

Hallituksen esitys eduskunnalle suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä keväällä 2015 Pietarissa tehdyn sopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta.

Sopimuksella turvataan Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen jatkuvuus ja poistetaan voimassa olevaan rautatieyhdysliikennesopimukseen perustuva osapuolen valtion rautatieyhtiön yksinoikeus harjoittaa rautatieyhdysliikennettä. Sopimuksessa määrätään Suomen ja Venäjän välisen suoran kansainvälisen rautatieliikenteen kuljetussopimusta sääntelevät yhtenäiset oikeusnormit, jotka vastaavat sisällöllisesti pääpiirteissään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) vastaavia oikeusnormeja. Sopimuksen määräykset ovat myös sopusoinnussa Euroopan unionin lainsäädännön kanssa. Sopimukseen sisältyvät määräykset muun muassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksesta, matkustajan vastuusta, tavaroiden kuljetuksesta sekä tavaroiden kuljetussopimuksesta ja sen muuttamisesta, rahtikirjasta, tavaroiden kuljetuksen määräajoista ja tavaroiden luovutuksen esteistä, kuljetusyhtiön vastuusta ja vastuusta vapautumisen perusteista, kuljetusyhtiön korvausvelvollisuudesta, korvausvaatimuksesta, rautatierajaliikenteestä ja rautatieraja-asemista, liikkuvan kaluston luovutuksesta ja palautuksesta, tavaroiden kuormaamisesta, henkilöstön oleskelusta sekä osapuolten säännöllisestä yhteydenpidosta.

Sopimuksella kumotaan nykyinen Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä tehty sopimus liitännäissopimuksineen, jotka lakkaavat olemasta voimassa esityksessä tarkoitetun sopimuksen voimaantulopäivänä. Voimassa oleva rautatieyhdysliikennesopimus liitännäissopimuksineen on monelta osin vanhentunut ja osittain Suomen jäsenyydestä Euroopan unionissa johtuvien velvoitteiden vastainen. Uuteen sopimukseen on sisällytetty nykyisen rautatieyhdysliikennesopimuksen ja sen liitännäissopimusten lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä vastaavat määräykset. Lisäksi uusi sopimus sisältää valtuutuksen, jonka nojalla liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjän federaation liikenneministeriö voivat sopia eräistä sopimuksen täytäntöönpanoa koskevista teknisistä asioista.

Sopimus tukee hallituksen tavoitteita palveluvaihtoehtojen lisäämisestä ja säädösten sujuvoittamisesta. Venäjän-liikenteen markkinoiden avautumisen arvioidaan lisäävän kuljetuspalveluja tarjoavien rautatieyritysten määrää ja alentavan kuljetuskustannuksia. Markkinoiden toimivuuden lisäämisellä arvioidaan olevan myös myönteisiä vaikutuksia Venäjän-liikenteen logistiin ratkaisuihin.

HE 149/2015 vp

Sopimus on ratifioitava ja se tulee voimaan 30 päivän kuluttua ratifioimisasiakirjojen vaihtamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun sopimus tulee voimaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 NYKYTILANNE.....	4
1.1 Sopimuksen taustaa ja sen pääasiallinen sisältö.....	4
1.2 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
1.3 Rautatieliikennettä koskeva EU:n lainsäädäntö ja kansainväliset sopimukset	6
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	6
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	7
3.1 Taloudelliset ja muut vaikutukset.....	7
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	10
4 Asian valmistelu.....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	12
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	12
I luku. Yleiset määräykset.....	12
II luku Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetus.....	15
V luku Kuormausta koskevat määräykset	37
VI luku Muut määräykset.....	38
VII luku Loppumääräykset.....	38
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	39
3 VOIMAANTULO	40
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	40
4.1 Toimivallanjako Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden välillä	40
4.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	41
4.3 Käsittelyjärjestys.....	46
LAKIEHDOTUS	48
suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta	48
SOPIMUSTEKSTI	49

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytilanne

1.1 Sopimuksen taustaa ja sen pääasiallinen sisältö

Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä on sovittu Suomen ja Venäjän välisillä sopimuksilla. Voimassa oleva vuonna 1996 tehty sopimus Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä (SopS 47-48/1997, jäljempänä *rautatieyhdysliikennesopimus*) tuli voimaan 19 päivänä heinäkuuta 1997. Rautatieyhdysliikennesopimus on puitesopimuksen luonteinen. Sen nojalla on 26 päivänä huhtikuuta 2005 Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty erikseen Suomen ja Venäjän rautatieyhdysliikenteen matkustajien, matkatavaran, kiitotavaran ja tavaroiden kuljetusehdot (SopS 21/2007, jäljempänä *kuljetusehdot*), jotka tulivat voimaan 9 päivänä maaliskuuta 2007 sekä 1 päivänä tammikuuta 2007 voimaan tulleet kuormausmääräykset. Lisäksi Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä koskevat vuonna 1947 tehdyn rautatierajasopimuksen määräykset, jotka ovat suurelta osin vanhentuneita. Rautatieyhdysliikennettä koskevista asioista on vuoteen 2005 saakka päätetty Suomen ja Venäjän välisissä rautatieyhdysliikennekonferensseissa. Sitten Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä koskevista viranomaisten toimivaltaan kuuluvista asioista on päätetty suomalais-venäläisen hallitusten välisen taloudellisen yhteistyökomission alaisen liikennetyöryhmän yhteiskokouksissa.

Nykyinen rautatieyhdysliikennesopimus on osittain ristiriidassa vuonna 2000 voimaan tulleen perustuslain ja Suomen EU-jäsenyysselvöitteiden vastainen. Sopimuksen 2 artiklassa valtuutetaan liikenne- ja viestintäministeriö tekemään Venäjän liikenneministeriön kanssa sopimuksia, joiden tