ, ապա նրանցից մեկին,
- բ) առաքման երկաթուղուն,
- գ) նշանակման երկաթուղուն,
- դ) ուղևորի մշտական բնակության վայրի կամ սովորական գտնվելավայրի երկաթուղուն, եթե միայն այդ երկաթուղին գտնվում է անդամ պետության տարածքում:

§ 2

Փոխադրման պայմանագրով այլ գանգատները գրավոր կարգով պետք է ներկայացվեն 51-րդ հոդվածի § 2-ում և § 3-ում նշված երկաթուղուն: Գանգատների վերջնական կարգավորման դեպքում երկաթուղին կարող է պահանջել, որ վերադարձվեն ուղևորության փաստաթղթերը և ուղեբեռի անդորրագրերը:

§ 3

Գանգատի ներկայացման համար լիազորված անձինք, 50-րդ հոդվածի համաձայն, դատական կարգով գանգատների ներկայացման իրավունք ունեցող անձինք են:

§ 4

Եթե իրավագոր անձը ցանկանում է գանգատին կից ներկայացնել ուղևորության փաստաթղթերը, ուղեբեռի անդորրագրերը և այլ փաստաթղթեր, ապա պետք է ներկայացվի դրանց բնօրինակը կամ պատշաճ կերպով հաստատված պատճենը, եթե դա պահանջում է երկաթուղին:

Հոդված 50

Դատական կարգով երկաթուղու հանդեպ հայց ներկայացնելու իրավունք ունեցող անձինք

§ 1

Դատական կարգով երկաթուղու հանդեպ հայց ներկայացնելու իրավունք ունի ուղևորության փաստաթուղթը կամ ուղեբեռի անդորրագիրը ներկայացրած կամ այլ եղանակով իր իրավունքն ապացուցած անձը:

Հոդված 51

Երկաթուղիներ, որոնց հանդեպ դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել

§ 1

Ուղևորների մահանալու կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության համար դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել միայն երկաթուղուն, որը պատասխանատվություն են կրում 26-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն: Երկու երկաթուղիների կողմից գծի համատեղ շահագործման դեպքում հայցվորն ընտրության հնարավորություն ունի նրանց միջև:

§ 2

Փոխադրման պայմանագրի հիման վրա վճարված՝ սխալմամբ ստացված գումարի վերադարձման հայցը դատական կարգով կարող է ներկայացվել գումարը գանձած երկաթուղու կամ այն երկաթուղու նկատմամբ, որի օգտին գանձվել է գումարը:

§ 3

Փոխադրման պայմանագրով դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել առաքման և նշանակման երկաթուղիներին կամ այն երկաթուղուն, որի գծերի վրա տեղի են ունեցել բողոքի պատճառ դարձած փաստերը: Նշանակման երկաթուղուն դատական կարգով այդ հայցերը կարող են ներկայացվել նույնիսկ այն դեպքում, երբ նա չի ստացել ուղեբեռը:

§ 4

Եթե հայցվորը ընտրության իրավունք ունի մի քանի երկաթուղիների միջև, ապա նա կորցնում է իր այդ իրավունքը, եթե հայցը ներկայացվել է երկաթուղիներից որևէ մեկին:

§ 5

Որպես հակընդդեմ հայց կամ առարկություն հայցը դատական կարգով կարող է ներկայացվել նաև այլ երկաթուղու, որի մասին չի խոսվում § 2-ում և § 3-ում, եթե նախնական հայցը հիմնված է նույն փոխադրման պայմանագրի վրա:

Հոդված 52 Իրավասություն

§ 1

Եթե միջկառավարական պայմանագրերում կամ կոնցեսիաներում այլ բան նախատեսված չէ, ապա ուղևորների մահանալու կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության վրա հիմնված դատական կարգով ներկայացված հայցերը կարող են ներկայացվել այն պետության իրավասու դատարաններին, որի տարածքում տեղի է ունեցել դժբախտ պատահարը:

§ 2

Եթե միջկառավարական պայմանագրերում կամ կոնցեսիաներում այլ բան նախատեսված չէ, ապա Միասնական իրավական կանոնների վրա հիմնված դատական կարգով ներկայացված հայցերը կարող են ներկայացվել միայն այն պետության իրավասու դատարաններին, որին պատկանում է երկաթուղին, որի նկատմամբ հայց է ներկայացվել:

Եթե երկաթուղին շահագործում է մի քանի ինքնուրույն ցանցեր տարբեր պետություններում, ապա այդ ցանցերից յուրաքանչյուրը սույն պարագրաֆի դրույթների կիրառման համար դիտվում է որպես ինքնուրույն երկաթուղի:

Հոդված 53 Ուղևորների մահանալու կամ վիրավորվելու դեպքում պատասխանատվության հայցի ուժը կորցնելը

§ 1

Ուղևորների մահանալու կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության վերաբերյալ իրավագոր անձի ցանկացած հայց կորցնում է իր ուժը, եթե այդ անձը ուղևորի հետ տեղի ունեցած համապատասխան դժբախտ պատահարի մասին տեղեկություն ստանալուց հետո վեց ամսվա ընթացքում չհայտնի երկաթուղիներից մեկին, որին, 49-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն, կարելի է գանգատ ներկայացնել: Եթե իրավագոր անձը երկաթուղուն դժբախտ պատահարի մասին հայտնում է բանավոր կերպով, ապա նա պետք է վկայական տա իրեն այդ բանավոր հայտարարության մասին:

§ 2

Սակայն հայցը չի կորցնում իր ուժը, եթե.

- ա) իրավագոր անձը § 1-ում նախատեսված ժամկետում գանգատ է ներկայացնում 49-րդ հոդվածի § 1-ում նշված երկաթուղիներից որևէ մեկին.
- բ) § 1-ում նախատեսված ժամկետում պատասխանատվություն կրող երկաթուղին, կամ, եթե 26-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն, պատասխանատվություն են կրում երկու երկաթուղիներ, նրանցից մեկը որևէ այլ եղանակով ծանուցում է ստանում ուղևորի հետ տեղի ունեցած միջադեպի մասին.

- գ) իրավագոր անձին չմեղազարկող հանգամանքների հետևանքով միջադեպի մասին հայտարարություն չի տրվում կամ այն տրվում է ուշացումով.
- դ) իրավագոր անձը ապացուցում է, որ միջադեպը տեղի է ունեցել երկաթուղու մեղքով:

Հոդված 54 Ուղեբեռի փոխադրման պայմանագրի հայցի ուժը կորցնելը

§ 1

Իրավասու անձի կողմից ուղեբեռն ընդունելու պահից դրա մասնակի կորստի, վնասվելու կամ տեղ հասցնելու ուշացման դեպքում երկաթուղու նկատմամբ ուղեբեռի փոխադրման պայմանագրից բխող բոլոր հայցերը կորցնում են իրենց ուժը:

§ 2

Սակայն հայցը չի կորցնում իր ուժը՝

- ա) մասնակի կորստի կամ վնասվելու դեպքում, եթե՝
 - 1) նախքան բեռի ընդունումը, 48-րդ հոդվածի համաձայն, կորուստը կամ վնասումը հավաստվել է իրավագոր անձի կողմից.
 - 2) հավաստումը, որը պետք է հետևեր համաձայն 48-րդ հոդվածի, չի կատարվել երկաթուղու մեղքով.
- բ) ոչ ակնհայտ վնասի դեպքում, որը հայտնաբերվել է իրավագոր անձի կողմից միայն ուղեբեռը ստանալուց հետո, եթե իրավագոր անձը՝
 - 1) 48-րդ հոդվածի համաձայն, հավաստում է պահանջում վնասը հայտնաբերելուց անմիջապես հետո և ոչ ուշ, քան ուղեբեռն ընդունելուց հետո 3 օրվա ընթացքում.
 - 2) բացի դրանից, ապացուցում է, որ վնասն առաջացել է ուղեբեռը փոխադրման ընդունելուց մինչև դրա հանձնման ժամանակամիջոցում.
- գ) տեղ հասցնելու ուշացման դեպքում, եթե իրավագոր անձը 21 օրվա ընթացքում ներկայացնում է իր իրավունքները 51-րդ հոդվածի § 3-ում նշված երկաթուղիներից մեկին.
- դ) իրավագոր անձը ապացուցում է, որ վնասի պատճառ են հանդիսացել երկաթուղու կանխամտածված գործողությունները կամ անզուտությունը:

Հոդված 55 Հայցային վաղեմություն

§ 1

Ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվության վերաբերյալ վնասի փոխհատուցման նկատմամբ հայցային վաղեմությունը բխում է՝

- ա) ուղևորի հայցի համար՝ դեպքը տեղի ունենալուց երեք տարի հետո.
- բ) այլ իրավագոր անձանց համար՝ ուղևորի մահվանից սկսած երեք տարի հետո, բայց ոչ ուշ, քան դեպքը տեղի ունենալուց հինգ տարի հետո:

§ 2

Փոխադրման պայմանագրով այլ հայցերի վաղեմության ժամկետը լրանում է մեկ տարի հետո:

Սակայն այդ վնասն առաջացնելու մտադրությամբ կամ այնպիսի ռիսկով և գիտակցմամբ, որ հնարավոր է մնան վնասի պատճառումը, կատարված գործողության կամ անփութության հետևանքով առաջացած վնասի փոխհատուցման հայցի դեպքում հայցային վաղեմությունը կազմում է երկու տարի:

§ 3

§ 2-ի համաձայն, հայցային վաղեմության ժամկետի լրանալը սկսվում է՝

- ա) լրիվ կորստի փոխհատուցման նկատմամբ՝ 23-րդ հոդվածի § 2-ով նախատեսված ժամկետի ավարտից տասնչորսերորդ օրից.
- բ) մասնակի կորստի, վնասվելու կամ ուշացնելու նկատմամբ՝ հանձնման օրից.
- գ) փոխադրման արժեքի, այլ ծախսերի կամ լրացուցիչ վճարումների վերադարձման կամ փոխհատուցման կամ սակագների սխալ կիրառման դեպքում կատարվող ուղղումների, սխալմամբ հավելագրման կամ բռնագանձման նկատմամբ՝ վերադարձման օրից, կամ եթե վերադարձում չի կատարվել, այն օրից, երբ պետք է կատարվեր այն.
- դ) մաքսային կամ այլ վարչական իշխանությունների կողմից պահանջված լրացուցիչ վճարումների նկատմամբ՝ այդ իշխանությունների կողմից պահանջի ներկայացման օրից.
- ե) ուղևորների փոխադրմանը վերաբերող մնացած այլ դեպքերում՝ ուղևորության փաստաթղթի պիտանիության ժամկետի լրանալու օրից:

Որպես հայցային վաղեմության լրանալու օր նշված օրը երբեք չի մտցվում ժամկետի մեջ:

§ 4

49-րդ հոդվածով նախատեսված անհրաժեշտ փաստաթղթերով երկաթուղուն գանգատ ներկայացնելու դեպքում հայցային վաղեմությունը կասեցվում է, երբ երկաթուղին գրավոր հավաստագրով մերժում է գանգատը և վերադարձնում փաստաթղթերը: Եթե գանգատը թույլատրվում է մասամբ, ապա հայցային վաղեմության ժամկետը գանգատի վիճելի հարցի նկատմամբ վերսկսվում է: Այն անձը, որը բողոքարկում է գանգատի ներկայացումը կամ հավաստագրի հանձնումը և փաստաթղթերի վերադարձումը, պետք է ապացուցի իր իրավագործությունը:

Միևնույն պահանջին վերաբերող հետագա գանգատները չեն կասեցնում հայցային վաղեմությունը:

§ 5

Վաղեմության ժամկետը լրացած հայցերը չեն կարող ներկայացվել նաև որպես կրկնակի հայց կամ առարկություն:

§ 6

Հաշվի առնելով վերոհիշյալ դրույթները՝ հայցային վաղեմության ժամկետի կասեցման կամ ընդհատման համար գործում է ազգային օրենսդրությունը:

Բաժին V Երկաթուղիների փոխհարաբերությունները

Հոդված 56 Երկաթուղիների միջև հաշվարկները

Յուրաքանչյուր երկաթուղի պետք է մասնակցող երկաթուղիներին վճարի նրանց հասանելիք փոխադրման արժեքի մասը, որը նրանք գանձել են կամ պետք է գանձեին:

Հոդված 57 Կորստի կամ վնասվելու դեպքում հետադարձ պահանջը

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների համաձայն, ուղեբեռի լրիվ կամ մասնակի կորստի կամ վնասվելու դեպքում փոխհատուցում վճարած երկաթուղին հետադարձ պահանջի իրավունք ունի այլ երկաթուղիների նկատմամբ, որոնք մասնակցել են փոխադրմանը, համաձայն հետևյալ դրույթների.

- ա) այն երկաթուղին, որի մեղքով պատճառվել է վնասը, հանդիսանում է դրա միակ պատասխանատվություն կրողը.
- բ) եթե վնասը հասցվել է մի քանի երկաթուղիների մեղքով, ապա յուրաքանչյուր երկաթուղի պատասխանատվություն է կրում իր կողմից պատճառված վնասի համար. եթե հնարավոր չէ տարբերել դրանք, ապա երկաթուղիների միջև փոխհատուցման չափերը բաշխվում են համաձայն գ) կետի.
- գ) եթե հնարավոր չէ ապացուցել, որ վնասը պատճառվել է մեկ կամ մի քանի երկաթուղիների կողմից, ապա փոխհատուցումը բաշխվում է փոխադրմանը մասնակցած բոլոր երկաթուղիների միջև, բացառությամբ այն երկաթուղիների, որոնց գծերի վրա չի պատճառվել վնասը. բաշխումը կատարվում է սակագին-կիլոմետրին համամասնորեն:

§ 2

Երկաթուղիներից մեկին հասանելիք, բայց չվճարված մասի վճարման անհնարինության դեպքում այն բաշխվում է փոխադրմանը մասնակցած երկաթուղիների միջև սակագին-կիլոմետրին համամասնորեն:

Հոդված 58 Առաքման ուշացման համար հետադարձ պահանջ

57-րդ հոդվածը կիրառվում է առաքման (տեղ հասցնելու) ուշացման համար վճարված փոխհատուցման դեպքում: Եթե ուշացումը կատարվում է մի քանի երկաթուղիների մեղքով, ապա փոխհատուցումը պետք է բաշխվի այդ երկաթուղիների միջև՝ իրենց համապատասխան գծերի վրա ուշացման տևողությանը համամասնորեն:

Հոդված 59 Հետադարձ պահանջի ներկայացման ընթացակարգը

§ 1

57-րդ և 58-րդ հոդվածներով նախատեսված հետադարձ պահանջներից մեկը ներկայացրած երկաթուղու կատարած վճարման հիմնավորումը չի կարող վիճարկվել այն երկաթուղու կողմից, որին ներկայացվում է հետադարձ պահանջը, եթե փոխհատուցումը սահմանվել է դատական կարգով, և այդ վերջին երկաթուղին դատաքննությանը մասնակցելու համար պատշաճ կերպով կանչվել է դատարան:

Դատավորը, որին ներկայացվել է հիմնական հայցը, սահմանում է ժամկետները, որոնք անհրաժեշտ են դատարան կանչելու և դատաքննությանը մասնակցելու նպատակով ծանուցելու համար:

§ 2

Հետադարձ պահանջ ներկայացրած երկաթուղին պետք է բոլոր երկաթուղիների դեմ, որոնց հետ հաշտության համաձայնության չի եկել, պահանջ ներկայացնի միևնույն դատարանում՝ այն երկաթուղիների դեմ, որոնք հնարավոր է՝ չներգրավվեին դատական գործում, իր հայցից չզրկվելու սպառնալիքով:

§ 3

Դատավորը միևնույն դատավճռով պետք է որոշում կայացնի բոլոր հետադարձ պահանջների մասին, որոնք ներկայացվում են իրեն:

§ 4

Դատական պատասխանատվության ենթարկված երկաթուղիները իրավունք չունեն հետագայում հետադարձ պահանջներ ներկայացնել:

§ 5

Փոխհատուցման հետադարձ պահանջ ներկայացնելու կարգը չպետք է ընդգրկվի փոխհատուցման այն կարգում, որը պահանջում է փոխադրման պայմանագրով իրավագործանձը:

Հոդված 60 **Հետադարձ պահանջի ներկայացման դեպքում ձեռնհասությունը**

§ 1

Երկաթուղու, որի նկատմամբ հետադարձ պահանջ է ներկայացվում, գտնվելու վայրի դատարանը այդ հետադարձ պահանջներով օժտված է բացառիկ իրավասությամբ:

§ 2

Եթե հետադարձ պահանջը ներկայացվում է մի քանի երկաթուղիների, ապա հայցվոր երկաթուղին իրավունք ունի, § 1-ի համաձայն, իրավասու դատարանների միջև ընտրություն կատարել՝ հետադարձ պահանջը ներկայացնելու համար:

Հոդված 61 **Հետադարձ պահանջների վերաբերյալ համաձայնությունները**

Երկաթուղիներն իրավասու են համաձայնության միջոցով շեղվել սույն բաժնի դրույթներից, բացառությամբ 59-րդ հոդվածի § 5-ով նախատեսված դրույթների:

Բաժին VI

Բացառիկ դրույթներ

Հոդված 62

Շեղումները

Միասնական իրավական կանոնների դրույթները առավելություն չունեն առանձին պետությունների կողմից փոխադարձ հաղորդակցության ժամանակ կիրառվող որոշ պայմանագրերի նկատմամբ, ինչպես օրինակ՝ քարածուխի և պողպատի մասին Եվրահանձնաժողովի պայմանագիրը և Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի պայմանագիրը:

1980թ. մայիսի 9-ի
Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կոնվենցիայի (ԿՍԵՓ)

Հավելված Բ

**Բեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին
պայմանագրի Միասնական իրավական կանոններ
(ՑԻՍ)**

Բաժին I Ընդհանուր դրույթներ

Հոդված 1 Կիրառման ոլորտը

§ 1

2-րդ հոդվածով նախատեսված բացառությունների պահպանմամբ Միասնական իրավական կանոնները կիրառվում են բեռների ամեն տեսակ փոխադրումների նկատմամբ, որոնք փոխադրման են հանձնվում անմիջապես ապրանքագրի հիման վրա, որը կազմվում է այն ուղու համար, որն անցնում է երկուսից ոչ պակաս պետությունների տարածքով և ընդգրկում է այն գծերը, որոնք, Կոնվենցիայի 3-րդ և 10-րդ հոդվածների համաձայն, մտցված են գծերի ցանկում, ինչպես նաև համապատասխան դեպքերում, Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի § 2-ի 2-րդ պարբերության համաձայն, դրանց նմանեցված փոխադրումների նկատմամբ:

§ 2

Միասնական իրավական կանոններում «կայարան» հասկացությունը նշանակում է երկաթուղային կայարաններ, նավագնացության գծերի նավահանգիստներ և տրանսպորտային ձեռնարկությունների բոլոր կետերը, որոնք փոխադրման պայմանագրի իրագործման նպատակով բաց են բնակչության համար:

Հոդված 2 Բացառություններ կիրառման ոլորտից

§ 1

Առաքումների նկատմամբ, որոնց առաքման կայարանը և նշանակման կայարանը գտնվում են միևնույն պետության տարածքում, իսկ փոխադրումը տարանցիկ իրականացվում է այլ պետության տարածքով, Միասնական իրավական կանոնները չեն տարածվում.

- ա) եթե տարանցիկ գծերը շահագործվում են բացառապես առաքման կայարանի պետության կողմից կամ
- բ) եթե մասնակցող պետությունները կամ երկաթուղիները պայմանավորվել են, որ այդ առաքումները չհամարվեն միջազգային փոխադրումներ:

§ 2

Երկու հարևան պետությունների կայարանների միջև և երկու պետությունների կայարանների միջև տարանցիկ երրորդ պետության տարածքով առաքումների նկատմամբ, եթե գծերը,

որոնցով իրականացվում է փոխադրումը, շահագործվում են բացառապես այդ երեք պետություններից մեկի երկաթուղու կողմից, տարածվում են այդ երկաթուղու ներքին հաղորդակցության համար գործող կանոնները, եթե առաքողը, օգտագործելով համապատասխան ապրանքագիրը, պահանջում է այդ ներքին կանոնների կիրառումը, և եթե դրանք չեն հակասում մասնակցող պետություններից որևէ մեկի օրենքներին և կանոններին:

Հոդված 3

Փոխադրումներ կատարելու պարտականությունը

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների համաձայն, երկաթուղին պարտավոր է փոխադրել ըստ վազոնների հանձնված առաքումները, եթե՝

- ա) առաքողը պահպանում է Միասնական իրավական կանոնների դրույթները, լրացուցիչ դրույթները և սակագները,
- բ) փոխադրումը հնարավոր է անձանց և պարբերական փոխադրումների պահանջները բավարարող հասարակ տրանսպորտային միջոցներով,
- գ) փոխադրումների իրականացմանը չեն խոչընդոտում այն պարագաները, որոնք երկաթուղին չի կարող կանխարգելել, և որոնց վերացումը իրենից կախված չէ:

§ 2

Երկաթուղին պարտավոր է այն բեռները, որոնց բեռնումը, փոխբեռնումը կամ բեռնաթափումը պահանջում են հատուկ սարքավորումներ, փոխադրման ընդունել միայն այն դեպքում, երբ համապատասխան կայարաններում առկա են նման սարքավորումներ:

§ 3

Երկաթուղին պարտավոր է փոխադրման ընդունել միայն այնպիսի բեռներ, որոնք կարող են անմիջապես անհապաղ փոխադրվել. առաքման կայարանում գործող կանոններով սահմանվում է, թե որ դեպքերում է այդ կայարանը պարտավոր ժամանակավոր պահպանման ընդունել այնպիսի բեռներ, որոնք չեն համապատասխանում այդ պայմաններին:

§ 4

Եթե իրավասու մարմինը կարգադրել է.

- ա) երթևեկության ժամանակավոր կամ տևական, լրիվ կամ մասնակի դադարեցում,
- բ) որոշ առաքումներ փոխադրման չընդունել կամ հատուկ պայմաններով ընդունել,
- գ) որոշակի տեսակի բեռներ փոխադրման ընդունել առաջնահերթությամբ,

ապա այդ միջոցների մասին պետք է անմիջապես տեղեկացվի բնակչությանը և երկաթուղիներին. վերջիններս այդ մասին հայտնում են այլ պետությունների երկաթուղիներին՝ դրանց հրապարակման համար:

§ 5

Երկաթուղիները կարող են փոխադարձ համաձայնությամբ որոշ երթուղիների բեռների փոխադրումները կենտրոնացնել որոշակի սահմանային անցակետերի և որոշակի տարանցիկ պետությունների միջոցով: Այդ միջոցների մասին հայտնվում է Կենտրոնական բյուրոյին: Այդ միջոցները երկաթուղիների կողմից մտցվում են հատուկ ցուցակներ, հրապարակվում են միջազգային սակագների համար նախատեսված կարգով և ուժի մեջ են մտնում Կենտրոնական բյուրոյին հայտնելու օրվանից մեկ ամիս հետո:

§ 6

Երկաթուղու կողմից սույն հոդվածի դրույթների ցանկացած խախտում հիմք է հանդիսանում վնասի փոխհատուցման պահանջի ներկայացման համար, որը պատճառվել է այդ խախտման հետևանքով:

Հոդված 4**Իրեր, որոնց փոխադրումն արգելվում է**

§ 1

Փոխադրման չեն ընդունվում՝

- ա) իրեր, որոնց փոխադրումն արգելվում է փոխադրման երթուղու պետություններից որևէ մեկի տարածքով,
- բ) իրեր, որոնց փոխադրումը հանձնարարված է փոխադրման երթուղու պետություններից որևէ մեկի տարածքի փոստային վարչակազմին,
- գ) իրեր, որոնք իրենց ծավալով, քաշով կամ փաթեթավորման պայմաններով չեն կարող փոխադրվել մասնակցող երկաթուղիներից որևէ մեկով՝ հաշվի առնելով սարքավորումները և շարժակազմը,
- դ) իրեր և առարկաներ, որոնք փոխադրման չեն թույլատրվում համաձայն Միասնական իրավական կանոնների Հավելված 1-ի՝ Վտանգավոր բեռների միջազգային փոխադրումների մասին կանոնակարգի (ՌԻԴ), պայմանով, որ պահպանվեն 5-րդ հոդվածի § 2-ում նախատեսված շեղումները:

Հոդված 5**Իրեր, որոնք ընդունվում են փոխադրման հատուկ պայմանների պահպանմամբ**

§ 1

Հատուկ պայմանների պահպանմամբ փոխադրման ընդունվում են՝

- ա) իրեր և առարկաներ, որոնք ընդունվում են փոխադրման ՌԻԴ-ի պայմաններով կամ § 1-ում նախատեսված համաձայնագրերի և սակագնային դրույթների պայմաններով.
- բ) աճյունները, իր առնիների վրա գտնվող երկաթուղային շարժակազմը, կենդանի անասունները, ինչպես նաև առարկաներ, որոնց փոխադրումն իրենց չափսերի, քաշի կամ փաթեթավորման պայմանների հետևանքով կապված է հատուկ դժվարությունների հետ, փոխադրման են ընդունվում լրացուցիչ դրույթների հիման վրա. ըստ այդմ հնարավոր է շեղում Միասնական իրավական կանոններից:

Կենդանի անասուններին պետք է ուղեկցեն առաքողի ուղեկցորդները: Սակայն ուղեկցություն չի պահանջվում, եթե դա նախատեսված է միջազգային սակագներով, կամ փոխադրմանը մասնակցող երկաթուղիները հրաժարվում են ուղեկցությունից առաքողի խնդրանքով. այդ դեպքում երկաթուղին այն վտանգի հետևանքով առաջացած կորստի կամ վնասի համար, որը պետք է խափաներ ուղեկցորդը, ազատվում է պատասխանատվությունից, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ առկա է փոխադարձ համաձայնություն:

§ 2

Համաձայնության հիման վրա երկու և ավելի պետություններ կամ սակագնային դրույթների հիման վրա երկու և ավելի երկաթուղիներ կարող են համաձայնեցնել այն պայմանները, որոնցով ՌԻԴ-ի համաձայն փոխադրման չընդունվող որոշակի իրեր կամ որոշակի առարկաներ այնուամենայնիվ ընդունվում են փոխադրման:

Պետությունները և երկաթուղիները նմանապես կարող են նախատեսել փոխադրման ընդունելու ավելի դյուրին պայմաններ, քան նախատեսված են ՌԻԴ-ում:

Այդ համաձայնությունները և սակագնային դրույթները պետք է հրապարակվեն և դրանց մասին պետք է հայտնվի Կենտրոնական բյուրոյին. Կենտրոնական բյուրոն այդ մասին տեղեկացնում է պետություններին:

Հոդված 6**Սակագներ: Հատուկ համաձայնություններ**

§ 1

Փոխադրման վճարումները և լրացուցիչ ծախսերը պետք է հաշվարկվեն ըստ փոխադրման պայմանագրի կնքման պահին գործող և պատշաճ կերպով յուրաքանչյուր պետությունում հրապարակված սակագների, նույնիսկ եթե փոխադրման վճարումները երթուղու տարբեր հատվածների համար առանձին են հաշվարկվում:

§ 2

Սակագները պետք է պարունակեն փոխադրման համար որոշիչ հանդիսացող բոլոր անհրաժեշտ պայմանները, մասնավորապես փոխադրման արժեքի և լրացուցիչ ծախսերի հաշվարկման համար անհրաժեշտ տվյալները, ինչպես նաև, անհրաժեշտության դեպքում, արտարժույթի վերահաշվարկման պայմանները:

Սակագների պայմանները կարող են տարբերվել Միասնական իրավական կանոններից միայն այն դեպքերում, երբ վերջիններով դրանք հստակ նախատեսված են:

§ 3

Սակագները բոլորի նկատմամբ պետք է կիրառվեն հավասար պայմաններով:

§ 4

Երկաթուղիները կարող են կնքել գների իջեցում կամ այլ արտոնություններ նախատեսող հատուկ համաձայնագրեր, եթե համեմատելի վիճակում գտնվող հաճախորդներին տրամադրվում են համեմատելի պայմաններ:

Գների իջեցում կամ այլ արտոնություններ կարող են տրամադրվել երկաթուղու ծառայողական նպատակների, հասարակական ձեռնարկությունների համար կամ բարեգործական նպատակներով:

Առաջին և երկրորդ պարբերությունների համաձայն ձեռնարկված միջոցները կարող են չհրապարակվել:

§ 5

Միջազգային սակագները միջազգային հաղորդակցության համար կարող են հայտարարվել պարտադիր, բացառությամբ ներքին սակագների:

Միջազգային սակագների կիրառումը կարող է կախված լինել ապրանքագրում հստակ արտահայտված այդ սակագնի կիրառման պահանջից:

§ 6

Համարվում է, որ սակագները և սակագների փոփոխությունները հրապարակված են պատշաճ կերպով, եթե երկաթուղին իր հաճախորդներին տրամադրել է բոլոր հարկավոր մանրամասները:

Միջազգային սակագները պարտադիր կերպով հրապարակվում են միայն այն պետություններում, որոնց երկաթուղիները՝ որպես առաքման կամ նշանակման երկաթուղի, մասնակցում են այդ սակագներում:

§ 7

Միջազգային սակագների դրույքների բարձրացումը և այդ սակագներով փոխադրման ուրիշ ավելի խիստ պայմաններ ուժի մեջ են մտնում դրանց հրապարակումից 15 օրից ոչ շուտ, բացառությամբ հետևյալ դեպքերի.

- ա) եթե միջազգային սակագնով նախատեսվում է ներքին սակագնի տարածումը ամբողջ երթուղու վրա, ապա գործում են այդ ներքին սակագնի հրապարակման ժամկետները;
- բ) եթե բեռների փոխադրման միջազգային սակագնի դրույքների բարձրացումը հանդիսանում է մասնակցող երկաթուղիներից որևէ մեկի ներքին սակագների դրույքների ընդհանուր բարձրացման հետևանք, ապա դրանք ուժի մեջ են մտնում հրապարակման հաջորդ օրից, եթե այդ բարձրացմանը համաձայն միջազգային սակագնի նոր դրույքների մասին հայտարարվել է դրանից առնվազն 15 օր առաջ; սակայն, դրա մասին հայտարարությունը չպետք է իրականացվի մինչև

համապատասխան ներքին սակագների դրույքների բարձրացման հրապարակման պահը;

- զ) եթե միջազգային սակագներում ընդգրկված փոխադրման վճարումների և լրացուցիչ գանձումների փոփոխությունները պայմանավորված են փոխարժեքի տատանմամբ կամ եթե ուղղվում են ակնհայտ սխալներ, ապա նման փոփոխությունները և ուղղումները ուժի մեջ են մտնում հրապարակման հաջորդ օրից:

§ 8

Այն պետություններում, որտեղ նախատեսված չէ որոշակի սակագների կամ հավասար պայմաններով բոլորի նկատմամբ դրանց կիրառման պարտադիր հրապարակում, սույն հոդվածի դրույթները չեն կիրառվում, եթե դրանք պարունակում են այդպիսի պարտավորություն:

§ 9

Սակագներում նախատեսված ուղևորության վճարներից և լրացուցիչ գանձումներից բացի երկաթուղին կարող է իր օգտին գանձել միայն իր կատարած ծախսերը: Այդ ծախսերը պետք է պատշաճ կերպով սահմանվեն և անհրաժեշտ ապացույցների հավելվածով առանձին նշվեն ապրանքագրում: Եթե այդ ապացույցները կցվում են ապրանքագրին փաստաթղթերի տեսքով, և եթե համապատասխան ծախսերի վճարումը պետք է կատարի առաքողը, ապա այդ փաստաթղթերը ապրանքագրի հետ միասին պետք է տրվեն ոչ թե ստացողին, այլ 15-րդ հոդվածի § 7-ում նշված ծախսերի հաշվի հետ միասին ներկայացվեն առաքողին:

Հոդված 7 Հաշվարկային միավոր: Արտարժույթի ընդունման կամ հաշվարկման փոխարժեք

§ 1

Միասնական իրավական կանոններով նախատեսված հաշվարկային միավորը հանդիսանում է փոխառության հատուկ միավոր, ինչպես դա սահմանված է Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կողմից: Արժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ հանդիսացող պետության ազգային տարադրամի արժեքը՝ արտահայտված փոխառության հատուկ միավորով, հաշվարկվում է Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կողմից իր գործարքների համար կիրառվող գնահատման եղանակով:

§ 2

Արժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ հանդիսացող պետության ազգային տարադրամի արժեքը՝ արտահայտված փոխառության հատուկ միավորով, հաշվարկվում է այդ պետության կողմից սահմանված եղանակով:

Ազգային տարադրամով այդ հաշվարկը պետք է արտահայտի իրական արժեք՝ հնարավորինս մոտիկ այն արժեքին, որը կստացվեր § 1-ի կիրառման դեպքում:

§ 3

Արժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ չհանդիսացող պետության համար, որի օրենսդրությունը թույլ չի տալիս § 1-ի կամ § 2-ի կիրառումը, Միասնական իրավական կանոններով նախատեսված հաշվարկային միավորը հավասարեցվում է երեք ոսկե ֆրանկի արժեքին:

Ոսկե ֆրանկը պարունակում է 0.900 մաքուր բաղադրությամբ ոսկու մեկ գրամի 10/31-ականը:

Ոսկե ֆրանկի վերահաշվարկը ազգային տարադրամով պետք է արտահայտի իրական արժեք՝ հնարավորինս մոտիկ այն արժեքին, որը կստացվեր § 1-ի կիրառման դեպքում:

§ 4

Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելուց հետո երեք ամսվա ընթացքում և այն բոլոր դեպքերում, երբ պետություններում փոփոխվում է հաշվարկման կամ հաշվարկային միավորի նկատմամբ իրենց ազգային տարադրամի նկատմամբ արժեքի որոշման մեթոդը, պետությունները հայտնում են Կենտրոնական բյուրոյին § 2-ի համաձայն հաշվարկման իրենց մեթոդի կամ § 3-ի համաձայն իրականացվող վերահաշվարկման մեթոդի արդյունքների մասին:

§ 5

Երկաթուղին պետք է հրապարակի փոխարժեքը, որոնց հիման վրա նա՝

- ա) կատարում է արտասահմանյան արժույթով արտահայտված գումարների հաշվարկը, որը վճարվում է այդ պետության արժույթով (հաշվարկման փոխարժեք).
- բ) ընդունում է արտասահմանյան արժույթը (արտարժույթի ընդունման փոխարժեք):

Հոդված 8

Առանձին փոխադրումների համար հատուկ դրույթներ

§ 1

Մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վագոնների փոխադրման համար նախատեսված են հատուկ դրույթներ, որոնք շարադրված են Միասնական իրավական կանոնների Հավելված II-ում՝ Մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վագոնների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կանոնակարգում (ՌԻՊ):

§ 2

Բեռնարկղերի փոխադրման համար նախատեսված են հատուկ դրույթներ, որոնք շարադրված են Միասնական իրավական կանոնների Հավելված III-ում՝ Բեռնարկղերի միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կանոնակարգում (ՌԻԿս):

§ 3

Ապրանքային ուղեբեռի փոխադրման համար երկաթուղիները կարող են սակագների հիման վրա համաձայնեցնել հատուկ որոշումներ, որոնք համապատասխանում են Միասնական իրավական կանոնների Հավելված IV-ին՝ Ապրանքային ուղեբեռի միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կանոնակարգին (ՌԻԷքս):

§ 4

Երկու և ավելի պետություններ համաձայնության միջոցով կամ երկու և ավելի երկաթուղիներ լրացուցիչ որոշումների կամ սակագնային դրույթների հիման վրա կարող են համաձայնեցնել փոխադրման այնպիսի պայմաններ, որոնք շեղվում են Միասնական իրավական կանոններից և վերաբերում են.

- ա) առաքումներին, որոնք կարող են գործարքի առարկա հանդիսանալ, փոխադրման փաստաթղթերով,
- բ) առաքումներին, որոնք փախանակվում են ապրանքագրի կրկնօրինակի հետ,
- գ) թերթերի առաքումներին,
- դ) տոնավաճառների և ցուցահանդեսների համար նախատեսված առաքումներին,
- ե) փոխադրման սարքավորումների, ինչպես նաև փոխադրվող բեռների ջերմամեկուսացման հարմարանքներին,
- զ) ապրանքագրի հիման վրա ամբողջ երթուղով կամ դրա մի մասով փոխադրվող առաքումներին, որոնք սակագնային կամ հաշիվների ցուցադրման փաստաթղթեր չեն հանդիսանում,
- է) տվյալների ավտոմատացված փոխանցման համար ծառայող փաստաթղթերի հիման վրա փոխադրվող առաքումներին:

Հոդված 9

Լրացուցիչ դրույթներ

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների կատարման նպատակով երկու և ավելի պետություններ կան երկու և ավելի երկաթուղիներ կարող են սահմանել լրացուցիչ դրույթներ: Նրանք կարող են շեղում թույլ տալ Միասնական իրավական կանոններից միայն այդ դեպքերում, երբ վերջիններով հստակ նախատեսված են դրանք:

§ 2

Լրացուցիչ դրույթները գործողության մեջ են դրվում և հրապարակվում յուրաքանչյուր պետության օրենքներով և կանոններով նախատեսված եղանակով: Լրացուցիչ դրույթների և դրանց գործողության մեջ դնելու մասին տեղեկացվում է Կենտրոնական բյուրոյին:

Հոդված 10 Ազգային օրենսդրություն

§ 1

Միասնական իրավական կանոններում, լրացուցիչ դրույթներում և միջազգային սակագներում համապատասխան դրույթների բացակայության դեպքում գործում է ազգային օրենսդրությունը:

§ 2

Ազգային օրենսդրությունը նշանակում է պետության իրավունքը, երբ իրավագոր անձը ներկայացնում է իր իրավունքները, ներառյալ օրենքների կոլիզիայի կանոնները:

Բաժին II Փոխադրման պայմանագրի կնքումը և կատարումը

Հոդված 11 Փոխադրման պայմանագրի կնքումը

§ 1

Փոխադրման պայմանագիրը համարվում է կնքված այն պահից, երբ առաքման երկաթուղին ապրանքագրով բեռն ընդունում է փոխադրման: Բեռը փոխադրման ընդունելը հաստատվում է ապրանքագրի և, անհրաժեշտության դեպքում, յուրաքանչյուր լրացուցիչ տեղեկամատյանում առաքման կայարանի օրացուցային կնիքի դրոշմի դրամա՞ր կամ ընդունման ժամկետի նշումով հաշվառման մեքենագրված նիշով:

§ 2

§ 1-ի համաձայն փաստաթղթերի մշակումը պետք է կատարվի ապրանքագրում նշված բեռն ամբողջությամբ հանձնելուց անմիջապես հետո և, եթե դա նախատեսված է առաքման կայարանի գործող կանոններով, առաքողի կողմից իր վրա վերցված վճարումների կատարումից հետո, կամ 15-րդ հոդվածի § 7-ի համաձայն երաշխիքները տրամադրելուց հետո:

§ 3

Օրացուցային կնիքով կամ հաշվառման մեքենագրված նիշով ապրանքագիրը ծառայում է որպես փոխադրման պայմանագրի կնքման և բովանդակության ապացույց:

§ 4

Սակայն այն բեռների համար, որոնք պետք է բարձվեն առաքողի կողմից առաքման կայարանում թույլատրվող սակագների կամ երկաթուղու և իր միջև ձեռք բերված պայմանավորվածությունների համաձայն, բեռի քաշի կամ տեղերի քանակի մասին ապրանքագրի տվյալները կարող են որպես ծառայել ապացույց երկաթուղու դեմ միայն այն դեպքում, երբ այն ստուգել է քաշը կամ տեղերի քանակը և այդ մասին նշում է կատարել ապրանքագրում: Այդ տեղեկությունները համապատասխան դեպքերում կարող են ապացուցվել այլ եղանակով:

Եթե ակնհայտ է, որ ոչ մի փաստացի անբավարարություն չի համապատասխանում քաշի կամ տեղերի քանակի և ապրանքագրի տեղեկությունների տարբերությանը, ապա դրանք երկաթուղու դեմ ապացույց չեն հանդիսանում: Մասնավորապես դա տարածվում է այն

դեպքերի վրա, երբ ստացողին չխախտված սկզբնական եզրափակող սարքվորումներով հանձնվում է վագոն:

§ 5

Երկաթուղին պետք է հաստատի բեռի ընդունումը և փոխադրման ընդունելու ժամկետը ապրանքագրի կրկնօրինակի վրա օրացուցային կնիքի դրմամբ կամ հաշվառման մեքենագրված նիշով՝ մինչև այդ կրկնօրինակի վերադարձումն առաքողին:

Այդ կրկնօրինակը չունի ո՛չ ապրանքագրի և ո՛չ էլ բեռն ուղեկցող կոնոսամենտի ուժ:

Հոդված 12 Ապրանքագիր

§ 1

Առաքողը պետք է ներկայացնի պատշաճ կերպով լրացված ապրանքագիր:

Ապրանքագիրը կազմվում է ցանկացած առաքման համար: Առանձին ապրանքագրի առարկա կարող է հանդիսանալ միայն մեկ վագոնում տեղադրված բեռը: Լրացուցիչ դրույթները կարող են տարբերվել այս կանոններից:

§ 2

Երկաթուղիները սահմանում են ապրանքագրի միասնական նմուշ, որն ընդգրկում է առաքողի համար նախատեսված կրկնօրինակը:

Որոշակի հաղորդակցությունների համար, հատկապես հարևան պետությունների միջև, երկաթուղիները կարող են սակագներում նախատեսել հեշտացված նմուշի ապրանքագրի կիրառում:

Սույն Կոնվենցիայի անդամ չհանդիսացող պետությունների հետ որոշակի հաղորդակցությունների համար սակագները կարող են նախատեսել հատուկ ընթացակարգի կիրառում:

§ 3

Ապրանքագրերը պետք է տպագրվեն երկու կամ որոշակի դեպքերում երեք լեզուներով, որոնցից մեկը պարտադիր պետք է լինի կազմակերպության աշխատանքային լեզուն:

Միջազգային սակագները կարող են նախատեսել՝ որ լեզվով պետք է լրացվեն առաքողի կողմից մտցվող ապրանքագրի տվյալները: Եթե նման նշումներ կատարված չեն, ապա այդ տվյալները լրացվում են առաքման վայրի պետության պաշտոնական լեզուներից մեկով, որին կցվում է թարգմանությունը կազմակերպության աշխատանքային լեզուներից մեկով, եթե միայն այդ տվյալները նշված չեն այդ լեզուներից մեկով:

Առաքողի տվյալները պետք է նշվեն ապրանքագրում լատինական տառերով, եթե լրացուցիչ դրույթներում կամ միջազգային սակագներում համապատասխան վերապահումներ նախատեսված չեն:

Հոդված 13 Ապրանքագրի բովանդակությունը

§ 1

Ապրանքագրում պարտադիր կարգով պետք է նշվեն հետևյալ տեղեկությունները.

- ա) նշանակման կայարանի անվանումը,
- բ) ստացողի ազգանունը և հասցեն. որպես ստացող կարող է նշվել միայն մեկ ֆիզիկական անձ կամ իրավունքի այլ սուբյեկտ,
- գ) ապրանքի անվանումը,

- դ) քաշը կամ դրա փոխարեն համապատասխան նշում, որը բավարարում է առաքման կայարանում գործող կանոններին,
- ե) բեռի տեղերի քանակը և փոքր առաքումների, ինչպես նաև ըստ վազոնների այն առաքումների փաթեթավորման տեսակը, որոնք երկաթուղային-ծովային հաղորդակցությունում պետք է փոխաբեռնման ենթարկվեն և բաղկացած են մեկ և ավելի տեղերից,
- զ) վազոնի համարը, իսկ մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վազոնների համար, բացի դրանից, իրական քաշը, եթե բարձունը պետք է կատարվի առաքողի կողմից,
- է) ապրանքագրին կցված կամ ապրանքագրում կատարված նշումի համաձայն որոշակի կայարանում, մաքսակետում կամ այլ ձեռնարկությունում երկաթուղու տրամադրության տակ գտնվող՝ մաքսային և այլ վարչական ձեռնարկությունների կողմից նախանշված փաստաթղթերի մանրամասն ցանկը;
- ը) առաքողի ազգանունը և հասցեն. որպես ստացող կարող է նշվել միայն մեկ ֆիզիկական անձ կամ իրավունքի այլ սուբյեկտ. եթե անհրաժեշտ է առաքման կայարանի գործող կանոնների համաձայն, ապա առաքողը իր ազգանվան և հասցեի հետ մեկտեղ լրացուցիչ պետք է անձամբ ստորագրի այն ֆաքսիմիլե կամ կնիքի տեսքով:

«Ըստ վազոնների առաքում» և «փոքր առաքումներ» հասկացությունների համար փոխադրման ամբողջ երթուղու ընթացքում որոշիչ են հանդիսանում առաքման կայարանում գործող կանոնները:

§ 2

Ապրանքագիրը համապատասխան դեպքերում պետք է պարունակի Միասնական իրավական կանոններով նախատեսված բոլոր մնացած տեղեկությունները: Այլ տեղեկություններ կարող են նշվել ապրանքագրում միայն այն դեպքում, երբ դա նախատեսվում կամ թույլատրվում է պետության օրենքներով և կանոններով, լրացուցիչ դրույթներով կամ սակագներով և չի հակասում Միասնական իրավական կանոններին:

§ 3

Բեռ առաքողը կարող է ապրանքագրում այդ նպատակների համար նախատեսված տեղում կատարել առաքմանը վերաբերող նշումներ, որոնք նախատեսվում են միայն ստացողին տեղեկություն տալու համար և երկաթուղու վրա ոչ մի պարտականություն և պատասխանատվություն չեն դնում:

§ 4

Ապրանքագրի փոխարեն այլ փաստաթղթի կիրառում կամ ապրանքագրին այլ փաստաթուղթ կցել չի թույլատրվում, բացի Միասնական իրավական կանոններով, լրացուցիչ դրույթներով և սակագներով նախատեսված կամ թույլատրվող դեպքերից:

Հոդված 14 Երթևեկության ուղին և կիրառվող սակագները

§ 1

Բեռ առաքողը կարող է ապրանքագրում նշանակել երթուղին՝ նշելով սահմանային անցակետերը կամ սահմանային կայարանները և անհրաժեշտության դեպքում երկաթուղիների միջև տարանցիկ կայարանները: Նա իրավունք ունի նշանակել միայն այնպիսի անցումային սահմանային կետեր կամ սահմանային կայարաններ, որոնք բաց են համապատասխան հաղորդակցության համար:

§ 2

Երթուղու նշանակում է համարվում նաև՝

- ա) այն կայարանների նշումը, որտեղ պետք է կատարվեն մաքսային կամ այլ վարչական գրագրությունները, ինչպես նաև այն կայարանների, որտեղ բեռի նկատմամբ պետք է հատուկ միջոցներ ձեռնարկվեն (կենդանիների խնամք, սառույցով լիցքավորում և այլն)։
- բ) կիրառվող սակագների նշումը, եթե դա բավարար է այն կայարանների որոշման համար, որոնց միջև պետք է կիրառվեն պահանջվող սակագները։
- գ) մինչև X բոլոր կամ որոշ վճարների մուծման նշումը (X - հարևան երկրների սակագների բեկման կետի լրիվ անվանումը)։

§ 3

Բացառությամբ 3-րդ հոդվածի § 4-ում և 5-ում և 33-րդ հոդվածի § 1-ում նշված դեպքերի, երկաթուղին կարող է բեռը փոխադրել առաքողի նշանակած երթուղուց տարբեր երթուղով միայն այն դեպքում, երբ պահպանվում են հետևյալ երկու պայմանները։

- ա) մաքսային կամ այլ վարչական մարմինների կողմից կատարվող գրագրությունները, ինչպես նաև բեռի նկատմամբ հատուկ միջոցառումները միշտ կատարվում են առաքողի կողմից նշված կայարաններում;
- բ) առաքման ծախսերը և ժամկետները չեն գերազանցում բեռն առաքողի նշանակած երթուղու համար հաշվարկված ծախսերը և ժամկետները։

ա) կետը չի տարածվում փոքր առաքումների վրա, եթե փոխադրմանը մասնակցող երկաթուղիներից մեկը ազգային ցանցով միջազգային փոքր առաքումների գործող փոխադրումների համար երթուղու նշանակման համաձայն չի կարող ապահովել բեռն առաքողի նշանակած երթուղին։

§ 4

§ 3-ի դրույթների պահպանմամբ առաքման ծախսերը և ժամկետները հաշվարկվում են առաքողի նշանակած երթուղու համաձայն, կամ նման նշանակման բացակայության դեպքում երկաթուղու ընտրած երթուղու համաձայն։

§ 5

Առաքողն ապրանքագրում կարող է նշանակել որոշակի սակագների կիրառում։ Երկաթուղին պարտավոր է կիրառել այդ սակագները, եթե պահպանվեն դրանց կիրառման պայմանները։

§ 6

Եթե առաքողի տեղեկություններն անբավարար են երթուղու որոշման կամ սակագների կիրառման համար, կամ եթե առանձին տեղեկություններ չեն համընկնում, ապա երկաթուղին պետք է ընտրի այն երթուղին կամ սակագները, որոնք իր կարծիքով առաքողի համար ամենաօգտակարն են։

§ 7

§ 6-ի համաձայն կատարած ընտրության հետևանքով երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում պատճառած վտանգի համար միայն կանխամտածված գործողությունների կամ կոպիտ անփութության դեպքում։

Հոդված 15 Ծախսերի վճարումը

§ 1

Ծախսերը (փոխադրման արժեքը, լրացուցիչ ծախսերը, մաքսային վճարումները և այլ ծախսերը, որոնք առաջանում են բեռն ընդունելու պահից մինչև դրա հանձնումն ընկած ժամանակահատվածում) վճարվում են առաքողի կամ ստացողի կողմից՝ համաձայն ներքոհիշյալ դրույթների։

Այդ դրույթների կիրառման համար որպես փոխադրման արժեք համարվում են այն գանձումները, որոնք կիրառվող սակագնի համաձայն փոխադրման արժեքը հաշվարկելիս պետք է գումարվեն կանոնավոր կամ բացառիկ սակագների դրույթներին:

§ 2

Այն առաքողը, որը պարտավոր է ամբողջությամբ կամ մասնակիորեն կատարել վճարումները, պետք է այդ մասին նշի ապրանքագրում՝ կատարելով հետևյալ նշումներից մեկը.

- ա) 1) «փոխադրման Ֆրանկո արժեքը», եթե նա պարտավորվել է վճարել միայն փոխադրման արժեքը.
 - 2) «փոխադրման Ֆրանկո արժեքը, ներառյալ...», եթե նա պարտավորվել է փոխադրման արժեքից բացի կատարել նաև մյուս վճարումները. նա պետք է ճշգրիտ նշի այդ վճարումները. լրացուցիչ վճարումները, որոնք կարող են վերաբերել միայն լրացուցիչ գանձումներին կամ այլ պահումներին, որոնք առաջացել են բեռն ընդունելու պահից մինչև դրա հանձնումը, ինչպես նաև մաքսային կամ այլ վարչական ձեռնարկությունների կողմից գանձվող գումարները չպետք է հանգեցնեն պահումների միևնույն տեսակի ընդհանուր գումարի բաժանմանը (օրինակ՝ մաքսային ձեռնարկություններին վճարվող մաքսային գանձումների և այլ վճարումների ընդհանուր գումարը, ընդ որում ավելացված արժեքի հարկը համարվում է պահումների հատուկ տեսակ).
 - 3) «փոխադրման Ֆրանկո արժեքը մինչև X» (X - հարևան երկրների սակագների բեկման կետի լրիվ անվանումը), եթե նա պարտավորվել է վճարել փոխադրման արժեքը մինչև X.
 - 4) «փոխադրման Ֆրանկո արժեքը մինչև X» (X - հարևան երկրների սակագների բեկման կետի լրիվ անվանումը), եթե նա պարտավորվել է փոխադրման արժեքից բացի կատարել նաև մյուս ծախսերը, բացառությամբ հաջորդ երկրին կամ հատող երկաթուղուն վերաբերող բոլոր ծախսերի. 2-րդ ենթակետը կիրառվում է անալոգիայով.
- բ) «Ֆրանկո բոլոր վճարումները», եթե նա պարտավորվել է կատարել բոլոր ծախսերը (փոխադրման արժեքը, լրացուցիչ գանձումները, մաքսային գանձումները և այլ ծախսերը).
- գ) «Ֆրանկո ...», եթե նա պարտավորվել է կատարել որոշակի գումարի չափով վճարումներ. եթե սակագները այլ կարգադրություն չեն պարունակում, ապա այդ գումարը պետք է արտահայտվի առաքման երկրի արտարժույթով.

Լրացուցիչ գանձումները և այլ ծախսերը, որոնք առաքման կայարանում գործող կանոնների համաձայն հաշվարկվում են՝ հաշվի առնված ամբողջ երթուղու համար, ինչպես նաև 16-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն տեղ հասցնելու հետաքրքրություն հայտարարելու համար գանձումը յուրաքանչյուր դեպքում պետք է ա) կետի 4)-րդ ենթակետով սահմանված ծախսերի վճարման հետ առաքողի կողմից վճարվեն ամբողջությամբ:

§ 3

Միջազգային սակագներով կարող է ծախսերի վճարման համար նախատեսվել § 2-ում նշված որոշակի նշումների կամ այլ նշումների բացառիկ կիրառում:

§ 4

Այն ծախսերի վճարումը, որոնք առաքողը չի պարտավորվել կատարել, համարվում է վճարման ենթակա ստացողի կողմից: Սակայն ծախսերը միշտ վճարվում են առաքողի կողմից, եթե ստացողը չի վերցրել ապրանքագիրը և չի օգտվել իր իրավունքներից, որոնք բխում են 28-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն փոխադրման պայմանագրից, և չի փոփոխել 31-րդ հոդվածի համաձայն փոխադրման պայմանագիրը:

§ 5

Լրացուցիչ ծախսերը, ինչպիսիք են վազոնի պարապուրդի, բեռի պահպանման և կշռման համար վճարումները, որոնց գանձման պատճառը ստացողի մեղքով առաջացած

հանգամանքներն են կամ հիմնված են նրա խնդրանքի վրա, միշտ վճարվում են ստացողի կողմից:

§ 6

Առաքման երկաթուղին կարող է ծախսերի կատարման համար առաքողից պահանջել կանխավճար, եթե առաքման երկաթուղու կարծիքով հնարավոր է բեռի շուտ փչացումը կամ իր ցածր արժեքի կամ առանձնահատկությունների պատճառով չի կարող ամբողջությամբ կատարել ծախսերի ծածկումը:

§ 7

Եթե ծախսերի գումարը, որը պարտավորվել է կատարել առաքողը, հնարավոր չէ հստակ որոշել բեռը առաքման ներկայացնելու պահին, ապա ծախսերը մտցվում են ֆրանկոկվյան անդորրագրի մեջ, որի հիման վրա առաքողի հետ հաշվարկը կատարվում է բեռը տեղ հասցնելու ժամկետից ամենաուշը 30 օրվա ընթացքում: Երկաթուղին կարող է պահանջել մոտավոր ծախսերը ծածկող գումարի գրավադրում՝ դրա դիմաց դուրս գրելով համապատասխան անդորրագիր: Ստացականը ներկայացնելուց հետո առաքողին տրվում է մանրամասն հաշիվը, որը կազմվել է ֆրանկոկվյան անդորրագրում ներառված նշումների համաձայն:

§ 8

Առաքման կայարանը պետք է ապրանքագրում և նրա կրկնօրինակում որպես կատարված գանձումներ առանձին նշի վճարումները, եթե առաքման կայարանում գործող կանոններով չի նախատեսվում, որ այդ վճարումները պետք է նշվեն միայն ապրանքագրի կրկնօրինակում: § 8-ում նախատեսված դեպքերում այդ վճարումները չպետք է նշվեն ո՛չ ապրանքագրում և ո՛չ էլ կրկնօրինակում:

Հոդված 16

Տեղ հասցնելու շահագրգռությունը

§ 1

Ցանկացած առաքման համար կարող է հայտարարվել տեղ հասցնելու շահագրգռություն. այդ գանձումների գումարը պետք է ապրանքագրում նշվի թվերով և արտահայտված լինի առաքման երկրի արժույթով, սակագներով նախատեսված այլ արժույթով կամ հաշվարկային միավորով:

§ 2

Տեղ հասցնելու շահագրգռության հայտարարման համար գանձումը հաշվարկվում է հաշվի առնված ամբողջ երթուղու համար առաքման կայարանի սակագներով:

Հոդված 17

Հարկային վճարումը և պահումները

§ 1

Առաքողը կարող է բեռն առաքել հարկային վճարմամբ, որի գումարը չպետք է գերազանցի բեռի արժեքը այն կայարանում ընդունելու պահին. հարկային վճարման արժեքը պետք է արտահայտված լինի առաքման երկրի արժույթով. սակագներով կարող են նախատեսվել բացառություններ:

§ 2

Երկաթուղին պարտավոր է հետ վերադարձնել կատարած հարկային վճարումը միայն այն դեպքում, երբ գումարը վճարվել է ստացողի կողմից: Այդ գումարը պետք է տրվի դրա փոխանցումից հետո 30 օրվա ընթացքում. այդ ժամկետը լրանալուց հետո այդ գումարի վրա հաշվարկվում են տոկոսներ՝ տարեկան հինգ տոկոսի չափով:

§ 3

Եթե բեռը տրվել է ստացողին ամբողջությամբ կամ էլ մասամբ՝ առանց հարկային վճարումները նախապես գանձելու, ապա երկաթուղին պարտավոր է հարկային վճարման գումարի չափով փոխհատուցել առաքողին պատճառած վնասը՝ պահպանելով ստացողին հայցի ներկայացման իրավունքը:

§ 4

Հարկային վճարմամբ կատարված առաքման համար գանձվում է սակագներով նախատեսված վճար. այդ գանձումը պետք վճարվի նույնիսկ այն դեպքում, երբ հարկային վճարումը վերացվում կամ իջեցվում է փոխադրման պայմանագրի փոփոխման հետևանքով՝ համաձայն 31-րդ հոդվածի § 1-ի:

§ 5

Պահումներ թույլատրվում են միայն առաքման կայարանում գործող կանոններով նախատեսված դեպքերում:

§ 6

Հարկային վճարմաման և պահումների գումարը պետք է ապրանքագրում նշվեն թվերով:

Հոդված 18 Ապրանքագրում մտցված տեղեկությունների համար պատասխանատվությունը

Առաքողը պատասխանատու է ապրանքագրում տվյալների մուտքագրման համար: Նա պատասխանատու է այդ տվյալների սխալ լինելուց, անճշտությունից և ոչ լրիվ լինելուց բխող բոլոր հետևանքների համար, ինչպես նաև այն դեպքերում, երբ դրանք նշվում են ոչ նախատեսված տեղում:

Հոդված 19 Բեռի վիճակը, փաթեթավորումը և պիտակավորումը

§ 1

Եթե երկաթուղին ակնհայտ վնասվածքի հետքեր ունեցող բեռ է ընդունում փոխադրման, ապա նա կարող է պահանջել, որպեսզի այդ բեռի վիճակը նշվի ապրանքագրում:

§ 2

Եթե դա պահանջում են բեռի հատկությունները, ապա առաքողը պարտավոր է բեռը ներկայացնել իր փաթեթավորմամբ, որը կապահովի դրա պահպանումը լրիվ կամ մասնակի կորստից և փոխադրման ընթացքում վնասումից, ինչպես նաև կխափանի մարդկանց վնաս պատճառելը և փոխադրման միջոցները կամ այլ բեռները վնասելը:

Բացի դրանից, փաթեթավորումը պետք է բավարարի առաքման կայարանում գործող կանոններին:

§ 3

Առաքողի կողմից § 2-ի կանոնները չպահպանելու դեպքում երկաթուղին կարող է հրաժարվել բեռն ընդունելուց կամ պահանջել, որպեսզի առաքողը ապրանքագրում խոստովանի փաթեթավորման բացակայությունը կամ անբավարար վիճակը և ճշգրիտ նկարագրի դրանք:

§ 4

Առաքողը պատասխանատվություն է կրում փաթեթավորման բացակայության կամ անբավարար վիճակի հետևանքով առաջացած բոլոր հետևանքների համար, մասնավորապես նա պետք է դրա հետևանքով առաջացած վնասը փոխհատուցի երկաթուղուն: Եթե ապրանքագրում բացակայում են համապատասխան տեղեկությունները, ապա երկաթուղին պարտավոր է ապացուցել փաթեթավորման բացակայությունը կամ անբավարար վիճակը:

§ 5

Լրացուցիչ դրույթները կամ սակագները կարգավորում են առաքողի կողմից բեռնային տեղերի պիտակավորումը:

§ 1

Բեռը փոխադրման ներկայացնելու կարգը որոշվում է առաքման կայարանում գործող կանոններով:

Առաքման կայարանում գործող կանոններով որոշվում է, թե ով պետք է կատարի բեռնումը, երկաթուղի՞ն, թե՞ առաքողը, եթե Միասնական իրավական կանոններում նախատեսված չեն այլ դրույթներ, և եթե ապրանքագրում համապատասխան նշում չկա առաքողի և երկաթուղու միջև հատուկ պայմանավորվածության վերաբերյալ:

§ 2

Եթե բեռնման պարտավորությունը կրում է առաքողը, ապա նա պետք է պահպանի վագոնի առավելագույն բեռնման կարգը: Եթե փոխադրման երթուղու առանձին հատվածներում գործում են վագոնի առավելագույն բեռնման տարբեր նորմեր, ապա փոխադրման ամբողջ երթուղու համար նա պետք է պահպանի նվազագույն բեռնման կանոնը: Վագոնների առավելագույն բեռնման պարտադրող կանոնները պետք է տպագրվեն սակագների համար նախատեսված կարգով: Առաքողի պահանջով երկաթուղին պետք է հայտնի իրեն վագոնի առավելագույն բեռնման կանոնը, որն անհրաժեշտ է պահպանել:

§ 3

Եթե բեռնումն իրականացնում է առաքողը, ապա նա պատասխանատվություն է կրում անբավարար բեռնման բոլոր հետևանքների համար, մասնավորապես նա պետք է դրա հետևանքով առաջացած վնասը փոխհատուցի երկաթուղուն: Սակայն անբավարար բեռնման արդյունքում բեռի վիճակի շտկման հետևանքով առաջացած ծախսերի վճարման համար գործում է 15-րդ հոդվածը: Երկաթուղին պետք է ապացուցի բեռնման անբավարարությունը:

§ 4

Եթե Միասնական իրավական կանոններն այլ դրույթ չեն պարունակում, ապա միջազգային սակագների համաձայն, բեռները պետք է փոխադրվեն բրեզենտով ծածկված կիսաբաց վագոններում կամ հատուկ սարքավորված վագոններում:

Այն դեպքում, երբ նման սակագներ չկան կամ դրանք չեն պարունակում նման դրույթներ, ապա ամբողջ երթուղու համար որոշիչ են հանդիսանում առաքման կայարանում գործող կանոնները:

§ 5

Վագոնի կնքումն իրականացվում է առաքման կայարանում գործող կանոնների համաձայն: Առաքողը պետք է ապրանքագրում նշի այն կնիքների քանակը և նշանակությունը, որոնք նա դնում է վագոնի վրա:

§ 1

Երկաթուղին իրավունք ունի ստուգել՝ համապատասխանում է արդյոք առաքումը ապրանքագրում առաքողի կողմից նշած տեղեկություններին, և կատարվա՞ծ են արդյոք հատուկ պայմանների պահպանմամբ փոխադրման թույլատրվող բեռի փոխադրման կանոնները:

§ 2

Եթե կատարվում է առաքման պարունակության ստուգում, ապա առաքողը կամ ստացողը, կախված այն հանգամանքից՝ այդ ստուգումը կատարվում է առաքմա՞ն, թե՞ նշանակման կայարանում, պետք է հրավիրվի ներկա գտնվելու դրան: Եթե շահագրգիռ անձը չներկայանա, կամ եթե ստուգումը կատարվում է ընթացքում, ինչպես նաև եթե ստուգման վայրի պետության օրենքներով և կանոններով այլ կարգ նախատեսված չէ, ապա ստուգմանը պետք է ներկա գտնվեն երկաթուղու ծառայող չհանդիսացող երկու վկաներ: Սակայն երկաթուղին կարող է ընթացքում առաքման պարունակության ստուգում կատարել միայն

այն դեպքում, երբ դա անհրաժեշտ է շահագործման կամ մաքսային և այլ վարչական կանոնների պահանջներից ելնելով:

§ 3

Ստուգման արդյունքների վերաբերյալ տեղեկությունները նշվում են ապրանքագրում: Եթե ստուգումը կատարվում է առաքման կայարանում, ապա նշումը պետք է կատարվի նաև ապրանքագրի կրկնօրինակում, եթե այն գտնվում է երկաթուղու տնօրինության տակ: Եթե առաքումը չի համապատասխանում ապրանքագրում նշված տեղեկություններին կամ չեն պահպանվել հատուկ պայմանների պահպանմամբ բեռի փոխադրումը թույլատրող կանոնները, ապա բեռի համար տրվում են վճարներ, որոնք առաջացել են ստուգման արդյունքում, եթե դրանք, իհարկե, անմիջապես չեն վճարվել:

Հոդված 22

Բեռի քաշի և տեղերի քանակի որոշումը

§ 1

Յուրաքանչյուր պետությունում գործող կանոնները սահմանում են՝ ինչպիսի պայմաններում երկաթուղին պետք է որոշի բեռի քաշը և տեղերի քանակը, ինչպես նաև վագոնի փաստացի տարան: Երկաթուղին պետք է նշի ապրանքագրում բեռի քաշը, տեղերի քանակը և վագոնի փաստացի տարան որոշելու արդյունքները:

§ 2

Եթե փոխադրման պայմանագրի կնքումից հետո երկաթուղու կողմից կատարված կշռման ժամանակ հայտնաբերվում է քաշի տարբերություն, ապա առաքման կայարանի որոշված քաշը, կամ եթե առաքման կայարանը քաշի որոշում չի կատարել, ապա առաքողի նշված քաշը որոշիչ է հանդիսանում ուղևորության վճարների հաշվարկման համար:

- ա) եթե քաշի տարբերությունը պայմանավորված է բեռի բնական հատկություններով կամ կլիմայական պայմանների ազդեցությամբ, կամ
- բ) եթե կշռումը կատարվել է վագոնային կշեռքների վրա և կշռման արդյունքը տարբերվում է առաքման կայարանի սահմանված քաշից երկու տոկոսից ոչ ավելի, կամ եթե առաքման կայարանը քաշի սահմանում չի կատարել՝ առաքողի նշված քաշից:

Հոդված 23

Բեռման առավելագույն նորմի գերազանցումը

§ 1

Եթե վագոնի բեռման առավելագույն քաշի գերազանցումը սահմանված է առաքման կայարանի կամ միջանկյալ կայարաններից մեկի կողմից, ապա հավելյալ բեռը կարող է բեռնաթափվել վագոնից, նույնիսկ եթե հիմքեր չկան լրացուցիչ ուղևորության վճար գանձելու համար: Անհրաժեշտության դեպքում հարկավոր է անհասպաղ առաքողից, իսկ 31-րդ հոդվածի համաձայն փոխադրման պայմանագիրը փոխելու դեպքում ստացողից պահանջել ցուցումներ տալ հավելյալ բեռի համար:

§ 2

Անկախ 24-րդ հոդվածի համաձայն ուղևորության լրացուցչ սակագին վճարելուց՝ ուղևորության վճարը հավելյալ բեռի համար հաշվարկվում է կատարված ուղևորության համար հիմնական բեռի նկատմամբ կիրառվող սակագնով: Հավելյալ բեռի բեռնաթափման համար ծախսերը հաշվարկվում են այդ բեռնաթափումն իրականացնող երկաթուղու սակագներով:

Եթե իրավասու անձը կարգադրի հավելյալ բեռը հիմնական առաքման նշանակման կայարան կամ այլ կայարան հասցնելու կամ այն առաքման կայարան վերադարձնելու համար, ապա հավելյալ բեռը դիտվում է որպես առանձին առաքում:

§ 1

Անկախ փոխադրման արժեքի և հնարավոր վնասի փոխհատուցման տարբերության վճարումից, երկաթուղին կարող է գանձել.

- ա) Լրացուցիչ սակագին ամբողջ առաքման բրուտո քաշի յուրաքանչյուր մեկ կիլոգրամի դիմաց հաշվարկային մեկ միավորի չափով.
- 1) ՌԻԴ-ի համաձայն փոխադրման չթույլատրվող իրերի և առարկաների սխալ, ոչ հստակ և ոչ լրիվ անվանումը տալու դեպքում,
 - 2) ՌԻԴ-ի համաձայն հատուկ պայմանների պահպանմամբ փոխադրման չթույլատրվող իրերի և առարկաների սխալ, ոչ հստակ և ոչ լրիվ անվանումը տալու, կամ ՌԻԴ-ի պայմանները չպահպանելու դեպքում:

Լրացուցիչ դրույթները կարող են նախատեսել լրացուցիչ սակագների հաշվարկման այլ եղանակներ, մասնավորապես մասնավոր սեփականություն հանդիսացող դատարկ վագոնների համար նախապես լրացուցիչ սակագին սահմանելով:

- բ) Լրացուցիչ սակագին առավելագույն բեռնման նորմի գերազանցման յուրաքանչյուր 100 կիլոգրամի դիմաց հաշվարկային հինգ միավորի չափով, եթե վագոնը բեռնված է եղել առաքողի կողմից:

§ 2

Բեռը հարկվում է լրացուցիչ սակագնով՝ անկախ այն հանգամանքից, թե որտեղ են հայտնաբերվել գանձում առաջացնող փաստերը:

§ 3

Լրացուցիչ սակագների գումարը և դրանք գանձելու պատճառները պետք է նշվեն ապրանքագրում:

§ 4

Լրացուցիչ դրույթները ճշգրտում են այն դեպքերը, երբ չի կարող գանձվել և որևէ լրացուցիչ սակագին:

§ 1

Առաքողը պետք է ապրանքագրին կցի մինչև բեռն ստացողին հանձնելը մաքսային և այլ վարչական ձևակերպումների կատարման համար անհրաժեշտ փաստաթղթերը: Այդ փաստաթղթերը կարող են վերաբերել միայն նույն ապրանքագրում նշված բեռներին, եթե մաքսային կամ այլ վարչական կանոններ և սակագներ ուրիշ կարգադրություն չեն պարունակում:

Սակայն եթե փաստաթղթերը կցված չեն ապրանքագրին կամ դրանք պետք է ներկայացվեն ստացողի կողմից, ապա առաքողը պետք է ապրանքագրում նշի այն կայարանը, մաքսատունը կամ այլ վարչական հաստատությունը, որտեղ այդ փաստաթղթերը գտնվում են երկաթուղու տնօրինության տակ և պետք է կատարվեն ձևակերպումները: Եթե առաքողն անձամբ ներկա է գտնվում մաքսային կամ այլ վարչական ձևակերպումների կատարմանը կամ նրան ներկայացնում է լիազորված անձը, ապա բավարար է, որ այդ փաստաթղթերը ներկայացվեն նշված ձևակերպումների ժամանակ:

§ 2

Երկաթուղին պարտավոր չէ ստուգել կցված փաստաթղթերի ճշտությունը և բավարարությունը:

§ 3

Առաքողը երկաթուղու առջև պատասխանատվություն է կրում այդ փաստաթղթերի բացակայության, անբավարարության կամ անճշտության հետևանքով պատճառած ցանկացած վնասի համար, բացառությամբ այն դեպքի, երբ սխալը կատարվել է երկաթուղու մեղքով:

Երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում իր մեղքի, ապրանքագրում նշված և դրան կցված կամ երկաթուղու պահպանությանը հանձնված փաստաթղթերի կորստի արդյունքում առաջացած հետևանքների համար, սակայն հնարավոր փոխհատուցումը երբեք չպետք է գերազանցի բեռի կորստի համար նախատեսված փոխհատուցման չափը:

§ 4

Առաքողը պետք է հոգա մաքսային և այլ վարչական կանոնների համաձայն բեռի փաթեթավորման և բրեզենտով ծածկելու համար: Եթե առաքողը այդ կանոնների համաձայն չի փաթեթավորել բեռը և բրեզենտով չի ծածկել այն, ապա դա կարող է կատարվել երկաթուղու կողմից. այդ դեպքում գանձվում են համապատասխան վճարներ:

§ 5

Երկաթուղին կարող է հրաժարվել այն առաքումներից, որոնց վրա մաքսային կամ այլ վարչական մարմինների դրած կնիքը վնասված է կամ գտնվում է անբավարար վիճակում:

Հոդված 26 Վարչական ձևակերպումների կատարումը

§ 1

Մաքսային կամ այլ վարչական ձևակերպումները կատարվում են երկաթուղու կողմից փոխադրման ժամանակ: Այդ խնդրի կատարումը նա կարող է հանձնարարել իր լիազորած անձին:

§ 2

Այդ ձևակերպումները կատարելու ժամանակ երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում իր կամ իր լիազորած անձի կողմից կատարված սխալի համար, սակայն հնարավոր փոխհատուցումը երբեք չպետք է գերազանցի բեռի կորստի համար նախատեսված փոխհատուցման չափը:

§ 3

Առաքողը ապրանքագրում կատարած նշումով կամ ստացողը 31-րդ հոդվածի համաձայն կատարած կարգադրությամբ կարող է պահանջել՝

- ա) որ ինքը կամ իր կողմից լիազորված անձը ներկա գտնվեն այդ ձևակերպումների կատարմանը՝ բոլոր տեղեկությունների տրամադրման կամ գործի համար բացատրություններ տալու նպատակով,
- բ) որ ինքը կամ իր կողմից լիազորված անձը այն չափով, որքանով դրանց կատարման վայրի պետության օրենքներով և կանոններով թույլատրվում է դա;
- գ) եթե ինքը կամ իր կողմից լիազորված անձը ներկա են գտնվում այդ ձևակերպումների կատարմանը կամ իրենք են կատարում այդ ձևակերպումները, որպեսզի վճարվեն մաքսային վճարումները և այլ ծախսերը այն չափով, որքանով դրանց կատարման վայրի պետության օրենքներով և կանոններով թույլատրվում է դա;

Ո՛չ առաքողը, ո՛չ կարգադրություն տալու իրավասություն ունեցող ստացողը և ո՛չ էլ նրանց կողմից լիազորված անձը չեն կարող տիրանալ բեռին:

§ 4

Եթե առաքողը ձևակերպումների կատարման համար նշել է կայարանը, որում դրանց կատարումը գործող կանոնների համաձայն հնարավոր չէ, կամ եթե նա դրա համար կարգադրել է այլ կարգ, որի իրականացումն անհնար է, ապա երկաթուղին գործում է այնպես, ինչպես նա ավելի շահավետ է գտնում իրավասու անձի համար, և ձեռնարկված միջոցների մասին տեղեկացնում առաքողին:

Եթե առաքողն ապրանքագրում նշում է կատարել վճարումների մասին, ներառյալ մաքսային գանձումները, ապա երկաթուղին կարող է իր հայեցողությամբ մաքսային զննում կատարել կամ գնացքը շարժվելու ընթացքում, կամ նշանակման կայարանում:

§ 5

§ 4-ի երկրորդ պարբերությամբ նախատեսված բացառության պահպանմամբ, առաքողը մաքսային ձևակերպումները կարող է կատարել առաքման կայարանում, որում առկա է մաքսատուն, եթե մաքսային զննումը նշանակման կայարանում պահանջվում է ապրանքագրով, կամ եթե նման պահանջի բացակայության դեպքում ժամանող բեռը ենթակա է մաքսային զննման: Ստացողը կարող է կատարել նաև այդ ձևակերպումները նշանակման կայարանում, որում առկա է մաքսատուն, եթե դա թույլատրվում է կատարման վայրի պետության օրենքներով և կանոններով կամ եթե երկաթուղին կամ մաքսատունը տվել են իրենց համաձայնությունը: Այդ իրավունքներից մեկից օգտվելը ենթադրում է բեռի հետ կապված պահումների նախնական վճարում:

Այնուամենայնիվ երկաթուղին կարող է գործել § 4-ի համաձայն, եթե ստացողը առաքման կայարանում գործող կարգադրություններով նախատեսված ժամկետում չի վերցրել ապրանքագիրը:

Հոդված 27 Առաքման ժամկետները

§ 1

Առաքման ժամկետները սահմանվում են փոխադրմանը մասնակցող երկաթուղիների միջև ձեռք բերված պայմանավորվածության համաձայն, կամ առաքման կայարանից մինչև նշանակման կայարան գործող միջազգային սակագներով: Որոշակի հատուկ փոխադրումների և որոշակի հաղորդակցության համար այդ ժամկետները կարող են սահմանվել նաև մասնակցող երկաթուղիների միջև գործող փոխադրման ծրագրի համաձայն. այդ դեպքում դրանք պետք է ներառվեն միջազգային սակագներում կամ հատուկ համաձայնագրերում, որոնք կարող են շեղումներ նախատեսել ներքոհիշյալ § 3-9-ից:

Բոլոր այդ ժամկետները չեն կարող գերազանցել առաքման ժամկետները, որոնք բխում են ներքոհիշյալ կետերի դրույթներից:

§ 2

§ 1-ում նախատեսված առաքման ժամկետների նշման բացակայության դեպքում և ներքոշարադրյալ կետերի պահպանմամբ առաքման առավելագույն ժամկետներ են հանդիսանում.

ա) ըստ վագոնների առաքումների համար.

ուղարկման ժամկետը	12 ժամ
բեռի փոխադրման ժամկետը ամեն սկսված 400 կմ-ի համար	24 ժամ

բ) փոքր առաքումների համար.

ուղարկման ժամկետը	24 ժամ
բեռի փոխադրման ժամկետը ամեն սկսված 200 կմ-ի համար	24 ժամ

Բոլոր տարածությունները հարաբերակցվում են սակագին/կիլոմետրով:

§ 3

Ուղարկման ժամկետը հաշվվում է միայն մեկ անգամ, անկախ մասնակցող երկաթուղիների քանակից. փոխադրման ժամկետը հաշվարկվում է առաքման կայարանի և նշանակման կայարանի միջև ընկած ամբողջ տարածության համար:

§ 4

Երկաթուղին հետևյալ դեպքերի համար կարող է սահմանել որոշակի տևողությամբ առաքման լրացուցիչ ժամկետներ.

- ա) առաքումների համար, որոնք ընդունվում են փոխադրման կամ հասցվում են ստացողին կայարանից դուրս,
- բ) առաքումների համար
 - 1) որոնք փոխադրվում են երկաթուղածիրի տարբեր լայնություն ունեցող երկաթուղային գծերով,
 - 2) ծովով կամ ներքին ջրային ուղիներով,
 - 3) մայրուղիներով, եթե բացակայում է երկաթուղային հաղորդակցությունը.
- գ) առաքումների համար, որոնք փոխադրվում են ներքին հատուկ և բացառիկ սակագներով և ուղևորության վճարների արտոնյալ դրույքներով.
- դ) արտակարգ պայմաններում, որի պատճառը փոխադրումների ծավալի անսպասելի աճն է կամ շահագործման անկանխատեսելի բարդությունները:

§ 5

§ 4-ի ա), բ), գ) կետերով նախատեսված առաքման լրացուցիչ ժամկետները պետք է նշվեն սակագներում կամ վերագրումներում, որոնք պատշաճ կերպով հրապարակվում են յուրաքանչյուր պետությունում:

§ 4-ի դ) կետով նախատեսված առաքման լրացուցիչ ժամկետները պետք է հրապարակվեն և չեն կարող ուժի մեջ մտնել մինչև դրանց հրապարակումը:

§ 6

Առաքման ժամկետի ընթացքը սկսվում է բեռը փոխադրման ընդունելու օրվա կեսգիշերից:

§ 7

Բացառությամբ երկաթուղու կողմից կատարված սխալի, առաքման ժամկետը երկարաձգվում է ուշացման ամբողջ ժամանակահատվածով, որի առաջացման պատճառ են հանդիսանում՝

- ա) 21-րդ հոդվածի § 1-ի և 22-րդ հոդվածի համաձայն կատարված ստուգումը, եթե այդ ընթացքում հայտնաբերվում են շեղումներ ապրանքագրի տեղեկություններից,
- բ) մաքսային և այլ վարչական ձևակերպումների կատարումը,
- գ) 30-րդ կամ 31-րդ հոդվածի համաձայն փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը,
- դ) բեռի պահպանման համար ձեռնարկված հատուկ միջոցները,
- ե) գերբարձումը կամ առաքողի կողմից անբավարար կերպով վագոն բեռնված բեռի դիրքի շտկումը,
- զ) հաղորդակցության ցանկացած ընդմիջումը, որը ժամանակավորապես խոչընդոտում է փոխադրման սկզբին կամ ավարտին:

Այդ ուշացումների պատճառը և տևողությունը նշվում են ապրանքագրում: Որոշակի դեպքերում այդ ուշացումները կարող են ապացուցվել այլ եղանակով:

§ 8

Առաքման ժամկետի ընթացքը կասեցվում է կիրակի և օրենքով նախատեսված տոն օրերին: Այն կասեցվում է շաբաթ օրերին, եթե ներքին երկաթուղային հաղորդակցության համար այդ

օրերին, տվյալ պետությունում գործող կանոնների համաձայն, նախատեսվում է առաքման ժամկետի կասեցում:

§ 9

Եթե առաքման ժամկետն ավարտվում է առաքման կայարանի աշխատանքային ժամից հետո, ապա այն լրանում է հաջորդ աշխատանքային օրն սկսվելուց երկու ժամ հետո:

§ 10

Առաքման ժամկետը համարվում է պահպանված, եթե մինչև դրա լրանալը՝

- ա) ստացողին հայտնվել է բեռի ժամանման մասին և բեռը պատրաստ է նրա տնօրինությանը հանձնելու համար, եթե խոսքը այն առաքման մասին է, որը հանձնվում է կայարանում և որի ժամանման մասին ստացողին հայտնվում է.
- բ) բեռը պատրաստ է ստացողի տնօրինությանը հանձնելու համար, եթե խոսքը այն առաքման մասին է, որը հանձնվում է կայարանում, և որի ժամանման մասին ստացողին չի հայտնվում.
- գ) բեռը հանձնվում է ստացողի տնօրինությանը, եթե խոսքը այն առաքման մասին է, որը հանձնվում է կայարանից դուրս;

Հոդված 28

Հանձնում

§ 1

Նշանակման կայարանում երկաթուղին պետք է ստացողին ներկայացնի ապրանքագիրը և հանձնի բեռը նրանից ստացական և հասնաելիք վճարները ստանալուց հետո:

Ապրանքագիրն ստանալը ստացողին պարտավորեցնում է վճարել երկաթուղուն հասանելիք գումարները:

§ 2

Եթե բեռի հանձնումը կատարվում է հանձնման կայարանում գործող կանոնների համաձայն, ապա բեռի հանձնումը ստացողին հավասարեցվում է.

- ա) բեռի փոխանցմանը մաքսային մարմիններին և հարկային ձեռնարկություններին իրենց էքսպեդիտորական շինություններում և պահեստներում, եթե դրանք գտնվում են երկաթուղու պահպանության տակ;
- բ) բեռի փոխանցմանը երկաթուղու պահպանությանը կամ էքսպեդիտորին, կամ հասարակական պահեստում պահպանությանը:

§ 3

Առաքման կայարանում գործող կանոնների կամ ստացողի հետ ձեռք բերված պայմանավորվածության համաձայն, որոշվում է՝ արդյոք երկաթուղին իրավունք ունի՞ կամ պարտավորված է բեռը ստացողին հանձնել այլ վայրում, և ոչ թե նշանակման կայարանում, լինի դա երկաթուղու մերձակա ուղի, ստացողի բնակության վայր կամ երկաթուղու օժանդակ բեռնային կայարան: Եթե երկաթուղին բեռը հասցնում է մերձակա ուղի, ստացողի բնակության վայր կամ երկաթուղու օժանդակ բեռնային կայարան կամ ապահովում է այն տեղ հասցնելը, ապա դրանից հետո բեռը համարվում է տեղ հասցված. դրանից տարբերվող երկաթուղու և մերձակա ուղին օգտագործողի միջև համաձայնության պահպանմամբ փոխադրման պայմանագրին չեն վերաբերում այն գործողությունները, որոնք ձեռնարկվել են երկաթուղու կողմից այդ օգտագործողի հաշվին և նրա ղեկավարությամբ:

§ 4

Նշանակման կայարան բեռի ժամանումից հետո ստացողը կարող է պահանջել երկաթուղուց իրեն փոխանցել ապրանքագիրը և հանձնել բեռը:

Բեռի կորստի հայտնաբերման կամ 39-րդ հոդվածի § 1-ով նախատեսված ժամկետում բեռի չժամանման դեպքում ստացողն իրավասու է փոխադրման պայմանագրի հիման վրա իր անունից երկաթուղուն ներկայացնել իր իրավունքները:

§ 5

Իրավասու անձը կարող է այնքան ժամանակ հրաժարվել բեռն ընդունելուց, նույնիսկ ապրանքագիրը ստանալուց և վճարումները կատարելուց հետո, քանի դեռ չի բավարարվել իր վնասը հաստատելու մասին պահանջը:

§ 6

Մնացած դեպքերում բեռի հանձնումը կատարվում է նշանակման կայարանում գործող կանոնների համաձայն:

Հոդված 29

Վճարումների գանձման ժամանակ առաջացած տարբերության հատուցումը

§ 1

Սակագնի սխալ կիրառման կամ հաշվարկի կամ վճարների գանձման ժամանակ կատարված սխալի դեպքում պետք է վճարվի թերավճարը կամ փոխհատուցվի հավելավճարը:

Թերավճարը վճարվում կամ հավելավճարը փոխհատուցվում է միայն այն դեպքում, երբ յուրաքանչյուր ապրանքագրի համար տարբերությունը գերազանցում է 8 հաշվարկային միավորը: Փոխհատուցումը կատարվում է ծառայողական կարգով:

§ 2

Եթե ապրանքագիրը վերցված չէ, ապա առաքողը պետք է թերավճարվածը վճարի երկաթուղուն: Եթե ստացողն ընդունել է ապրանքագիրը կամ 31-րդ հոդվածի համաձայն փոխադրման պայմանագիրը փոփոխվել է, ապա առաքողը պետք է լրացուցիչ վճարումը կատարի միայն այն ծախսերի մասով, որոնք վերագրվում են իրեն ապրանքագրում նախնական վճարումների մասին նշումների համաձայն: Մնացած գումարի լրացուցիչ վճարումը պետք է կատարի ստացողը:

§ 3

Սույն հոդվածի համաձայն վճարումը կատարելու պահանջի կամ 53-րդ հոդվածով նախատեսված գանգատի կամ հայցի ներկայացման օրից սկսած, եթե հայցին չի նախորդել ո՛չ վճարումը կատարելու պահանջ և ո՛չ էլ գանգատի ներկայացում, պարտքերի վրա հաշվարկվում են տոկոսներ՝ տարեկան հինգ տոկոսի չափով:

Եթե իրավասու անձը իր համար սահմանված բավարար ժամկետում երկաթուղուն չներկայացնի գանգատի վերջնական որոշման համար անհրաժեշտ փաստաթղթերը, ապա այդ ժամկետը լրանալու պահից մինչև այդ փաստաթղթերի փոխանցումը տոկոսների հաշվարկումը կասեցվում է:

Բաժին III

Փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը

Հոդված 30

Փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը առաքողի կողմից

§ 1

Առաքողը կարող է փոփոխել փոխադրման պայմանագիրը լրացուցիչ կարգադրություն տալու եղանակով՝ հանձնարարելով՝

- ա) առգրավել բեռը առաքման կայարանում,
- բ) կանգնեցնել բեռը ճանապարհին,
- գ) ուշացնել բեռի հանձնումը,

- դ) բեռը հանձնել ոչ թե ապրանքագրում նշված ստացողին, այլ մեկ ուրիշ անձի,
- ե) բեռը հանձնել ոչ թե ապրանքագրում նշված կայարանում, այլ մեկ ուրիշ կայարանում,
- զ) վերադարձնել բեռը առաքման կայարան,
- է) ծանրաբեռնել բեռը հարկային վճարումներով,
- ը) ավելացնել, պակասեցնել կամ վերացնել հարկային վճարումները,
- թ) իր հաշվին վճարել չկատարված առաքման հետ կապված ծախսերը կամ 15-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն իր վրա վերցնել լրացուցիչ վճարումների կատարումը:

Առաքման երկաթուղու սակագները կարող են նախատեսել է)-ը) ենթակետերի հանձնարարությունների անթույլատրելիություն:

Փոխադրմանը մասնակցող երկաթուղիների միջև գործող լրացուցիչ դրույթները կամ միջազգային սակագները կարող են թույլ տալ այլ հանձնարարություններ, որոնք վերևում նշված չեն:

Հանձնարարությունների հետևանքով առաքումը ոչ մի դեպքում չպետք է բաժանվի:

§ 2

Այդ հանձնարարությունները պետք է տրվեն երկաթուղու կողմից սահմանված հայտարարության տեսքով: Այդ հայտարարությունը պետք է ներառվի և ստորագրվի առաքողի կողմից ապրանքագրի կրկնօրինակում, որը պետք է ներկայացվի երկաթուղուն: Ստորագրությունը կարող է կատարվել առաքողի ֆաքսիմիլե դրոշմվածքի տեսքով կամ փոխարինվի կնիքով:

Այս սահմանմանը չհամապատասխանող հանձնարարություններն անվավեր են:

§ 3

Եթե երկաթուղին կատարում է առաքողի հանձնարարությունները, չպահանջելով ստացողին տրված կրկնօրինակի ներկայացում, ապա նա ստացողի առջև պատասխանատվություն է կրում դրանից բխող վնասի համար: Սակայն նա չպետք է վճարի ավելի մեծ փոխհատուցում, քան բեռի կորստի դեպքում:

§ 4

Առաքողի՝ փոխադրման պայմանագիրը փոփոխելու իրավունքը կորցնում է իր ուժը, նույնիսկ եթե իր մոտ է գտնվում ապրանքագրի կրկնօրինակը, այն դեպքերում, երբ ստացողը՝

- ա) վերցրնում է ապրանքագիրը,
- բ) ընդունում է բեռը,
- գ) 28-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն օգտագործում է իր իրավունքները,
- դ) 31-րդ հոդվածի համաձայն իրավունք ունի կարգադրություններ տալ այն բանից հետո, երբ առաքումն ընկնում է նշանակման պետության մաքսային կանոնների գործողության տակ. այդ պահից երկաթուղին պետք է կատարի ստացողի կարգադրությունները և ցուցումները:

Հոդված 31 Փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը ստացողի կողմից

§ 1

Եթե առաքողն իր վրա չի վերցնում նշանակման պետության տարածքով փոխադրման ծախսերի վճարումը և ապրանքագրում չի կատարում «Ստացողն իրավասու չէ կարգադրություններ կատարել» նշումը, ապա ստացողը կարող է փոփոխել փոխադրման պայմանագիրը լրացուցիչ կարգադրություն տալու եղանակով՝ հանձնարարելով՝

- ա) կանգնեցնել բեռը ճանապարհին,
- բ) ուշացնել բեռի հանձնումը,
- գ) նշանակման պետությունում բեռը հանձնել ոչ թե ապրանքագրում նշված ստացողին, այլ մեկ ուրիշ անձի,
- դ) նշանակման պետությունում բեռը հանձնել ոչ թե ապրանքագրում նշված նշանակման կայարանում, այլ մեկ ուրիշ կայարանում, եթե միջազգային սակագներն այլ դրույթ չեն պարունակում,
- ե) 26-րդ հոդվածի § 3-ի համաձայն կատարել մաքսային կամ այլ վարչական ձևակերպումներ:

Փոխադրմանը մասնակցող երկաթուղիների միջև գործող լրացուցիչ դրույթները կամ միջազգային սակագները կարող են թույլ տալ այլ հանձնարարություններ, որոնք վերևում նշված չեն:

Հանձնարարությունների հետևանքով առաքումը ոչ մի դեպքում չպետք է բաժանվի:

Ստացողի կարգադրությունները ենթակա են կատարման միայն այն բանից հետո, երբ առաքումն ընկնում է նշանակման պետության մաքսային կանոնների գործողության տակ:

§ 2

Այդ հանձնարարությունները պետք է տրվեն երկաթուղու կողմից սահմանված հայտարարության տեսքով: Այս սահմանմանը չհամապատասխանող հանձնարարություններն անվավեր են:

§ 3

Ստացողի՝ փոխադրման պայմանագիրը փոփոխելու իրավունքը կորցնում է իր ուժն այն դեպքերում, երբ ստացողը՝

- ա) վերցնում է ապրանքագիրը,
- բ) ընդունում է բեռը,
- գ) 28-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն, գործադրում է իր իրավունքները,
- դ) § 1-ի գ) ենթակետի համաձայն նշում է անձին, և նա վերցնում է ապրանքագիրը, ընդունում է բեռը կամ 28-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն գործադրում է իր իրավունքները:

§ 4

Եթե ստացողը կարգադրում է, որպեսզի բեռը հանձնվի այլ անձի, ապա նա իրավունք չունի փոփոխել փոխադրման պայմանագիրը:

Հոդված 32 Հետագա կարգադրությունների կատարումը

§ 1

Երկաթուղին չի կարող ո՛չ հրաժարվել 30-րդ և 31-րդ հոդվածների համաձայն տրված կարգադրությունները կատարելուց, և ո՛չ էլ հետաձգել դրանց կատարումը, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ՝

- ա) դրանց կատարումը դառնում է անհնարին այն պահին, երբ կարգադրությունները հասնում են այն կայարան, որը պետք է կատարի դրանք,
- բ) դրանց կատարման արդյունքում կխախտվի կանոնավոր փոխադրման աշխատանքը,
- գ) դրանց կատարմանը նշանակման կայարանի փոփոխության դեպքում խոչընդոտում են տվյալ պետության օրենքներն ու կանոնները, մասնավորապես մաքսային կամ այլ վարչական կանոններ,

դ) նշանակման կայարանի փոփոխության դեպքում երկաթուղու կարծիքով բեռի արժեքը չի ծածկի նոր նշանակման կայարան բեռը տեղ հասցնելու հետ կապված ծախսերը, եթե այդ ծախսերը վճարված չեն կամ դրանց վճարումը անհասկանալի երաշխավորված չէ:

Կարգադրություն կատարած անձը պետք է հնարավորինս կարճ ժամկետում տեղեկացվի այն խոչընդոտների մասին, որոնք թույլ չեն տալիս դրանց կատարումը:

Եթե երկաթուղին չի կարող կանխատեսել այդ խոչընդոտները, ապա կարգադրություն կատարած անձը պատասխանատվություն է կրում դրանց կատարման սկզբի հետ կապված բոլոր հետևանքների համար:

§ 2

Կարգադրության կատարման հետ կապված ծախսերը, բացառությամբ երկաթուղու մեղքով առաջացածների, պետք է վճարվեն 15-րդ հոդվածի համաձայն:

§ 3

§ 1-ի դրույթների պահպանմամբ, եթե մեղքն ընկնում է երկաթուղու վրա, ապա նա պատասխանատվություն է կրում կարգադրության չկատարման կամ սխալ կատարման պատճառով առաջացած բոլոր հետևանքների համար: Սակայն նա ոչ մի դեպքում չպետք է վճարի ավելի մեծ փոխհատուցում, քան բեռի կորստի համար:

Հոդված 33

Փոխադրման խոչընդոտները

§ 1

Փոխադրման խոչընդոտների առկայության դեպքում երկաթուղին որոշում է՝ նպատակահարմար է արդյոք անմիջապես շարունակել բեռի փոխադրումը՝ փոխելով երթուղին, թե՞ առաքողի շահերից ելնելով՝ անհրաժեշտ է նրան կարգադրության հարցում կատարել, ընդ որում երկաթուղին հայտնում է առաքողին բոլոր օգտակար տեղեկությունները, որոնք նրան հայտնի են:

Եթե երկաթուղու վրա չի ընկնում մեղավորությունը, ապա նա կարող է կատարած փաստացի ուղևորության համար գանձել ուղևորության վճար և սահմանել դրան համապատասխան տեղ հասցնելու ժամկետները:

§ 2

Բեռի հետագա փոխադրման անհնարինության դեպքում երկաթուղին առաքողի ցուցումների հարցում է կատարում: Ժամանակավոր խոչընդոտի դեպքում 3-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն ձեռնարկված միջոցների արդյունքում երկաթուղին պարտավոր չէ առաքողի ցուցումների հարցում կատարել:

§ 3

Առաքողը կարող է փոխադրման ընթացքում առաջացած խոչընդոտների պարագայում ապրանքագրում համապատասխան ցուցումներ անել:

Եթե երկաթուղին գտնում է, որ այդ ցուցումներն անհրազոր ծեղի են, ապա նոր ցուցումների հարցում է կատարում:

§ 4

Եթե առաքողի ցուցումները փոփոխում են ստացողի անունը կամ նշանակման կայարանը, կամ դրանք տրվում են այն կայարանին, որում գտնվում է բեռը, ապա առաքողը պետք է այդ փոփոխությունները ներառի ապրանքագրի կրկնօրինակում և ներկայացնի այն երկաթուղուն:

§ 5

Եթե երկաթուղին կատարում է առաքողի ցուցումները, չպահանջելով ապրանքագրի կրկնօրինակը, ապա նա պատասխանատվություն է կրում առաքողի հանդեպ դրա

հետևանքով առաջացած վնասի համար, եթե առաքողը իրեն է հանձնել կրկնօրինակը: Սակայն, հնարավոր փոխհատուցումը ոչ մի դեպքում չպետք է գերազանցի բեռի կորստի համար տրվող փոխհատուցման չափը:

§ 6

Եթե փոխադրման խոչընդոտի մասին ծանուցում ստանալուց հետո առաքողը բավարար ժամանակահատվածում որևէ կատարելի ցուցում չի տալիս, ապա երկաթուղին գործում է բեռի ուշացման վայրում գործող հանձնման խոչընդոտների կարգադրություններին համաձայն:

Եթե բեռը վաճառվել է, ապա բեռը ծանրաբեռնող վճարումների պահումով հասույթը պետք է տրվի առաքողին: Եթե հասույթի գումարը քիչ է այդ վճարումներից չափից, ապա առաքողը պետք է վճարի տարբերությունը:

§ 7

Եթե փոխադրման խոչընդոտը վերացվել է մինչև առաքողի ցուցումների տալը, ապա բեռը պետք է ուղարկվի նշանակման կայարան՝ առանց սպասելու հետագա ցուցումների: Առաքողին պետք է հայտնվի այդ մասին հնարավորինս կարճ ժամկետում:

§ 8

Եթե փոխադրման խոչընդոտն առաջացել է 31-րդ հոդվածի համաձայն ստացողի կողմից փոխադրման պայմանագիրը փոփոխելուց հետո, ապա երկաթուղին պետք է տեղեկացնի նշվածի մասին այդ ստացողին: Անալոգիայով կիրառվում են §§ 1, 2, 6, 7, 9-ը:

§ 9

Եթե երկաթուղին մեղավորություն չունի, ապա փոխադրման խոչընդոտի դեպքում այն կարող է գանձել պարապուրդի համար վճարները:

§ 10

33-րդ հոդվածի համաձայն գործող փոխադրումների նկատմամբ գործում են 32-րդ հոդվածի դրույթները:

Հոդված 34 Բեռի հանձնման խոչընդոտները

§ 1

Բեռի հանձնման խոչընդոտների առկայության դեպքում երկաթուղին ցուցումներ ստանալու նպատակով պետք է անհապաղ տեղեկացնի առաքողին:

§ 2

Եթե բեռի հանձնման խոչընդոտները վերացվում են մինչև նշանակման կայարանի կողմից առաքողի ցուցումների ստանալը, ապա բեռը պետք է հանձնվի ստացողին: Առաքողին պետք է անհապաղ հայտնվի այդ մասին:

§ 3

Եթե ստացողը հրաժարվում է բեռն ընդունելուց, ապա առաքողն իրավունք ունի ցուցումներ տալ անգամ այն դեպքում, երբ նա չի կարող ներկայացնել սպրանքագրի կրկնօրինակը:

§ 4

Առաքողն սպրանքագրում կատարած նշումով կարող է պահանջել նաև, որպեսզի բեռի հանձնման խոչընդոտների առաջացման դեպքում բեռն անմիջապես ծառայողական կարգով հետ ուղարկվի իրեն: Հակառակ դեպքում անհրաժեշտ է նրա հստակ արտահայտված համաձայնությունը:

§ 5

Վերոնշյալ կետերում չնախատեսված մնացած դեպքերում բեռը հանձնելու պարտավորված երկաթուղին գործում է բեռի հանձնման վայրում գործող դրույթների համաձայն:

Եթե բեռը վաճառվում է, ապա բեռը ծանրաբեռնող վճարումների պահումով հասույթը պետք է փոխանցվի առաքողին: Եթե հասույթի գումարը քիչ է այդ վճարումների չափից, ապա առաքողը պարտավոր է վճարել տարբերությունը:

§ 6

Եթե բեռի հանձնման խոչընդոտն առաջանում է 31-րդ հոդվածի համաձայն ստացողի կողմից փոխադրման պայմանագիրը փոփոխելուց հետո, ապա երկաթուղին պետք է տեղեկացնի նշվածի մասին այդ ստացողին: Անալոգիայով կիրառվում են §§ 1, 2, 6-ը:

§ 7

34-րդ հոդվածի համաձայն գործող փոխադրումների նկատմամբ գործում են 32-րդ հոդվածի դրույթները:

Բաժին IV Պատասխանատվություն

Հոդված 35 Երկաթուղիների կողեկալի պատասխանատվությունը

§ 1

Ապրանքագրով բեռը փոխադրման ընդունած երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում փոխադրման կատարման համար ամբողջ ճանապարհի ընթացքում մինչև դրա հանձնումը:

§ 2

Յուրաքանչյուր հաջորդ երկաթուղի բեռն ապրանքագրով ընդունելու կապակցությամբ մասնակցում է փոխադրման պայմանագրին տվյալ փաստաթղթի դրույթների համաձայն և կատարում է դրանից բխող պարտավորություններ՝ չխախտելով նշանակման կայարանին վերաբերող 55-րդ հոդվածի § 3-ի դրույթները:

Հոդված 36 Պատասխանատվության սահմանները

§ 1

Երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում վնասի համար, որը պատճառվել է բեռի լրիվ կամ մասնակի կորստի կամ բեռը փոխադրման ընդունելու պահից մինչև դրա հանձնումը տեղի ունեցած բեռի վնասման, ինչպես նաև բեռը տեղ հասցնելու ուշացման հետևանքով:

§ 2

Երկաթուղին ազատվում է այդ պատասխանատվությունից, եթե կորուստը, վնասումը կամ ուշացումն առաջանում են իրավասու անձի մեղքով, երկաթուղու մեղավորությանը չվերաբերող նրա կարգադրության, ինչպես նաև բեռի հատուկ անբավարարության (ներքին վնասում, կորուստ և այլն) կամ այնպիսի հանգամանքների հետևանքով, որոնցից երկաթուղին չէր կարող խուսափել և որոնց հետևանքները չէր կարող կանխարգելել:

§ 3

Երկաթուղին ազատվում է այդ պատասխանատվությունից, եթե կորուստը կամ վնասումն առաջանում են հատուկ ռիսկից, որը կապված է հետևյալ հանգամանքներից մեկի կամ երկուսի հետ.

- ա) փոխադրումն իրականացվում է բաց շարժակազմով՝ կիրառվող դրույթների կամ առաքողի և երկաթուղու միջև ապրանքագրում նշված պայմանավորվածության համաձայն,

- բ) բեռի փաթեթավորման բացակայություն կամ անբավարար վիճակ, եթե տվյալ բեռն իր հատկություններով փաթեթավորման բացակայության կամ փաթեթավորման անբավարար վիճակի դեպքում ենթակա է կորստի կամ վնասվելու,
- գ) բեռի բեռնումն առաքողի կամ բեռնաթափումն ստացողի կողմից իրականացվում է կիրառվող դրույթների կամ առաքողի և երկաթուղու միջև ապրանքագրում նշված պայմանավորվածության կամ ստացողի և երկաթուղու միջև պայմանավորվածության համաձայն,
- դ) անբավարար բեռնում, եթե բեռնումն իրականացրել է առաքողը կիրառվող դրույթների կամ առաքողի և երկաթուղու միջև ապրանքագրում նշված պայմանավորվածության համաձայն,
- ե) մաքսային կամ այլ վարչական ձևակերպումները կատարվում են առաքողի, ստացողի կամ լիազորված անձի կողմից,
- զ) որոշակի բեռների բնական հատկությունները, որոնց հետևանքով դրանք ենթակա են լրիվ կամ մասնակի կորստի կամ վնասման, մասնավորապես կտրվելու, ժանգոտվելու, փակ տարածությունում վնասվելու, չորանալու, քափահարվելու հետևանքով,
- է) փոխադրման չթույլատրվող կամ հատուկ պայմանների պահպանմամբ փոխադրման թույլատրվող իրերի և առարկաների սխալ, ոչ հստակ կամ ոչ լրիվ անվանում տալը կամ առաքողի կողմից հատուկ պայմանների պահպանմամբ փոխադրման թույլատրվող առարկաների համար նշանակված անվտանգության միջոցների չկատարումը,
- ը) կենդանի անասունների փոխադրումը,
- թ) կիրառվող դրույթների կամ առաքողի և երկաթուղու միջև ապրանքագրում նշված պայմանավորվածության համաձայն փոխադրումը պետք է կատարվի ուղեկցորդի ուղեկցությամբ, եթե կորուստը կամ վնասումն առաջացել են վտանգի հետևանքով, որը պետք է կանխարգելել ուղեկցորդը:

Հոդված 37 Ապացուցման ծանրությունը (պարտավորությունը)

§ 1

Երկաթուղու վրա է դրվում այն բանի ապացուցումը, որ կորուստը, վնասումը կամ ուշացումով հանձնումը պայմանավորված են 36-րդ հոդվածի § 1-ում հիշատակված փաստերից մեկով:

§ 2

Եթե երկաթուղին սահմանում է, որ կորուստը կամ վնասումը կարող էին առաջանալ, հաշվի առնելով 36-րդ հոդվածի § 3-ում հիշատակված հատուկ ռիսկերից մեկի կամ մի քանիսի պատճառով առաջացած փաստացի հանգամանքները, ապա ենթադրվում է, որ վնասն առաջացել է դրանից: Սակայն իրավագոր անձն իրավունք է պահպանում ապացուցել, որ վնասն ամբողջությամբ կամ մասնակիորեն չի պատճառվել այդ ռիսկերից մեկի արդյունքում:

Այդ ենթադրությունն ուժ չունի 36-րդ հոդվածի § 3-ի ա) կետով նախատեսված դեպքերում, եթե առկա է անչափ մեծ քանակությամբ կամ ամբողջ բեռի կորուստ:

Հոդված 38 Ենթադրությունը վերաառաքման դեպքում

§ 1

Եթե Միասնական իրավական կանոնների համաձայն փոխադրվող առաքումը վերաառաքվում է նույն իրավական կանոնների համաձայն և եթե այդ վերաառաքումից հետո տեղի է ունենում մասնակի կորուստ կամ վնասում, ապա ենթադրվում է, որ մասնակի կորուստը կամ վնասումն առաջացել են վերջին փոխադրման պայմանագրի գործողության

ընթացքում, եթե առաքումը գտնվել է երկաթուղու պահպանության ներքո և վերաառաքվել է այն չփոփոխված վիճակում, որում այն ժամանել է վերաառաքման կայարան:

§ 2

Այդ ենթադրությունը գործում է նաև այն դեպքում, երբ մինչև վերաառաքումը գործող փոխադրման պայմանագիրը չի ընկնում Միասնական իրավական կանոնների գործողության տակ, եթե սկզբնական առաքման կայարանից մինչև վերջին նշանակման կայարանը բեռի ուղիղ փոխադրման ժամանակ կիրառվում են տվյալ իրավական կանոնները:

Բացի դրանից, տվյալ ենթադրությունը գործում է այն դեպքում, երբ մինչև վերաառաքումը գործող փոխադրման պայմանագիրն ընկնում է ուղիղ միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին այլ համադրելի միջազգային պայմանագրի գործողության տակ, և այդ համաձայնագիրը Միասնական իրավական կանոնների դրույթների համաձայն կատարված առաքումների օգտին պարունակում է նման իրավաբանական ենթադրություն:

Հոդված 39

Բեռի կորստի ենթադրումը

§ 1

Իրավասու անձն առանց հետագա ապացուցման կարող է բեռը համարել կորսված, եթե տեղ հասցնելու ժամկետի ավարտից հետո 30 օրվա ընթացքում այն չի հանձնվում ստացողին կամ տրվում նրա տնօրինությանը:

§ 2

Իրավասու անձը կորսված բեռի դիմաց փոխհատուցում ստանալիս կարող է գրավոր կերպով պահանջել, որպեսզի ինքն անմիջապես տեղեկացվի կորսված բեռի հայտնաբերման մասին փոխհատուցման տրման օրից մեկ տարվա ընթացքում:

§ 3

Նշված ծանուցումը ստանալուց հետո 30 օրվա ընթացքում իրավագոր անձը կարող է պահանջել, որպեսզի բեռն իրեն հանձնվի ուղևորության երթուղու կայարաններից մեկում: Այդ դեպքում նա պետք է վճարի բեռի փոխադրման արժեքը առաքման կայարանից մինչև հանձնման կայարանը և վերադարձնի ստացված փոխհատուցումը դրանում ներառված հնարավոր ծախսերի պահումով: Սակայն նա պահպանում է փոխհատուցում պահանջելու իր իրավունքը 43-րդ և 46-րդ հոդվածների համաձայն ժամկետանց տեղ հասցնելու համար:

§ 4

§ 2-ով նախատեսված պահանջի կամ § 3-ով նախատեսված ժամկետում ցուցումների բացակայության դեպքում, կամ եթե բեռը հայտնաբերվում է փոխհատուցումը վճարելուց մեկ տարի հետո, երկաթուղին տնօրինում է դրանք՝ համաձայն տվյալ պետության օրենքների և կանոնների:

Հոդված 40

Կորստի դեպքում փոխհատուցումը

§ 1

Բեռի լրիվ կամ մասնակի կորստի դեպքում երկաթուղին, բացառությամբ բոլոր այլ վնասների, պետք է վճարի փոխհատուցում բեռը փոխադրման ընդունելու օրը տվյալ վայրում գործող բիրժայի փոխարժեքի հիման վրա, իսկ վերջինիս բացակայության դեպքում՝ շուկայական գնի հիման վրա, իսկ և՛ առաջինի, և՛ երկրորդի բացակայության դեպքում՝ հաշվարկված նման կարգի և հատկության բեռի սպառման գնի հիման վրա :

§ 2

Փոխհատուցումը չպետք է գերազանցի պակասող բրուտո քաշի մեկ կիլոգրամի դիմաց 17 հաշվարկային միավորը

§ 3

Բացի դրանից, երկաթուղին պետք է փոխհատուցի բեռի փոխադրման արժեքը, մաքսային և այլ վճարները, որոնք ծախսվել են կորսված բեռի փոխադրման համար:

Հոդված 41

Բեռի քաշը պակասելու դեպքում պատասխանատվությունը

§ 1

Այն բեռների նկատմամբ, որոնք իրենց բնական հատկությունների պատճառով, որպես կանոն, փոխադրման ժամանակ զգում են իրենց քաշը, անկախ բեռի փոխադրման տարածությունից, երկաթուղին պատասխանատու է պակասած այն մասի համար, որը գերազանցում է ներքոհիշյալ նորմերը, ըստ տոկոսների.

- ա) հեղուկ կամ խոնավ վիճակում փոխադրման հանձնված բեռների համար՝ երկու տոկոս;
- բ) չոր բեռների համար՝ մեկ տոկոս:

§ 2

Երկաթուղին չի կարող հղում կատարել § 1-ի համաձայն պատասխանատվության սահմանափակման վրա, եթե ապացուցվի, որ տվյալ պարագայում քաշի պակասումն առաջացել է այլ պատճառներով, որոնք որոշիչ են հանդիսացել թույլատրելի նորմերի համար:

§ 3

Եթե մեկ ապրանքագրով փոխադրվում են մի քանի բեռնային տեղեր, ապա պակասելու հաշվարկը կատարվում է ամեն տեղի համար, եթե առաքման ժամանակ նրա քաշը կամ առանձին նշվել է ապրանքագրում, կամ կարող է որոշվել այլ եղանակով:

§ 4

Ամբողջ բեռի կամ մի քանի բեռնային տեղերի լրիվ կորստի դեպքում փոխհատուցման հաշվարկման ժամանակ պակասելու նորմերը հաշվի չեն առնվում:

§ 5

Սույն հոդվածով 36-րդ և 37-րդ հոդվածների դրույթները չեն խախտվում:

Հոդված 42

Վնասվելու դեպքում փոխհատուցումը

§ 1

Բեռը վնասվելու դեպքում երկաթուղին, բացառությամբ բոլոր այլ վնասների, պետք է փոխհատուցում վճարի, որը համապատասխանում է ուղեբեռի արժեքի նվազեցմանը: Այդ գումարը հաշվարկվում է 40-րդ հոդվածի համաձայն որոշվող բեռի արժեքի հիման վրա կիրառվող այդ բեռի արժեքի նվազեցման տոկոսով, որը սահմանված է նշանակման վայրում:

§ 2

Փոխհատուցումը չպետք է գերազանցի.

- ա) եթե ամբողջ առաքման արժեքը վնասվելու հետևանքով նվազեցված է, ապա այն գումարը, որը կտրվեր լրիվ կորստի դեպքում,
- բ) եթե վնասվելու հետևանքով նվազեցված է միայն առաքման մի մասի արժեքը, ապա այն գումարը, որին կարող էր այն հասնել մասնակի կորստի դեպքում, որի արժեքը նվազեցված է:

§ 3

Երկաթուղին, բացի դրանից, պետք է փոխհատուցի § 1-ում նշված համամասնությամբ 40-րդ հոդվածի § 3-ում հիշատակված ծախսերը:

Հոդված 43**Ժամկետանց տեղ հասցնելու դեպքում փոխհատուցումը****§ 1**

Եթե վնասը, ներառյալ բեռի վնասումը, առաջացել է բեռը ժամկետանց տեղ հասցնելու հետևանքով, ապա երկաթուղին պետք է փոխհատուցում վճարի, որի գումարը չի կարող գերազանցել բեռի արժեքի քառապատիկը:

§ 2

Բեռի լրիվ կորստի դեպքում § 1-ի համաձայն կատարվող փոխհատուցումը չի կարող միացվել 40-րդ հոդվածով նախատեսված փոխհատուցմանը:

§ 3

Բեռի մասնակի կորստի դեպքում փոխհատուցումը § 1-ի համաձայն չի կարող գերազանցել առաքման չկորսված մասի արժեքի եռապատիկը:

§ 4

Բեռի վնասվելու դեպքում, որը չի հանդիսանում տեղ հասցնելու ուշացման հետևանք, § 1-ում նախատեսված փոխհատուցումն անհրաժեշտության դեպքում միացվում է 42-րդ հոդվածում նշված փոխհատուցմանը:

§ 5

§ 1-ում նախատեսված փոխհատուցման համակցությունը, որը ներառում է 40-րդ և 42-րդ հոդվածներում նշված փոխհատուցումները, ոչ մի պարագայում չպետք է գերազանցի բեռի լրիվ կորստի դեպքում վճարման ենթակա փոխհատուցումը:

§ 6

Եթե 27-րդ հոդվածի § 1-ի համաձայն տեղ հասցնելու ժամկետը սահմանված է եղել փոխադրման պլանի հիման վրա, ապա միջազգային սակագներում կամ հատուկ համաձայնագրերում երկաթուղին կարող է նախատեսել փոխհատուցման այլ եղանակներ, որոնք տարբերվում են § 1-ում նշվածներից:

Եթե այդ դեպքում 27-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն տեղ հասցնելու ժամկետն ուշացվի, ապա իրավասու անձը կարող պահանջել կա՛մ վերոնշյալ § 1-ում նախատեսված փոխհատուցում, կա՛մ կիրառվող միջազգային սակագներում կամ հատուկ համաձայնագրերում սահմանված փոխհատուցում:

Հոդված 44**Պատասխանատվության սահմանափակման իրավունքի կորուստ**

25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 և 46-րդ հոդվածներում նախատեսված պատասխանատվության սահմանափակման մասին դրույթները չեն կիրառվում, եթե ապացուցվի, որ առաջացած վնասը հանդիսանում է երկաթուղու գործողության կամ անփութության կամ այդ վնասն առաջացնելու մտադրության արդյունք կամ եթե ռիսկայնության պայմաններում գիտակցվել է, որ հնարավոր է նման վնասի պատճառումը:

Հոդված 45**Որոշակի սակագներով փոխհատուցման սահմանափակումը**

Եթե երկաթուղին հատուկ կամ բացառիկ սակագների միջոցով տրամադրում է փոխադրման հատուկ պայմաններ, որոնք սովորական սակագներով հաշվարկված փոխադրման վճարի համեմատությամբ պարունակում են զեղչեր, ապա նա կարող է սահմանափակել իրավասու

անձին առաքման ուշացման դեպքում վճարվելիք փոխհատուցման չափը, եթե նման սահմանափակում նախատեսված է սակագնով:

Եթե այդ փոխադրման պայմանները պետք է կիրառվեն միայն ճանապարհի որոշակի հատվածում, ապա երկաթուղին կարող է հղում կատարել սահմանափակմանը միայն այն դեպքում, երբ փոխհատուցումը հիմնավորող փաստը կատարվել է ուղևորության այդ մասում:

Հոդված 46 Փոխհատուցումը առաքման նկատմամբ շահագրգռություն հայտարարելու դեպքում

Եթե առաքման նկատմամբ շահագրգռություն է հայտարարվել, ապա 40, 42, 43 և 45-րդ հոդվածներում նախատեսված փոխհատուցումներից բացի կարող է փոխհատուցում պահանջվել այլ ապացուցված վնասների համար, ընդհուպ մինչև հայտարարված գումարի չափը:

Հոդված 47 Փոխհատուցման տոկոսների վերահաշվում և ավելացում

§ 1

Եթե փոխհատուցման հաշվարկը պահանջում է արտարժույթով արտահայտված գումարի փոխանցում, ապա այդ փոխանցումն իրականացվում է փոխհատուցման պահին և վճարման վայրում գործող փոխարժեքով:

§ 2

Իրավասու անձը կարող է պահանջել փոխհատուցման վրա տոկոսների հավելագրում տարեկան հինգ տոկոսի չափով՝ 53-րդ հոդվածի համաձայն գանգատը ներկայացնելու օրվանից սկսած, կամ եթե գանգատ չի ներկայացվել, ապա հայց ներկայացնելու օրից սկսած:

§ 3

Տոկոսները հավելագրվում են միայն այն դեպքում, երբ յուրաքանչյուր ապրանքագրի համար փոխհատուցումը գերազանցում է 8 հաշվարկային միավորը:

§ 4

Եթե իրավագոր անձը իր համար նշված անհրաժեշտ ժամկետում երկաթուղուն չներկայացնի հաստատող փաստաթղթեր, որոնք անհրաժեշտ են գանգատի վերջնական որոշման համար, ապա տոկոսների հավելագրումը դադարեցվում է այդ ժամկետը լրանալու պահից և մինչև այդ փաստաթղթերի փոխանցումը:

Հոդված 48 Երկաթուղային-ծովային համակցված հաղորդակցու-թյան ժամանակ պատասխանատվությունը

§ 1

Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի § 2-ում նշված գծերով երկաթուղային-ծովային համակցված փոխադրումների ժամանակ յուրաքանչյուր պետություն կարող է պատասխանատվությունից ազատելու ներքոհիշյալ բոլոր պատճառներն ավելացնել 36-րդ հոդվածում նախատեսվածներին՝ պահանջելով Միասնական իրավական կանոններում ընդգրկված գծերի ցանկում համապատասխան նշում կատարել:

Նավը վարձով տված անձը կարող է հղում կատարել այդ պատճառների վրա միայն այն դեպքում, երբ ապացուցի, որ կորուստը, վնասումը կամ առաքման տեղ հասցնելու հետաձգումը կատարվել է ծովային գծում՝ բեռը նավ բեռնելուց սկսած մինչև նավից դրա բեռնաթափումը:

Պատասխանատվությունից ազատելու այդ պատճառները հետևյալն են.

- ա) հրամանատարի, նավի անձնակազմի, նավատարի կամ նավի ղեկավարման կամ շահագործման ժամանակ նավը վարձով տված անձի մոտ ծառայող անձանց գործողությունները, անփութությունը կամ վրիպումը,
- բ) նավի վատ ծովագնացության հատկությունները, եթե նավը վարձով տված անձն ապացուցի, որ դրանք իր կողմից նավը պատշաճ կերպով նավագնացության պատրաստելու կամ այն համապատասխան անձնակազմով համալրելու, նավի բոլոր մասերը, որտեղ բեռնվում են բեռները դրանց ընդունման, փոխադրման և պահպանման համար, կահավորելու և պարենով ապահովելու կամ վերանորոգելու և սարքավորելու ոչ բավարար ձգտման հետևանք չեն,
- գ) հրդեհը, եթե նավը վարձով տված անձն ապացուցի, որ այն իր, ինչպես նաև հրամանատարի, նավի անձնակազմի, նավատարի կամ նավը վարձով տված անձի մոտ ծառայող անձանց մեղքով չի առաջացել,
- դ) ծովում կամ ծովագնացության համար պիտանի այլ ուղիներում տեղ գտած ռիսկը, վտանգը կամ դժբախտ պատահարները,
- ե) ծովում մարդկանց և նրանց ունեցվածքի փրկումը կամ փրկելու փորձը;
- զ) բեռի բարձումը տախտակամածի վրա, եթե առաքողն ապրանքագրում տվել է իր համաձայնությունը, և եթե բեռը չի փոխադրվում երկաթուղային վագոնով:

Պատասխանատվությունից ազատելու վերոհիշյալ պատճառները չեն վերացնում և չեն սահմանափակում նավը վարձով տված անձի ընդհանուր պարտավորությունները, մասնավորապես նավը պատշաճ կերպով նավագնացության պատրաստելու կամ այն համապատասխան անձնակազմով համալրելու, նավի բոլոր մասերը, որտեղ բեռնվում են բեռները դրանց ընդունման, փոխադրման և պահպանման համար, կահավորելու և պարենով ապահովելու կամ վերանորոգելու և սարքավորելու մասին պատշաճ հոգ տանելու պարտավորությունները:

Սակայն նավը վարձով տված անձը պատասխանատվություն է կրում վերոհիշյալ դեպքերում, եթե իրավասու անձն ապացուցում է, որ կորուստը, վնասումը կամ առաքման տեղ հասցնելու հետաձգումը կատարվել է նավը վարձով տված անձի, հրամանատարի, նավի անձնակազմի, նավատարի կամ նավը վարձով տված անձի մոտ ծառայող անձանց մեղքով:

§ 2

Եթե միևնույն ծովային ուղին սպասարկվում է մի քանի ձեռնարկությունների կողմից, որոնք Կոնվենցիայի 10-րդ հոդվածի § 3-ի համաձայն մտցված են ցանկում, ապա այդ բոլոր ձեռնարկությունների համար պետք է գործեն պատասխանատվության մասին միասնական դրույթներ:

Եթե այդ ձեռնարկությունները մտցված են ցանկում մի քանի պետությունների առաջարկությամբ, ապա դրանից բացի անհրաժեշտ է այդ պետությունների միջև ձեռք բերված նախնական համաձայնությունը պատասխանատվության մասին նշված դրույթների կիրառման հարցում:

§ 3

Սույն հոդվածի համաձայն ձեռնարկված միջոցների մասին պետք է հայտնվի Կենտրոնական բյուրոյին: Դրանք ուժի մեջ են մտնում Կենտրոնական բյուրոյի կողմից այլ պետությունների հասցեին դրանց մասին տեղեկատվությունն ուղարկելու օրից սկսած ոչ շուտ, քան 30 օր հետո:

Այդ միջոցները չեն վերաբերում ճանապարհին գտնվող առաքումներին:

Երկաթուղին ազատվում է Միասնական իրավական կանոնների համաձայն իրեն վերագրվող պատասխանատվությունից, եթե վնասը պայմանավորված է միջուկային իրադարձությամբ, և եթե տվյալ պետության միջուկային էներգիայի բնագավառում պատասխանատվության մասին օրենքների և կանոնների համաձայն, տվյալ վնասի համար պատասխանատվություն է կրում միջուկային սարքավորման սեփականատերը կամ նրան հավասար իրավունքներ ունեցող անձը:

Հոդված 50 **Իր աշխատողների համար երկաթուղու պատասխանատվությունը**

§ 1
Երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում իր աշխատողների և այլ անձանց համար, որոնց ծառայություններից նա օգտվում է փոխադրման իրականացման համար: Սակայն, եթե այդ աշխատողները կամ այլ անձինք շահագրգիռ անձի պահանջով ապրանքագիր են լրացնում, թարգմանություն կատարում կամ որևէ այլ ծառայություն մատուցում, ապա նրանք դիտվում են որպես այն անձի հանձնակատար, որին ծառայություն է մատուցվել:

Հոդված 51 **Այլ հայցեր**

§ 1
Բոլոր դեպքերում, որոնց վրա տարածվում է Միասնական իրավական կանոնների կիրառումը, պատասխանատվության մասին ցանկացած հիմքով ցանկացած հայց կարող է ներկայացվել երկաթուղուն միայն այդ Միասնական իրավական կանոնների պայմաններով և սահմաններում: Նույնը վերաբերում է նաև ծառայողների և այլ անձանց նկատմամբ ներկայացվող բոլոր հայցերին, որոնց համար 50-րդ հոդվածի համաձայն երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում:

Բաժին IV **Իրավունքի իրազործում**

Հոդված 52 **Ուղեբեռի մասնակի կորստի կամ վնասվելու հավաստումը**

§ 1
Եթե երկաթուղին հայտնաբերում կամ ենթադրում է կամ իրավագոր անձը պնդում է, որ տեղի է ունեցել բեռի մասնակի կորուստ կամ վնասում, ապա երկաթուղին, կախված վնասի տեսակից, պետք է հնարավորության դեպքում իրավասու անձի ներկայությամբ վավերագրում արձանագրի բեռի վիճակը, քաշը և, հնարավորության սահմաններում, վնասի չափերը և պատճառը, ինչպես նաև դրա առաջացման պահը: Իրավասու անձին պետք է անվճար տրամադրվի այդ վավերագրի պատճենը:

§ 2
Եթե իրավագոր անձը չի ընդունում վավերագրի հավաստումը, ապա նա կարող է պահանջել, որպեսզի բեռի վիճակը և քաշը, ինչպես նաև վնասի պատճառն ու չափերը արձանագրվեն շահագրգիռ կողմերի կամ դատարանի կողմից նշանակված փորձագետի կողմից: Այդ ընթացակարգն ընկնում է այն պետության օրենքների և կանոնների գործողության տակ, որում կատարվել է հավաստումը:

Հոդված 53 **Գանգատները**

§ 1

Փոխադրման պայմանագրին վերաբերող գանգատները պետք է ներկայացվեն 55-րդ հոդվածում նշված երկաթուղիներին գրավոր կարգով:

§ 2

Գանգատի ներկայացման իրավունքը պատկանում է 54-րդ հոդվածի համաձայն երկաթուղուն հայց ներկայացնելու իրավունք ունեցող անձանց:

§ 3

Առաքողը գանգատ ներկայացնելու համար պետք է ներկայացնի ապրանքագրի կրկնօրինակը: Դրա անհնարինության դեպքում նա պետք է ներկայացնի ստացողի թույլտվությունը կամ ապացույցի, որ ստացողը հրաժարվել է ընդունել առաքումը:

Ստացողը գանգատ ներկայացնելու համար պետք է ներկայացնի ապրանքագիրը, եթե այն փոխանցվել է իրեն:

§ 4

Ապրանքագիրը, ապրանքագրի կրկնօրինակը և այլ փաստաթղթեր, որոնք իրավասու անձը նպատակահարմար է գտնում կցել, պետք է ներկայացվեն բնօրինակով կամ պատճենով, ընդ որում երկաթուղու պահանջով պատճենը պետք է պատշաճ կերպով հաստատված լինի:

Գանգատի վերաբերյալ հարցի վերջնական որոշման ժամանակ երկաթուղին կարող է պահանջել, որ ներկայացվեն ապրանքագրի, ապրանքագրի կրկնօրինակի և հարկային վճարումները հաստատող այլ փաստաթղթերի բնօրինակները, որպեսզի դրանց վրա նշում կատարվի տվյալ հարցի վերջնական կարգավորման մասին:

Հոդված 54

Դատական կարգով երկաթուղու հանդեպ հայց ներկայացնելու իրավունք ունեցող անձինք

§ 1

Փոխադրման պայմանագրի հիման վրա մուծված գումարների վերադարձման հայց ներկայացնելու իրավունք ունի միայն այն անձը, որը կատարել է վճարումը:

§ 2

17-րդ հոդվածի համաձայն հարկային վճարումների հետ կապված հայց կարող է ներկայացնել միայն առաքողը:

§ 3

Փոխադրման պայմանագրի հիման վրա մնացած հայցերը ներկայացնելու իրավունք ունեն.

ա) առաքողը, մինչև այն պահը, երբ ստացողը`

- 1) վերցրել է ապրանքագիրը,
- 2) ընդունել է բեռը, կամ
- 3) օգտվել է 28-րդ հոդվածի § 4-ով և 31-րդ հոդվածով նախատեսված իրավունքներից,

բ) ստացողը, մինչև այն պահը, երբ ինքը`

- 1) վերցրել է ապրանքագիրը,
- 2) ընդունել է բեռը,
- 3) օգտվել է 28-րդ հոդվածի § 4-ով նախատեսված իրավունքներից, կամ
- 4) օգտվել է 31-րդ հոդվածով նախատեսված իրավունքներից. սակայն հայց ներկայացնելու այդ իրավունքը կորցնում է ուժը, եթե 31-րդ հոդվածի § 1-ի գ) ենթակետի համաձայն, ստացողի կողմից նշված անձը վերցրել է

ապրանքագիրը, ստացել է բեռը կամ օգտվել է 28-րդ հոդվածի § 4-ով նախատեսված իրավունքներից:

§ 3

Առաքողը հայց ներկայացնելիս պետք է ներկայացնի ապրանքագրի կրկնօրինակը: Դրա անհնարինության դեպքում § 3-ի ա) ենթակետի համաձայն հայց ներկայացնելու համար նա պետք է ներկայացնի ստացողի թույլտվությունը կամ ապացույցի, որ վերջինս հրաժարվել է ընդունել առաքումը: Ստացողը հայց ներկայացնելիս պետք է ներկայացնի ապրանքագիրը, եթե այն փոխանցվել է իրեն:

Հոդված 55 Երկաթուղիներ, որոնց հանդեպ դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել

§ 1

Փոխադրման պայմանագրի հիման վրա վճարված և սխալմամբ ստացված գումարի վերադարձման հայցը դատական կարգով կարող է ներկայացվել գումարը զանձած երկաթուղու կամ այն երկաթուղու նկատմամբ, որի օգտին գանձվել է գումարը:

§ 2

17-րդ հոդվածով նախատեսված հարկային վճարումներին վերաբերող հայցերը կարող են դատական կարգով ներկայացվել միայն առաքման երկաթուղուն:

§ 3

Փոխադրման պայմանագրով դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել առաքման և նշանակման երկաթուղիներին կամ այն երկաթուղուն, որի գծերի վրա տեղի են ունեցել բողոքի պատճառ դարձած փաստերը: Նշանակման երկաթուղուն դատական կարգով այդ հայցերը կարող են ներկայացվել նույնիսկ այն դեպքում, երբ այն չի ստացել ո՛չ բեռը, և ո՛չ էլ ապրանքագիրը:

§ 4

Եթե հայցվորը կարող է հայց ներկայացնել երկաթուղիներից որևէ մեկին, ապա ընտրության իրավունքը կորցնում է իր ուժը հայցը երկաթուղիներից որևէ մեկին ներկայացնելու պահից:

§ 5

Որպես հակընդդեմ հայց կամ առարկություն հայցերը դատական կարգով կարող են ներկայացվել նաև այլ երկաթուղու, որի մասին չի խոսվում §§ 1-ում, 2-ում և 3-ում, եթե նախնական հայցը հիմնված է նույն փոխադրման պայմանագրի վրա:

Հոդված 56 Իրավասություն

§ 1

Եթե միջկառավարական պայմանագրերում կամ կոնցեսիաներում այլ բան նախատեսված չէ, ապա Միասնական իրավական կանոնների վրա հիմնված հայցերը կարող են ներկայացվել միայն այն պետության իրավասու դատարաններին, որին պատկանում է այն երկաթուղին, որի նկատմամբ հայց է ներկայացվել:

Եթե երկաթուղին շահագործում է մի քանի ինքնուրույն ցանցեր տարբեր պետություններում, ապա այդ ցանցերից յուրաքանչյուրը սույն պարագրաֆի դրույթների կիրառման համար դիտվում է որպես ինքնուրույն երկաթուղի:

Հոդված 57 Երկաթուղուն ներկայացվող հայցի ուժը կորցնելը

§ 1

Իրավասու անձի կողմից բեռն ընդունելու պահից բեռի մասնակի կորստի, վնասման կամ առաքումը տեղ հասցնելու ուշացման դեպքերում փոխադրման պայմանագրի հիման վրա երկաթուղուն ներկայացվող հայցերը կորցնում են իրենց ուժը:

§ 2

Սակայն, հայցերը չեն կորցնում իրենց ուժը.

- ա) բեռի մասնակի կորստի կամ վնասման դեպքում, եթե.
 - 1) 52-րդ հոդվածի համաձայն, մինչև բեռի ընդունումը կորուստը կամ վնասումը հաստատվել են իրավասու անձի կողմից,
 - 2) 52-րդ հոդվածի համաձայն, կատարվելիք հաստատումը չի կատարվել երկաթուղու մեղքով:
- բ) բեռն ընդունելուց հետո միայն իրավասու անձի կողմից հայտնաբերված աննշան վնասի դեպքում, եթե իրավասու անձը.
 - 1) 52-րդ հոդվածի համաձայն, վնասը հայտնաբերելուց անմիջապես հետո պահանջում է վնասի հաստատում, և ոչ ուշ, քան բեռն ընդունելուց հետո յոթ օրվա ընթացքում, և
 - 2) բացի դրանից, ապացուցում է, որ վնասն առաջացել է բեռը փոխադրման ընդունելու և այն հանձնելու ժամանակամիջոցում:
- գ) առաքումը տեղ հասցնելու ուշացման դեպքում, եթե իրավասու անձը 60 օրվա ընթացքում ներկայացնում է իր իրավունքները 55-րդ հոդվածի § 3-ում նշված երկաթուղիներից մեկին,
- դ) եթե իրավասու անձն ապացուցում է, որ վնասի առաջացման պատճառ են հանդիսացել երկաթուղու կանխամտածված գործողությունները կամ ակնհայտ անզուրկությունը:

Հոդված 58

Հայցային վաղեմություն

§ 1

Փոխադրման պայմանագրի հիման վրա հայցերի ժամկետային վաղեմությունը լրանում է մեկ տարի հետո, սակայն ժամկետային վաղեմությունը կազմում է երկու տարի, եթե հայցը վերաբերում է՝

- ա) երկաթուղու կողմից ստացողից գանձվող հարկային վճարումների կատարմանը,
- բ) երկաթուղու կողմից կատարված բեռի վաճառքից հասույթի վճարմանը,
- գ) այն վնասին, որն առաջացել է գործողության կամ անփութության հետևանքով՝ կատարված կա՛մ այդ վնասը պատճառելու մտադրությամբ, կա՛մ էլ ռիսկով և այն բանի գիտակցմամբ, որ հնարավոր է նման վնասի պատճառումը,
- դ) 38-րդ հոդվածի § 1-ով նախատեսված դեպքերում մինչև վերաառաքումը գործող փոխադրման պայմանագրերից մեկին:

§ 2

Հայցային վաղեմության ժամկետի լրանալը սկսվում է՝

- ա) բեռի լրիվ կորստի փոխհատուցման նկատմամբ՝ առաքումը տեղ հասցնելու ժամկետից սկսած երեսուներորդ օրից,
- բ) մասնակի կորստի, վնասվելու կամ ուշացնելու համար փոխհատուցման նկատմամբ՝ հանձնման օրից,

- զ) փոխադրման արժեքի, այլ ծախսերի կամ լրացուցիչ վճարումների վերադարձման կամ փոխհատուցման, կամ սակագների սխալ կիրառման դեպքում կատարվող ուղղումների, սխալմամբ հավելագրման կամ բռնագանձման նկատմամբ՝
- 1) եթե վճարումը կատարվել է վճարման օրից,
 - 2) եթե վճարումը չի կատարվել բեռը փոխադրման ընդունելու օրից, եթե վճարման կատարումն առաքողի պարտականությունն է, կամ ստացողի կողմից ապրանքագիրն ընդունելու օրից, եթե վճարման կատարումն իր պարտականությունն է,
 - 3) եթե այդ գումարները վճարվել են ֆրանկովյան անդորրագրի միջոցով՝ երկաթուղու կողմից 15-րդ հոդվածի § 7-ով նախատեսված ծախսերի նախնական նախահաշիվը առաքողին փոխանցելու օրից. եթե այդ նախահաշիվը փոխանցված չի եղել, ապա երկաթուղու կողմից բողոքի ներկայացման ժամկետն սկսվում է առաքումը տեղ հասցնելու օրից երեսուն օր հետո:
- դ) երկաթուղու համար այն գումարի վճարման նկատմամբ, որը վճարվել է ստացողի կողմից առաքողի փոխարեն կամ ընդհակառակը, և որը երկաթուղին պետք է փոխհատուցի իրավասու անձին՝ փոխհատուցման պահանջի ներկայացման օրից,
- ե) 17-րդ հոդվածով նախատեսված հարկային վճարումների նկատմամբ՝ առաքումը տեղ հասցնելու ժամկետից սկսած երեսուներորդ օրից,
- զ) վաճառքից ստացած հասույթի վճարումների նկատմամբ՝ վաճառքի օրից,
- է) մաքսային կամ այլ վարչական մարմինների կողմից պահանջված լրացուցիչ վճարների նկատմամբ՝ այդ մարմինների կողմից պահանջի ներկայացման օրից,
- ը) մնացած դեպքերում այն օրից, երբ կարող են ներկայացվել իրավունքները:

Որպես հայցային վաղեմության լրանալու օր նշված օրը երբեք չի մտցվում ժամկետի մեջ:

§ 3

53-րդ հոդվածի համաձայն, անհրաժեշտ փաստաթղթերով երկաթուղուն գանգատ ներկայացնելու դեպքում հայցային վաղեմությունը կասեցվում է, երբ երկաթուղին գրավոր հավաստագրով մերժում է գանգատը և վերադարձնում փաստաթղթերը: Եթե գանգատը թույլատրվում է մասամբ, ապա հայցային վաղեմության ժամկետը գանգատի վիճելի հարցի նկատմամբ վերսկսվում է: Այն անձը, որը բողոքարկում է գանգատի ներկայացումը կամ հավաստագրի հանձնումը և փաստաթղթերի վերադարձը, պետք է ապացուցի իր իրավագործությունը:

Միևնույն պահանջին վերաբերող հետագա գանգատները չեն կասեցնում հայցային վաղեմությունը:

§ 4

Վաղեմության ժամկետը լրացած հայցերը չեն կարող ներկայացվել նաև որպես կրկնակի հայց կամ առարկություն:

§ 5

Հաշվի առնելով վերոհիշյալ դրույթները՝ հայցային վաղեմության ժամկետի կասեցման կամ ընդհատման համար գործում է ազգային օրենսդրությունը:

Բաժին V

Երկաթուղիների փոխհարաբերությունները

Հոդված 59

Երկաթուղիների միջև հաշվարկները

§ 1

Յուրաքանչյուր երկաթուղի, որը բեռի ընդունման կամ հանձնման ժամանակ վճարներ է գանձում կամ փոխադրման պայմանագրի հիման վրա այլ պահանջներ ներկայացնում, պետք է մասնակցող երկաթուղիներին վճարի նրանց հասանելիք մասը:

Վճարման կարգը կանոնակարգվում է երկաթուղիների միջև կնքված համաձայնագրերով:

§ 2

Առաքման երկաթուղին պատասխանատու է փոխադրման արժեքի և այլ վճարումների համար, որոնք նա չի գանձել, չնայած առաքողը 15-րդ հոդվածի համաձայն դրանք վերցրել էր իր վրա:

§ 3

Եթե նշանակման երկաթուղին հանձնում է բեռը, չգանձելով վճարումները և փոխադրման պայմանագրով հիմնավորված այլ պահանջները, ապա նա պատասխանատու է այդ գումարների համար:

§ 4

Եթե Կենտրոնական բյուրոն պարտատեր երկաթուղիներից մեկի պահանջով սահմանում է, որ երկաթուղիներից մեկը չի կատարում վճարումը, ապա փոխադրմանը մասնակցող մնացած բոլոր երկաթուղիները այդ ծախսերը պետք է կատարեն իրենց փոխադրման վճարումներին համամասնորեն:

Հոդված 60

Կորստի կամ վնասվելու դեպքում հետադարձ պահանջը

§ 1

Միասնական իրավական կանոնների համաձայն ուղեբեռի լրիվ կամ մասնակի կորստի կամ վնասվելու դեպքում փոխհատուցում վճարած երկաթուղին հետադարձ պահանջի իրավունք ունի այլ երկաթուղիների նկատմամբ, որոնք մասնակցում են փոխադրմանը, համաձայն հետևյալ դրույթների.

- ա) այն երկաթուղին, որի մեղքով վնաս է պատճառվում, հանդիսանում է դրա միակ պատասխանատվություն կրողը,
- բ) եթե վնասը հասցվում է մի քանի երկաթուղիների մեղքով, ապա յուրաքանչյուր երկաթուղի պատասխանատվություն է կրում իր կողմից պատճառված վնասի համար. եթե հնարավոր չէ տարբերել դրանք, ապա երկաթուղիների միջև փոխհատուցման չափերը բաշխվում են համաձայն գ) կետի.
- գ) եթե հնարավոր չէ ապացուցել, որ վնասը պատճառվել է մեկ կամ մի քանի երկաթուղիների կողմից, ապա փոխհատուցումը բաշխվում է փոխադրմանը մասնակցած բոլոր երկաթուղիների միջև, բացառությամբ այն երկաթուղիների, որոնց գծերի վրա չի պատճառվել վնասը. բաշխումը կատարվում է սակագին-կիլոմետրին համամասնորեն.

§ 2

Երկաթուղիներից մեկին հասանելիք, բայց չվճարված մասի վճարման անհնարինության դեպքում այն բաշխվում է փոխադրմանը մասնակցած երկաթուղիների միջև սակագին-կիլոմետրին համամասնորեն:

Հոդված 61

Առաքման ուշացման համար հետադարձ պահանջ

§ 1

60-րդ հոդվածը կիրառվում է առաքման տեղ հասցնելու ուշացման համար վճարված փոխհատուցման դեպքում: Եթե ուշացումը կատարվում է մի քանի երկաթուղիների մեղքով,

ապա փոխահատուցումը պետք է բաշխվի այդ երկաթուղիների միջև՝ իրենց համապատասխան գծերի վրա ուշացման տևողությանը համամասնորեն:

§ 2

27-րդ հոդվածով սահմանված առաքման տեղ հասցնելու ժամկետները բաշխվում են հետևյալ կերպ.

- ա) եթե փոխադրմանը մասնակցում է երկու երկաթուղի, ապա՝
- 1) առաքման համար ժամկետը բաժանվում է երկու հավասար մասերի,
 - 2) փոխադրման համար ժամկետը բաշխվում է սակագին-կիլոմետրին համամասնորեն,
- բ) եթե փոխադրմանը մասնակցում են երեք և ավելի երկաթուղիներ, ապա՝
- 1) առաքման համար ժամկետը բաժանվում է երկու հավասար մասերի առաքման երկաթուղու և նշանակման երկաթուղու միջև,
 - 2) փոխադրման համար ժամկետը բաշխվում բոլոր մասնակից երկաթուղիների միջև հետևյալ կերպ՝
 - մեկ երրորդը՝ հավասար մասերով,
 - երկու երրորդը՝ սակագին-կիլոմետրին համամասնորեն:

§ 3

Տեղ հասցնելու լրացուցիչ ժամկետները, որի իրավունքն ունի երկաթուղիներից մեկը, ավելացվում են այդ երկաթուղուն:

§ 4

Բեռը փոխադրման ներկայացնելուց մինչև առաքման ժամկետի սկիզբն ընկած ժամանակը ավելացվում է բացառապես առաքման երկաթուղուն:

§ 5

Վերոհիշյալ բաշխումը կիրառվում է միայն այն դեպքում, եթե տեղ հասցնելու ընդհանուր ժամկետը չի պահպանվում:

Հոդված 62

Հետադարձ պահանջի ներկայացման ընթացակարգը

§ 1

60-րդ և 61-րդ հոդվածներով նախատեսված հետադարձ պահանջներից մեկը ներկայացրած երկաթուղու կատարած վճարման հիմնավորումը չի կարող վիճարկվել այն երկաթուղու կողմից, որին ներկայացվում է հետադարձ պահանջը, եթե փոխահատուցումը սահմանվում է դատական կարգով, և այդ վերջին երկաթուղին դատաքննությանը մասնակցելու համար պատշաճ կերպով կանչվում է դատարան: Դատավորը, որին ներկայացվում է հիմնական հայցը, սահմանում է ժամկետները, որոնք անհրաժեշտ են դատարան կանչելու և դատաքննությանը մասնակցելու նպատակով ծանուցելու համար:

§ 2

Հետադարձ պահանջ ներկայացրած երկաթուղին պետք է բոլոր երկաթուղիների դեմ, որոնց հետ հաշտության համաձայնության չի եկել, իր պահանջը ներկայացնի միևնույն դատարանում այն երկաթուղիների դեմ, որոնք հնարավոր է՝ չներգրավվեին դատական գործում, իր հայցից չզրկվելու սսպառնալիքով:

§ 3

Դատավորը միևնույն դատավճռով պետք է որոշում կայացնի բոլոր հետադարձ պահանջների մասին, որոնք ներկայացվում են իրեն:

§ 4

Դատական պատասխանատվության ենթարկված երկաթուղիները իրավունք չունեն հետագայում հետադարձ պահանջներ ներկայացնել:

§ 5

Փոխհատուցման հետադարձ պահանջ ներկայացնելու կարգը չպետք է ընդգրկվի փոխհատուցման այն կարգում, որը պահանջում է փոխադրման պայմանագրով իրավագոր անձը:

Հոդված 63 Հետադարձ պահանջի ներկայացման դեպքում ձեռնհասությունը

§ 1

Այն երկաթուղու գտնվելու վայրի դատարանը, որի նկատմամբ հետադարձ պահանջ է ներկայացվում, այդ հետադարձ պահանջներով օժտված է բացառիկ իրավասությամբ:

§ 2

Եթե հետադարձ պահանջը ներկայացվում է մի քանի երկաթուղիների, ապա հայցվոր երկաթուղին իրավունք ունի, § 1-ի համաձայն, իրավասու դատարանների միջև ընտրություն կատարել հետադարձ պահանջը ներկայացնելու համար:

Հոդված 64 Հետադարձ պահանջների վերաբերյալ համաձայնությունները

Երկաթուղիներն իրավասու են համաձայնության միջոցով շեղվել սույն բաժնի դրույթներից, բացառությամբ 62-րդ հոդվածի § 5-ով նախատեսված դրույթների:

Բաժին VI Բացառիկ դրույթներ

Հոդված 65 Ժամանակավոր շեղումները

§ 1

Եթե որևէ պետության տնտեսական և ֆինանսական դրությունը մեծ դժվարություն է հարուցում VI -րդ բաժնի կիրառման համար, ապա երկու և ավելի պետություններ համաձայնությունների միջոցով կարող են շեղումներ կատարել 15, 17 և 30-րդ հոդվածներից՝ որոշելով, որ դժվարություն ունեցող պետության հետ հաղորդակցության պարագայում՝

- ա) յուրաքանչյուր նման պետությունից մինչև դժվարություն ունեցող պետության սահմանը, բայց սահմանից ոչ ավելի, կատարվող փոխադրումները պետք է պարտադիր վճարվեն առաքողի կողմից,
- բ) մինչև դժվարություն ունեցող պետության սահմանը, բայց սահմանից ոչ ավելի, դեպի յուրաքանչյուր նման պետություն կատարվող փոխադրումները պետք է պարտադիր վճարվեն առաքողի կողմից,
- գ) դեպի դժվարություն ունեցող պետություն կամ այդ պետությունից կատարվող փոխադրումները չպետք է ծանրաբեռնվեն հարկային վճարումներով կամ պահումներով, կամ էլ դրանք թույլատրվում են որոշակի սահմաններում,
- դ) առաքողը չի կարող փոփոխել փոխադրման պայմանագիրը՝ նախատեսելով նշանակման պետության, վճարումների և հարկային վճարների փոփոխում:

§ 2

§ 1-ում նշված պայմաններով և այդ կառավարությունների համաձայնությամբ դժվարություն ունեցող պետության երկաթուղու հետ հարաբերություն ունեցող երկաթուղիները կարող են պայմանավորվել դժվարություն ունեցող պետության երկաթուղու հետ իրենց փոխադարձ հաղորդակցությունում 15, 17, 30 և 31-րդ հոդվածներից շեղումներ կատարելու շուրջ:

Նման շեղում կատարելու մասին որոշումն ընդունվում է դժվարություն ունեցող պետության երկաթուղու հետ հարաբերություն ունեցող երկաթուղիների ձայների երկու երրորդի մեծամասնությամբ:

§ 3

§ 1-ի և § 2-ի համաձայն ձեռնարկված միջոցների մասին հայտնվում է Կենտրոնական բյուրոյին: § 1-ում թվարկված միջոցներն ուժի մեջ են մտնում ութ օրից ոչ շուտ՝ սկսած այն օրից, երբ Կենտրոնական բյուրոն մնացած պետություններին տեղեկացնում է դրանց մասին: § 2-ում թվարկված միջոցներն ուժի մեջ են մտնում երկու օրից ոչ շուտ մասնակցող պետություններում դրանց հրապարակման պահից:

§ 4

Այդ միջոցները չեն վերաբերում ճանապարհին գտնվող առաքումներին:

§ 5

Չնայած սույն հոդվածի դրույթներին՝ յուրաքանչյուր պետություն կարող է 3-րդ հոդվածի § 4-ի բ) ենթակետի հիման վրա ձեռնարկել միակողմանի միջոցներ:

Հոդված 66

Շեղումները

Միասնական իրավական կանոնների դրույթները առավելություն չունեն առանձին պետությունների կողմից փոխադարձ հաղորդակցության ժամանակ կիրառվող որոշ պայմանագրերի նկատմամբ, ինչպես օրինակ Քարածուխի և պողպատի մասին Եվրահանձնաժողովի պայմանագիրը և Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի պայմանագիրը:

Հավելված I (4-րդ - 5-րդ հոդվածներ)

Կանոնակարգ

**վտանգավոր բեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների
մասին**

(ՌԻԴ)

Սույն հրատարակությունը թողարկվում է առանձին: Այն պարունակում է 1980թ. մայիսի 9-ին ընդունված Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կոնվենցիայի 19-րդ հոդվածի § 4-ի համաձայն ստեղծված փորձագետների հանձնաժողովի մշակած և սահմանած տեքստը:

Հավելված II (8-րդ հոդվածի § 1)

Կանոնակարգ

մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վազոնների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին (ՌԻՊ)

Հոդված 1 Կանոնակարգի առարկան

§ 1

Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է մասնավոր սեփականություն հանդիսացող բոլոր վազոնների փոխադրումների նկատմամբ, լինեն դրանք դատարկ թե բեռնված, որոնք թույլատրվում են միջազգային փոխադրումներին 2-րդ հոդվածի համաձայն և օգտագործվում են փոխադրումներում Միասնական իրավական կանոններում (ՑԻՄ) նախատեսված պայմաններով:

§ 2

Սույն Կանոնակարգի § 1-ում նշված փոխադրումների վերաբերյալ հատուկ դրույթների բացակայության պատճառով դրանց նկատմամբ կիրառվում են Միասնական իրավական կանոնների մնացած դրույթները:

Հոդված 2 Վազոնների՝ միջազգային փոխադրումներին թույլատրումը

Միջազգային փոխադրումների թույլատրվող վազոնները պետք է գրանցված լինեն մասնավոր անձի անունով (ֆիզիկական կամ այլ իրավաբանական սուբյեկտի) այն երկաթուղու կողմից, որը, Միասնական իրավական կանոնների համաձայն, շահագործում է գիծը:

Սույն Կանոնակարգում այդ մասնավոր անձը, որի ազգանունը կամ անվանումը պետք է գրվի վագոնի վրա, կոչվում է «սեփականատեր»:

Հոդված 3 Վագոնների օգտագործումը

Առաքողը կարող է օգտագործել վագոնը միայն այն բեռների փոխադրման համար, որին այն համապատասխանում է համաձայն գրանցման պայմանագրի: Առաքողը հանդիսանում է միակ պատասխանատու անձը, որը պատասխանատվություն է կրում սույն դրույթի չպահպանման պատճառով առաջացած հետևանքների համար:

Հոդված 4 Հատուկ սարքավորում

Եթե վագոնը սարքավորված է հատուկ սարքերով և սարքավորումներով (սառնարաններով, ջրային բաքերով, մեխանիզմներով և այլն), ապա դրանց սպասարկումը պետք է ապահովվի կամ առաքողի կողմից, կամ էլ նրա միջնորդությամբ: Այդ պարտավորությունը փոխանցվում է ստացողին Միասնական իրավական կանոնների 28-րդ կամ 31-րդ հոդվածի համաձայն իր իրավունքները ներկայացնելու պահից:

Հոդված 5 Փոխադրման ներկայացնելը

§ 1

Վագոնը փոխադրման ներկայացնելու իրավունքը պատկանում է դրա սեփականատիրոջը:

Դատարկ կամ բեռնված վիճակում վագոնն առաքող ցանկացած այլ անձ պետք է առաքման կայարանի ներկայացուցիչներին ապրանքագրի հետ միասին ներկայացնի սեփականատիրոջ թույլտվությունը, որը կարող է վերաբերել մի քանի վագոնների:

Նման թույլտվություն չի պահանջվում, եթե այդ առաքողը հանդիսանում է նախորդ փոխադրման ստացողը, և եթե մինչև նոր փոխադրման պայմանագրի կնքումը կայարանի ներկայացուցիչները սեփականատիրոջից չեն ստացել վագոնի կամ վագոնների առաքումն առանց իր թույլտվության արգելելու մասին նամակ, հեռագիր կամ տեlex:

§ 2

Բացառությամբ սեփականատիրոջ կատարած հակառակ կարգադրության, երկաթուղուն թույլատրվում է սեփականատիրոջ հաշվին և վերջինիս անունով և հասցեով կազմված ապրանքագրի առկայության դեպքում ծառայողական կարգով իրեն կցագրված կայարան վերադարձնել՝

- ցանկացած ժամանած դատակ վագոն, որի բեռնումը սկսված չի եղել այն իր տնօրինությանը հանձնելու պահից տասնհինգ օրվա ընթացքում;
- ցանկացած ժամանած բեռնված վագոն, որը բեռնաթափելուց հետո ութ օրվա ընթացքում կրկին չի առաքվել:

Եթե նա չի օգտվել այդ հնարավորությունից, ապա երկաթուղին վերոնշյալ ժամկետները լրանալու հետո պետք է տեղեկացնի սեփականատիրոջը նրա վագոնի կարգավիճակի մասին. այդ դեպքում վագոնի հետ առաքումը սեփականատիրոջը ծանուցում ուղարկելու օրվան հաջորդող ութ օրվա ընթացքում ծառայողական կարգով չի կարող կատարվել:

Սույն պարագրաֆը չի կիրառվում ո՛չ գրանցման ցանցի պետությունում գտնվող վագոնների, ո՛չ էլ մերձակար ուղիներում գտնվող վագոնների նկատմամբ:

§ 3

Վարձակալը, որի անունը գրանցումը կատարած երկաթուղու համաձայնությամբ գրվում է վագոնի վրա, սույն հոդվածի կատարման նպատակով, ըստ իրավունքի, փոխարինում է սեփականատիրոջը:

Հոդված 6

Ապրանքագրում մտցվող տեղեկությունները

§ 1

Միասնական իրավական կանոններում նախատեսված տեղեկություններից բացի առաքողն ապրանքագրում պետք է նշի՝

- ա) բեռի նշման համար նախատեսված տեղում՝
 - եթե խոսքը դատարկ վագոնի մասին է, «դատարկ վագոն P» բառերը,
 - եթե խոսքը բեռնված վագոնի մասին է, ապա բեռի անվանումից հետո՝ «բեռնված վագոն P» բառերը,
- բ) վագոնի բնութագիրը՝ դրա համար նախատեսված տեղերում:

§ 2

Եթե դատարկ վագոնն առաքողը ցանկանում է, 14-րդ հոդվածի համաձայն, ստանալ առաքումը տեղ հասցնելու հատուկ երաշխիք, ապա նա պետք է կատարի «տեղ հասցնելու հատուկ երաշխիք» նշումը՝ դրա համար նախատեսված տեղերում:

Հոդված 7

Տեղ հասցնելու շահագրգռություն

§ 1

Դատարկ վագոնների առաքումը չի կարող տեղ հասցնելու շահագրգռության հայտարարման առարկա լինել:

§ 2

Ինչ վերաբերում է բեռնված վագոններին, ապա տեղ հասցնելու շահագրգռության հայտարարումը կարող է վերաբերել միայն փոխադրվող բեռին:

Հոդված 8

Հարկային վճար և պահումներ

§ 1

Դատարկ վագոնների չեն կարող ո՛չ հարկային վճարման առարկա հանդիսանալ, ո՛չ էլ հարկվել պահումների վճարով:

§ 2

Բեռնված վագոնները կարող են փոխադրվել հարկային վճարմամբ, ընդ որում հարկային վճարման գումարը չի կարող գերազանցել փոխադրվող բեռի արժեքի գումարը:

Հոդված 9

Տեղ հասցնելու ժամկետի երկարացումը

§ 1

Տեղ հասցնելու ժամկետը երկարացվում է ոչ միայն այն դեպքերում, որոնք նախատեսված են Միասնական իրավական կանոնների 27-րդ հոդվածի § 7-ում, այլև վագոնի պարապուրդի դեպքում, որը կապված է նրա վնասվելու հետ, եթե միայն երկաթուղին, 12-րդ հոդվածի համաձայն, մեղավոր չէ այդ վնասի համար:

§ 2

Եթե բեռը վնասված վազոնից փոխաբեռվում է այլ վազոն, ապա պարապուրդի ժամկետը լրանում է այն պահին, երբ այն փոխաբեռնումից հետո կարող է շարունակել իր ճանապարհը:

Հոդված 10 **Վազոնի վնասվելու կամ նրա մասերի մասնակի կորստի հավաստումը**

§ 1

Եթե երկաթուղին հայտնաբերում կամ ենթադրում է վազոնի վնասում կամ մասնակի կորուստ, կամ եթե դա հաստատվում է իրավասու անձի կողմից, ապա երկաթուղին պետք է անհապաղ և Միասնական իրավական կանոնների 52-րդ հոդվածի համաձայն արձանագրություն կազմի, որում սահմանվում է վնասի կամ կորստի բնույթը և, հնարավորության դեպքում, նաև դրա առաջացման պատճառը և ժամանակը:

Այդ արձանագրությունը պետք է անհապաղ ուղարկվի գրանցում կատարած երկաթուղուն, որն այդ արձանագրության պատճենն ուղարկում է սեփականատիրոջը: Եթե խոսքը այն վազոնի մասին է, որի վրա գրանցում կատարած երկաթուղու համաձայնությամբ գրված է վարձակալի անվանումը կամ ազգանունը, ապա այդ վազոնի վնասման կամ մասնակի կորստի հաստատման մասին արձանագրության պատճենն ուղարկվում է անմիջապես այդ վազոնի վարձակալին:

§ 2

Եթե վազոնը բեռնված է, ապա անհրաժեշտության դեպքում, Միասնական իրավական կանոնների 52-րդ հոդվածի համաձայն, այդ բեռի համար պետք է կազմվի առանձին արձանագրություն:

Հոդված 11 **Փոխադրումը շարունակելուն խոչընդոտող վազոնի վնասումը**

§ 1

Փոխադրումը շարունակելուն խոչընդոտող կամ բեռնելու հնարավորություն չունեցող դատարկ վազոնի վնասման դեպքում այն կայարանը, որում հայտնաբերվել է վնասումը, պետք է անհապաղ առաքողին կամ սեփականատիրոջը հեռագրով կամ տելեքսով հաղորդի այդ մասին՝ հնարավորության դեպքում նշելով վնասի բնույթը:

§ 2

Շրջանառությունից հանված ցանկացած դատարկ վազոն պետք է վերականգնվի երկաթուղու կողմից, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ լրջորեն վնասվելու հետևանքով այն պետք է բեռնվի այլ վազոնի հարթակի վրա:

Հետագայում վազոնն օգտագործելու նպատակով երկաթուղին պետք ծառայողական կարգով գրանցման պայմանագրով սահմանված գումարի չափով կատարի վերանորոգման աշխատանքներ:

Այս դրույթների կիրառումը չի ազդում պատասխանատվության վրա:

§ 3

Եթե, § 2-ի համաձայն, երկաթուղին կատարում է վերանորոգման աշխատանքներ, և եթե ենթադրվում է, որ դրանց կատարումը կգերազանցի չորս օրը, ապա երկաթուղին խնդրանքով դիմում է առաքողին՝ հեռագրով կամ տելեքսով հայտնելու իրեն՝ այդ վերանորոգման աշխատանքները կատարելուց հետո փոխադրման պայմանագիրն արդյոք մնո՞ւմ է ուժի մեջ, թե՞ պետք է փոփոխվի:

Առաքողի կողմից ցուցումների բացակայության դեպքում մինչև վերանորոգման աշխատանքների ավարտը փոխադրման պայմանագիրը մնում է ուժի մեջ:

§ 4

Եթե երկաթուղին ծառայողական կարգով չի կատարում վերանորոգման աշխատանքներ, ապա կայարանը, որում հայտնաբերվում է վնասումը, հեռագրով կամ տելեքսով հայցում է

առաքողի ցուցումները: Եթե առաքողը միաժամանակ սեփականատեր չի հանդիսանում, ապա այդ հարցման պատճենն անմիջապես հեռագրով կամ տելեքսով ուղարկվում է սեփականատիրոջը:

Առաքողի կողմից ցուցումների բացակայության դեպքում տելեքսով հեռագրի կամ հաղորդագրության ուղարկման օրից ութ օրվա ընթացքում երկաթուղուն թույլատրվում է, անհրաժեշտության դեպքում վագոնը շահագործման վիճակին հասցնելուց հետո, ծառայողական կարգով սեփականատիրոջ անունով և հասցեով լրացված ապրանքագրի հետ միասին վերադարձնել այն գրանցման կայարան:

Այդ վերադարձնելու պատճառները պետք է նշվեն ապրանքագրում «դատարկ վագոն P» բառերից հետո:

§ 5

Բեռնված վագոնի փոխադրման շարունակմանը խոչընդոտող վնասի դեպքում, և եթե փոխաբեռնում անհրաժեշտ է, ապա սույն հոդվածը կիրառվում է բեռնաթափված վագոնի նկատմամբ:

Եթե վագոնը կարող է վերանորոգվել բեռնված վիճակում, ապա կիրառվում են սույն հոդվածի §§ 1, 2, 3, 6 և 7-ը:

§ 6

Վճարման ենթակա են փոխադրման ծախսերը և այլ ծախսեր, որոնք կատարվել են մինչև կանգառի կայարանը, առաքողին և սեփականատիրոջը ծանուցում ուղարկելու հետ կապված ծախսերը, ինչպես նաև այն ծախսերը, որոնք կարող են առաջանալ ստացված ցուցումների կամ ծառայողական կարգով վագոնը գրանցման կայարան վերադարձնելու հետ կապված ծախսերը:

§ 7

Ինչ վերաբերում է սույն հոդվածի կիրառմանը, ապա վարձակալը, որի անվանումը կամ ազգանունը գրանցում կատարած երկաթուղու համաձայնությամբ գրված է երկաթուղու վրա, ըստ իրավունքի փոխարինում է սեփականատիրոջը:

Հոդված 12

Վագոնի կամ նրա մասերի կորստի կամ վնասվելու դեպքում երկաթուղու պատասխանատվությունը: Վագոնի կողմից պատճառած վնասի համար սեփականատիրոջ պատասխանատվությունը

§ 1

Փոխադրման ընդունելու պահից մինչև հանձնման պահը երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում վագոնի կամ նրա մասերի կորստի կամ վնասվելու համար, եթե ապացուցում է, որ այն իր մեղքով չի կատարվել:

§ 2

Վագոնի կորստի դեպքում փոխհատուցում տրվում է վագոնի արժեքի չափով, որի բաղկացուցիչ մասերը սահմանված են գրանցման պայմանագրում: Վագոնի վնասվելու դեպքում փոխհատուցումը հաշվարկվում է գրանցման պայմանագրում նախատեսված դրույթների հիման վրա:

§ 3

Լրացուցիչ հանովի մասերի կորստի կամ վնասվելու դեպքում երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում միայն այն դեպքում, երբ այդ լրացուցիչ հանովի մասերը գրված են վագոնի երկու կողմերում: Երկաթուղին պատասխանատվություն չի կրում հանովի բեռնման գործիքների կորստի կամ վնասվելու համար:

§ 4

Եթե իրավասու անձը չի ապացուցում, որ վնասն առաջացել է երկաթուղու մեղքով, նա պատասխանատվություն է կրում.

- կերամիկական, ապակյա, կավե և այլ տարաների վնասվելու համար միայն այն դեպքում, երբ այդ վնասումը տեղի է ունենում այլ վազոնի վթարի պատճառով, որի համար վերոհիշյալ դրույթների համաձայն պատասխանատու է երկաթուղին,
- ներքին երեսպատումով (եմալ, էրոնիտ) տարաների վնասման համար միայն այն դեպքում, երբ տարաների վրա առկա են վթարի արտաքին հետքեր, որի համար, վերոհիշյալ դրույթների համաձայն, պատասխանատու է երկաթուղին:

§ 5

Առաքողին կամ ստացողին ըստ իրավունքի պաշտպանող սեփականատերն իրավունք ունի վազոնի կամ նրա մասերի կորստի կամ վնասվելու դիմաց փոխհատուցում ստանալ: Վարչական գանգատները կարող են ներկայացվել միայն գրանցում կատարած երկաթուղուն, իսկ դատական կարգով բողոքները կարող են ներկայացվել միայն այդ երկաթուղու դեմ, որն իրավասու է փոխարինել պատասխանատվություն կրող երկաթուղուն:

§ 6

§§1-6-ի վրա հիմնված հայցերի վաղեմության ժամկետը լրանում է երեք տարում:

Վաղեմության ժամկետի լրանալը սկսվում է.

- §§ 1-5-ի համաձայն երկաթուղու դեմ սեփականատիրոջ ներկայացրած հայցերի համար՝ վազոնի կորստի կամ վնասվելու հաստատման պահից, անհրաժեշտության դեպքում հաշվի առնելով 13-րդ հոդվածի § 1-ը:
- § 6-ի համաձայն սեփականատիրոջ դեմ երկաթուղու ներկայացրած հայցերի համար՝ վնասվելու առաջացման պահից

Հոդված 13

Վազոնի կորստի ենթադրությունը

§ 1

Առանց հետագա ապացույցների ներկայացման, իրավասու անձը կարող է վազոնը համարել կորսված, եթե առաքումը տեղ հասցնելու ժամկետից սկսած երեք ամսվա ընթացքում այն չի հանձնվում ստացողին կամ տրվում նրա տնօրինմանը:

Այդ ժամկետն ավելացվում է վազոնի պարապուրդի ժամկետով, որը երկաթուղու մեղքով չի կատարվում կամ վնասվելու հետևանք է:

§ 2

Եթե կորսված համարվող վազոնը գտնվում է փոխհատուցում տալուց հետո, ապա սեփականատերը կարող է գրանցում կատարած երկաթուղու կողմից իրեն ծանուցելուց հետո վեց ամսվա ընթացքում պահանջել, որպեսզի վազոնը փոխանցվի իրեն առանց գրանցման կայարանում ծախսերը վճարելու և փոխհատուցումը վերադարձնելու:

Հոդված 14

Առաքումը տեղ հասցնելու ուշացման դեպքում փոխհատուցումը

§ 1

Եթե դատարկ կամ բեռնված վազոնի տեղ հասցնելու ժամկետի գերազանցումը տեղի է ունենում երկաթուղու մեղքով, ապա նա պարտավոր է իրավասու անձին վճարել նախապես սահմանված փոխհատուցում ուշացման յուրաքանչյուր օրվա համար, անկախ փոխհատուցումից, որը, հնարավոր է, տրվի բեռի տեղ հասցնելու ուշացնելու համար:

Այդ փոխհատուցումը սահմանվում է հետևյալ չափերով.

- ա) 4,50 հաշվարկային միավոր սայլակներով հասարակ վազոնների և դրանց հավասարեցված վազոնների համար, որոնք սահմանված են գրանցման պայմանագրում,

բ) 4,50 հաշվարկային միավոր բոլոր այլ վագոնների համար:

§ 2

Եթե դատարկ կամ բեռնված վագոնի տեղ հասցնելու ժամկետի գերազանցումը տեղի է ունենում երկաթուղու կողմից կանխամտածված կերպով կամ կոպիտ անզգուշության հետևանքով, ապա նախապես սահմանված փոխհատուցման գումարը սույն հոդվածի § 1-ի ա) ենթակետում նշված վագոնների համար ավելանում է մինչև օրական 9 հաշվարկային միավոր և սույն հոդվածի § 1-ի բ) ենթակետում նշված վագոնների համար՝ մինչև օրական 6,5 հաշվարկային միավոր:

§ 3

Դատարկ վագոնն առաքողը կարող է պահանջել տեղ հասցնելու ժամկետի հատուկ երաշխիք: Տվյալ դեպքում յուրաքանչյուր սկսված 100 կմ-ի համար գանձվում է գումար՝ հաշվարկային 1 միավորի չափով, նվազագույնը 10 միավոր: Միասնական իրավական կանոնների 15-րդ հոդվածի § 2-ի ա) կետի 4-րդ ենթակետի համաձայն ծախսերի վճարման դեպքում այդ գումարը միշտ ամբողջությամբ վճարվում է առաքողի կոմից:

Եթե առկա է տեղ հասցնելու ուշացում, ապա երկաթուղին պետք է վճարի նախապես սահմանված փոխհատուցում՝ օրական 9 հաշվարկային միավորի չափով սույն հոդվածի § 1-ի ա) ենթակետում նշված վագոնների համար և 6,5 հաշվարկային միավոր՝ սույն հոդվածի § 1-ի բ) ենթակետում նշված վագոնների համար, նվազագույնը 20 միավոր:

Հավելված III (8-րդ հոդվածի § 2)

Կանոնակարգ Բեռնարկղերի միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին (ՌԻԿՕ)

Գլուխ առաջին Ընդհանուր դրույթներ

Հոդված 1 Կանոնակարգի առարկան

§ 1

Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է այն բեռնարկղերի նկատմամբ, որոնք օգտագործվում են փոխադրումների համար Միասնական իրավական կանոններում (ՅԻՄ) նախատեսված պայմաններով:

Այդ բեռնարկղերը պետք է պատկանեն երկաթուղուն կամ մասնավոր անձանց (ֆիզիկական կամ այլ իրավաբանական սուբյեկտի) և այդ վերջին դեպքում երկաթուղու կոմից թույլատրվեն փոխադրման կամ համապատասխանեն մեծ չափի բեռնարկղերի նկատմամբ կիրառվող արտադրման միջազգային ստանդարտներին:

§ 2

Սույն Կանոնակարգի համաձայն, բեռնարկը նշանակում է տարողություն, որը ծառայում է անտարողունակ բեռների փոխադրման համար (բեռնարկ, ցիստերն կամ նմանատիպ տարա) և

- ունի կայուն հատկություններ և դրա համար բավականին ամուր է, և հնարավոր է դրա բազմակի օգտագործումը,
- հատուկ նախագծված է տրանսպորտի մեկ կամ մի քանի տեսակներով առանց փոխաբեռնման բեռների փոխադրումը հեշտացնելու համար,
- ապահովված է սարքավորումներով, որոնք հեշտացնում են բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքները, տեղավորումը, ամրացումը,
- ունի 1 խմ-ից ոչ պակաս ծավալ, և որի չափսերը չեն գերազանցում երկաթուղու նշանակած չափսերը:

«Մեծ չափի բեռնարկ» նշանակում է 3 խմ-ից մեծ ծավալ և 6 (20 անգլիական ֆուտ) և ավելի մետր երկարություն ունեցող բեռնարկ:

«Բեռնարկ» հասկացության մեջ մտնում են նրա բոլոր պարագաները և սարքավորումները, կախված նրա տեսակից, պայմանով, որ դրանք փոխադրվեն իր հետ: Այն չի նշանակում ո՛չ տրանսպորտային միջոցները և նրանց սարքավորումները, ո՛չ էլ սովորաբար օգտագործվող փաթեթավորումը:

Հոդված 2 Ընդհանուր դրույթներ

§ 1

Բացառությամբ սակագներում պարունակվող հակառակ դրույթների, բեռնարկի պարունակությունը կարող է հանդիսանալ միայն մեկ փոխադրման պայմանագրի առարկա:

§ 2

Սույն Կանոնակարգում հատուկ դրույթների բացակայության պատճառով դատարկ կամ բեռնված բեռնարկների նկատմամբ կիրառվում են Միասնական իրավական կանոնների մնացած դրույթները:

Հոդված 3 Ընդունված կամ մինչև դուռ հասցված բեռնարկերի փոխադրումը

Դռանն ընդունված բեռնարկերի նկատմամբ փոխադրման պայմանագիրը կնքվում է դռանը: Մինչև դուռ հասցված բեռնարկերի նկատմամբ փոխադրման պայմանագրի գործողությունն ավարտվում է ստացողի դռանը:

Գլուխ երկրորդ Երկաթուղուն պատկանող բեռնարկեր

Հոդված 4 Տնօրինման հանձնելը: Վերադարձը: Վճարումը

Բեռնարկերի օգտագործման համար կարող է գանձվել սակագներով նախատեսված վճար: Բացի դրանից, սակագները սահմանում են բեռնարկերը տնօրինման հանձնելու պայմանները, վերադարձնելու ժամկետը, ինչպես նաև վճարները, որոնք գանձվում են ժամկետները չպահպանելու համար:

Հոդված 5 Ապրանքագրում մտցվող տեղեկությունները

§ 1

Միասնական իրավական կանոններում նախատեսված տեղեկություններից բացի, առաքողն ապրանքագրում պետք դրա համար հատուկ նախատեսված տեղերում նշի կարգը, նիշերը, բեռնարկի համարը, քաշը կիլոգրամով և անհրաժեշտության դեպքում դրա այլ հատկություններ:

Բեռնարկի տարողությունը չպետք է ընդգրկի փաթեթավորման կամ տարբեր ամրակների տեսքով ներքին և հանվող սարքերի ամբողջությունը:

Հոդված 6 Բեռնարկի բեռնումը և բեռնաթափումը: Մաքրումը

Բեռնարկի բեռնման և բեռնաթափման պայմանները սահմանվում են սակագներով: Բեռնման մեջ մտնում են ոչ միայն բեռնարկի տեղադրումը վագոնում, այլև լրացուցիչ գործողությունների կատարումը, մասնավորապես բեռնարկի տեղադրումը և ամրացումը:

Ստացողը պարտավոր է բեռնարկերը վերադարձնել լիովին մաքրված վիճակում: Եթե դա չի կատարվում, ապա երկաթուղին իրավունք ունի պահանջել սակագներով նախատեսված վճարը:

Հոդված 7 Կրկնակի օգտագործում

Բեռնված և տեղ հասցված բեռնարկերը կարող են ստացողի կողմից կրկին օգտագործվել փոխադրման համար միայն նշանակման երկաթուղու համաձայնությամբ:

Հոդված 8 Կորուստ և վնասում

§ 1

Երկաթուղուց դատարկ կամ բեռնված բեռնարկն ընդունողը պետք է ստուգի փոխանցման պահին վերջինիս վիճակը. երկաթուղին պատասխանատվություն է կրում բոլոր վնասների համար, որոնք հայտնաբերվում են երկաթուղուն դրանք հետ վերադարձնելիս, և որոնց մասին ոչինչ չի հայտնվում դրանց փոխանցելու պահին, եթե բեռնարկը ընդունած անձը չի ապացուցում, որ վնասները հայտնաբերվել են փոխանցելիս կամ կապված են եղել այնպիսի հանգամանքների հետ, որոնցից նա չէր կարող խուսափել կամ որոնց հետևանքները նա չէր կարող կանխարգելել:

§ 2

Առաքողը պատասխանատվություն է կրում բեռնարկի կորստի կամ վնասի համար, որոնք առաջացել են փոխադրման պայմանագրի կատարման ընթացքում, եթե դրանց առաջացման պատճառը իր կամ իր ծառայողների մեղավորությունն է:

§ 3

Եթե բեռնարկը չի վերադարձվել այն առաքողին կամ ստացողին փոխանցելուց հետո 30 օրվա ընթացքում, ապա երկաթուղին կարող է համարել այն կորսված և պահանջել դրա արժեքի վճարում:

Գլուխ երրորդ Մասնավոր անձանց պատկանող բեռնարկեր

Հոդված 9 Թույլատրում

Մասնավոր անձանց պատկանող բեռնարկերը այն երկաթուղիների կողմից, որոնց գծերն ընկնում են Միասնական իրավական կանոնների գործողության տակ, կարող են թույլատրվել փոխադրման համար, եթե նրանց կառուցվածքը և փաստաթղթերը համապատասխանում են դրա համար սահմանված պահանջներին:

Թույլատրված բեռնարկերի վրա, բացի մեծ չափի բեռնարկերից, երկաթուղին դրվում է P հստակ նիշը:

Հոդված 10

Ապրանքագրի մեջ մտցվող տեղեկությունները

Միասնական իրավական կանոններում նախատեսված տեղեկություններից բացի, առաքողը պետք է ապրանքագրում դրա համար նախատեսված տեղերում նշի՝

- բեռնարկի տեսակը, համարը, տարողությունը կիրգրամներով և, անհրաժեշտության դեպքում, այլ բնութագրեր,
- բացի դրանից, թույլատրված բեռնարկերի համար նա պետք է նշի թույլատրող ցանցի անվանումը և, բացառությամբ մեծ չափի բեռնարկերի, դրանց վրա դնի P հստակ նիշը,
- վերջապես, դատարկ բեռնարկերի համար, որպես բեռի նշում կատարի «թույլատրված դատարկ բեռնարկ» կամ «մեծ չափի դատարկ բեռնարկ» նշումը:

Հոդված 11

Հարկային վճարում

Դատարկ բեռնարկերի համար հարկային վճարում չի տրվում:

Հոդված 12

Հատուկ սարքավորում

Եթե բեռնարկերը սարքավորված են հատուկ սարքերով և սարքավորումներով (աստնաբաններով, ջրային բաքերով, մեխանիզմներով և այլն), ապա դրանց սպասարկումը պետք է ապահովվի կա՛մ առաքողի կողմից, կա՛մ էլ նրա միջնորդությամբ: Այդ պարտավորությունը փոխանցվում է ստացողին Միասնական իրավական կանոնների 28-րդ կամ 31-րդ հոդվածի համաձայն, իր իրավունքները ներկայացնելու պահից:

Հոդված 13

Դատարկ բեռնարկը վերադարձնելը և դրա կրկնակի օգտագործումը

Բեռնարկը տեղ հասցնելուց հետո և հատուկ պայմանավորվածության բացակայության դեպքում երկաթուղին պարտավոր չէ միջամտել վերադարձված դատարկ բեռնարկը շահագործման հանձնելու կամ այն բեռնված վիճակում վրկնակի օգտագործելու համար:

Հոդված 13

Բեռնարկի կորստի և վնասվելու համար փոխհատուցումը

Միասնական իրավական կանոնների 40-րդ հոդվածի համաձայն, բեռնարկի կորստի և վնասվելու համար փոխհատուցումը հաշվարկվում է համաձայն բեռնարկի արժեքի:

Միասնական իրավական կանոնների 42-րդ հոդվածի համաձայն, բեռնարկի վնասվելու համար փոխհատուցումը հաշվարկվում է համաձայն բեռնարկի վրա կատարած վերանորոգման ծախսերի:

Հոդված 13

Բեռնարկը տեղ հասցնելու ուշացման համար փոխհատուցումը

Առաքումը տեղ հասցնելու ուշացման դեպքում անկախ Միասնական իրավական կանոնների դրույթներից և բեռնարկի սեփականատիրոջ կամ վարձակալի հետ հատուկ պայմանավորվածության հիման վրա երկաթուղին կարող է նախատեսել հատուկ փոխհատուցման վճարում սեփականատիրոջը կամ վարձակալին:

Կանոնակարգ

ապրանքաբեռների միջազգային փոխադրումների մասին

(ՌԻԷԿ)

§ 1

Ապրանքաբեռ ասելով նկատի է առնվում միայն այն բեռը, որը միջազգային սակագների պայմաններով փոխադրվում է շատ արագ:

Որպես ապրանքաբեռ կարող է թույլատրվել միայն այն բեռը, որը սովորաբար կարելի է բեռնել ուղևորատար գնացքների ֆուրգոններում:

§ 2

Ապրանքաբեռի կարգավիճակով փոխադրում չեն համարվում այն առարկաները, որոնք նշված են Միասնական իրավական կանոնների 4-րդ հոդվածում: ՌԻԷ-ում թվարկված իրերը և առարկաները, ինչպես նաև Միասնական իրավական կանոնների 5-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն կնքված համաձայնագրերում և սակագներում նշված իրերը և առարկաները՝ որպես ապրանքաբեռ, թույլատրվում են փոխադրման միայն այն դեպքում, երբ փոխադրման նման տեսակը որոշակիորեն նախատեսված է ՌԻԷ-ով կամ վերոհիշյալ համաձայնագրերով և սակագներով: Միջազգային սակագների հիման վրա սահմանվում են՝ արդյոք ապրանքաբեռի այլ տեսակները որոշակի պայմաններով կարո՞ղ են բացառվել կամ թույլատրվել փոխադրման:

§ 3

Ապրանքաբեռը կարող է ներկայացվել փոխադրման փաստաթղթերով, որոնք տարբերվում են Միասնական իրավական կանոնների 12-րդ հոդվածի § 2-ի համաձայն սահմանված փաստաթղթերից: Օգտագործվող ձևը և տեղեկությունները, որոնք պետք է կամ հնարավոր է ներառվեն դրանում, սահմանվում են միջազգային սակագներով: Այդ փաստաթուղթը պարտադիր կարգով պետք է պարունակի՝

- ա) առաքման և նշանակման կայարանի անվանումը,
- բ) առաքողի և ստացողի ազգանունը և հասցեն,
- գ) բեռի անվանումը,
- դ) ապրանքաբեռի տեղերի քանակը և փաթեթավորման տեսակը,
- ե) մաքսային և այլ վարչական մարմինների կողմից պահանջվող փաստաթղթերի մանրամասն թվարկումը:

§ 4

Ապրանքաբեռը պետք է փոխադրվի տրանսպորտի արագ տեսակներով և միջազգային սակագներով նախատեսված ժամկետներում: Ամեն դեպքում տեղ հասցնելու ժամկետները պետք է կրճատվեն Միասնական իրավական կանոնների 27-րդ հոդվածի համաձայն նախատեսված ժամկետներից:

§ 5

Բացի վերոհիշյալ շեղումներից միջազգային սակագներով ևս կարող են նախատեսվել շեղումներ Միասնական իրավական կանոններից: Սակայն Միասնական իրավական կանոնների 35-38, 40-42, 44 և 47-58-րդ հոդվածներից շեղումներ չեն կարող կատարվել:

§ 6

Ապրանքաբեռի փոխադրումների նկատմամբ կիրառվում են Միասնական իրավական կանոնների դրույթները, եթե վերոհիշյալ դրույթները և միջազգային սակագների դրույթները չեն հակասում դրան:

Բ Ո Վ Ա Ն Դ Ա Կ ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն

Բաժին I
Հոդված 1

Ընդհանուր դրույթներ
Միջկառավարական կազմակերպություն

55
55

2	Կազմակերպության նպատակները	55	
3	ՑԻՎ և ՑԻՄ միասնական իրավական կանոնները	55	
4	«Կոնվենցիա» հասկացության սահմանումը		55
Բաժին II Կառուցվածքը և գործունեությունը 55			
Հոդված 5	Մարմինները		55
6	Գլխավոր ասամբլեա	55	
7	Վարչական կոմիտե		55
8	Հանձնաժողովները		55
9	Կենտրոնական բյուրոն		55
10	Գծերի խմբեր		55
11	Ֆինանսներ		55
Բաժին III Արբիտրաժ 55			
Հոդված 12	Ձեռնհասություն		55
13	Արբիտրաժային պայմանագիր: Դատական քարտուղար	55	
14	Արբիտրաժային դատարանի անդամները	55	
15	Դատական ընթացակարգը: Ծախսերը		55
16	Վաղեմությունը: Կատարումը		
Բաժին IV Այլ դրույթներ 55			
Հոդված 17	Տրանսպորտային ձեռնարկությունների միջև չվճարված պարտավորությունների մարումը		55
18	Դատական որոշումները: Սեկվեստր և գույքի վրա կալանք դնելը: Գրավադրում		55
Բաժին V Կոնվենցիայի փոփոխությունները 55			
Հոդված 19	Ձեռնհասություն		55
20	Գլխավոր ասամբլեայի որոշումները	55	
21	Հանձնաժողովների որոշումները		55
Բաժին VI Եզրափակիչ դրույթներ 55			
Հոդված 22	Կոնվենցիայի ստորագրումը, վավերացումը, ընդունումը և հավանությունը		55
23	Կոնվենցիային միանալը		55
24	Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելը		55
25	Կոնվենցիայի դեռոնսացումը	55	
26	Կոնվենցիայի դեռոնսացումը	55	
27	Կոնվենցիայի վերապահումները		55
28	Կոնվենցիայի տեքստը		55
Հայտարարություններ և վերապահումներ 55			

Հավելված Ա

Ուղևորների և ուղեբեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին պայմանագրի Միասնական իրավական կանոններ (ՑԻՎ)

Բաժին I Ընդհանուր դրույթներ 55			
Հոդված 1	Կիրառման ոլորտը		55
2	Կիրառման ոլորտի բացառություններ	55	

3	Ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում երկաթուղու քաղաքացիական պատասխանատվության մասին վերապահում	55
4	Փոխադրումներ կատարելու պարտականությունը	55
5	Սակագներ: Հատուկ համաձայնագրեր	55
6	Հաշվարկային միավոր: Արտարժույթի ընդունման կամ հաշվարկման փոխարժեք	55
7	Լրացուցիչ դրույթներ	55
8	Ազգային օրենսդրություն	55
Բաժին II	Փոխադրման պայմանագիր	55
Գլուխ I	Ուղևորների փոխադրում	55
Հոդված 9	Երթևեկության չվացուցակը և գնացքների օգտագործումը	55
10	Փոխադրումից հրաժարումը: Հատուկ պայմաններով փոխադրման թույլտվություն	55
11	Ուղևորության փաստաթղթերը	55
12	Ուղևորության իրավունքը: Ուժի մեջ չգտնվող ուղևորության փաստաթղթով ուղևորը	55
13	Երեխաների համար ուղևորության արտոնությունները	55
14	Տեղեր զբաղեցնելը	55
15	Ուղևորների համար նախատեսված վագոններով ձեռնածանրոցի և կենդանիների փոխադրումը	55
16	Անհաջող տեղփոխ: Գնացքների չկայանալը	55
Գլուխ II	Ուղեբեռի փոխադրում	55
Հոդված 17	Փոխադրման թույլատրվող առարկաներ	55
18	Փոխադրման չթույլատրվող առարկաներ	55
19	Ուղեբեռի ձևակերպումը և փոխադրումը	55
20	Ուղեբեռի անդորրագիր	55
21	Ուղեբեռի վիճակը, փակելու պայմանները, փաթեթավորումը	55
22	Ուղևորի պատասխանատվությունը: Ստուգում: Տուգանք	55
23	Հանձնում	55
Գլուխ III	Ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման համատեղ դրույթներ	55
Հոդված 24	Վարչական կանոնների կատարումը	55
25	Փոխհատուցում, վերադարձում և լրացուցիչ վճարներ	55
Բաժին III	Պատասխանատվություն 55	
Գլուխ I	Երկաթուղու պատասխանատվությունը ուղևորների մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում	55
Հոդված 26	Պատասխանատվության հիմնավորում	55
27	Մահվան դեպքում վնասի փոխհատուցումը	55
28	Վիրավորվելու դեպքում վնասի փոխհատուցումը	55
29	Այլ վնասների փոխհատուցումը	55
30	Մահվան կամ վիրավորվելու դեպքում վնասների փոխհատուցման ձևերը և սահմանափակումները	55
31	Իրերի կորստի կամ վնասվելու դեպքում վնասների փոխհատուցման սահմանափակումները	55
32	Պատասխանատվության սահմանափակման արգելում	55
33	Համակցված փոխադրումներ	55
Գլուխ II	Երկաթուղու պատասխանատվությունն ուղեբեռի համար	55
Հոդված 34	Երկաթուղու կոլեկտիվ պատասխանատվությունը	55
35	Պատասխանատվության սահմանները	55

36	Ապացուցման ծանրությունը (պարտավորությունը)	55	
37	Ուղեբեռի կորստի ենթադրումը		55
38	Կորստի դեպքում փոխհատուցումը	55	
39	Վնասվելու դեպքում փոխհատուցումը	55	
40	Ժամկետանց տեղ հասցնելու դեպքում փոխհատուցումը	55	
41	Ավտոտրանսպորտային միջոցներ		55
Գլուխ III	Պատասխանատվության մասին միացյալ դրույթներ		55
Հոդված 42	Պատասխանատվության սահմանափակման իրավունքի կորուստ	55	
43	Փոխհատուցման տոկոսների վերահաշվում և ավելացում	55	
44	Միջուկային իրադարձության դեպքում պատասխանատվությունը	55	
45	Իր աշխատողների համար երկաթուղու պատասխանատվությունը	55	
46	Այլ պահանջներ		55
47	Հատուկ դրույթներ		55
	55		
Բաժին IV	Իրավունքի իրագործում	55	
Հոդված 48	Ուղեբեռի մասնակի կորստի կամ վնասվելու հավաստումը	55	
49	Գանգատները	55	
50	Դատական կարգով երկաթուղու հանդեպ հայց ներկայացնելու իրավունք ունեցող անձինք		55
51	Երկաթուղիներ, որոնց հանդեպ դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել		55
52	Իրավասություն		55
53	Ուղեորների մահանալու կամ վիրավորվելու դեպքում պատասխանատվության հայցի ուժը կորցնելը		55
54	Ուղեբեռի փոխադրման պայմանագրի հայցի ուժը կորցնելը	55	
55	Հայցային վաղեմություն		55
Բաժին V	Երկաթուղիների փոխհարաբերությունները	55	
Հոդված 56	Երկաթուղիների միջև հաշվարկները	55	
57	Կորստի կամ վնասվելու դեպքում հետադարձ պահանջը	55	
58	Առաքման ուղացման համար հետադարձ պահանջ	55	
59	Հետադարձ պահանջի ներկայացման ընթացակարգը		55
60	Հետադարձ պահանջի ներկայացման դեպքում ձեռնհասությունը	55	
61	Հետադարձ պահանջների վերաբերյալ համաձայնությունները	55	
Բաժին VI	Բացառիկ դրույթներ		55
Հոդված 62	Շեղումները		55

Հավելված Բ

Բեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին պայմանագրի Միասնական իրավական կանոններ (ՑԻՄ)

Բաժին I	Ընդհանուր դրույթներ		55
Հոդված 1	Կիրառման ոլորտը		55
2	Բացառություններ կիրառման ոլորտից		55
3	Փոխադրումներ կատարելու պարտականությունը	55	
4	Իրեր, որոնց փոխադրումն արգելվում է		55
5	Իրեր, որոնք ընդունվում են փոխադրման հատուկ պայմանների պահպանմամբ		55
6	Սակագներ: Հատուկ համաձայնություններ	55	
7	Հաշվարկային միավոր: Արտարժույթի ընդունման կամ		

	հաշվարկման փոխարժեք	55
8	Առանձին փոխադրումների համար հատուկ դրույթներ	55
9	Լրացուցիչ դրույթներ	55
10	Ազգային օրենսդրություն	55
Բաժին II	Փոխադրման պայմանագրի կնքումը և կատարումը	55
Հոդված 11	Փոխադրման պայմանագրի կնքումը	55
12	Ապրանքագիր	55
13	Ապրանքագրի բովանդակությունը	55
14	Երթևեկության ուղին և կիրառվող սակագները	55
15	Ծախսերի վճարումը	55
16	Տեղ հասցնելու շահագրգռությունը	55
17	Հարկային վճարումը և պահումները	55
18	Ապրանքագրում մտցված տեղեկությունների համար պատասխանատվությունը	55
19	Բեռի վիճակը, փաթեթավորումը և պիտակավորումը	55
20	Բեռը փոխադրման ներկայացնելը և բեռնումը	55
21	Ստուգում	55
22	Բեռի քաշի և տեղերի քանակի որոշումը	55
23	Բեռնման առավելագույն նորմի գերազանցումը	55
24	Լրացուցիչ սակագներ	55
25	Վարչական ձևակերպումների կատարման համար անհրաժեշտ փաստաթղթերը: Մաքսային մարմինների կնքումը	55
26	Վարչական ձևակերպումների կատարումը	55
27	Առաքման ժամկետները	55
28	Հանձնում	55
29	Վճարումների գանձման ժամանակ առաջացած տարբերության հատուցումը	55
Բաժին III	Փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը	55
Հոդված 30	Փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը առաքողի կողմից	55
31	Փոխադրման պայմանագրի փոփոխումը ստացողի կողմից	55
32	Հետագա կարգադրությունների կատարումը	55
33	Փոխադրման խոչընդոտները	55
34	Բեռի հանձնման խոչընդոտները	55
Բաժին IV	Պատասխանատվություն 55	
Հոդված 35	Երկաթուղիների կոլեկտիվ պատասխանատվությունը	55
36	Պատասխանատվության սահմանները	55
37	Ապացուցման ծանրությունը (պարտավորությունը)	55
38	Ենթադրությունը վերաառաքման դեպքում	55
39	Բեռի կորստի ենթադրումը	55
40	Կորստի դեպքում փոխհատուցումը	55
41	Բեռի քաշը պակասելու դեպքում պատասխանատվությունը	55
42	Վնասվելու դեպքում փոխհատուցումը	55
43	Ժամկետանց տեղ հասցնելու դեպքում փոխհատուցումը	55
44	Պատասխանատվության սահմանափակման իրավունքի կորուստ	55
45	Որոշակի սակագներով փոխհատուցման սահմանափակումը	55
46	Փոխհատուցումը առաքման նկատմամբ շահագրգռություն հայտարարելու դեպքում	55
47	Փոխհատուցման տոկոսների վերահաշվում և ավելացում	55
48	Երկաթուղային-ծովային համակցված հաղորդակցության ժամանակ պատասխանատվությունը	55
49	Միջուկային իրադարձության դեպքում պատասխանատվությունը	55
50	Իր աշխատողների համար երկաթուղու պատասխանատվությունը	55

51	Այլ հայցեր	55
Բաժին IV Իրավունքի իրագործում 55		
Հոդված 52	Ուղեբեռի մասնակի կորստի կամ վնասվելու հավաստումը	55
53	Գանգատները	55
54	Գատական կարգով երկաթուղու հանդեպ հայց ներկայացնելու իրավունք ունեցող անձինք	55
55	Երկաթուղիներ, որոնց հանդեպ դատական կարգով կարող է հայց ներկայացվել	55
56	Իրավասություն	55
57	Երկաթուղուն ներկայացվող հայցի ուժը կորցնելը	55
58	Հայցային վաղեմություն	55
Բաժին V Երկաթուղիների փոխհարաբերությունները 55		
Հոդված 59	Երկաթուղիների միջև հաշվարկները	55
60	Կորստի կամ վնասվելու դեպքում հետադարձ պահանջը	55
61	Առաքման ուղացման համար հետադարձ պահանջ	55
62	Հետադարձ պահանջի ներկայացման ընթացակարգը	55
63	Հետադարձ պահանջի ներկայացման դեպքում ձեռնհասությունը	55
64	Հետադարձ պահանջների վերաբերյալ համաձայնությունները	55
Բաժին VI Բացառիկ դրույթներ 55		
Հոդված 65	Ժամանակավոր շեղումները	55
66	Շեղումները	55

Հավելվածներ

Հավելված I	Կանոնակարգ վտանգավոր բեռների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին (ՌԻԴ)	55
Հավելված II	Կանոնակարգ մասնավոր սեփականություն հանդիսացող վազոնների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին (ՌԻՊ)	55
Հավելված III	Կանոնակարգ բեռնարկղների միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին (ՌԻԿօ)	55
Հավելված IV	Կանոնակարգ Ապրանքաբեռների միջազգային փոխադրումների մասին (ՌԻԷԿս)	55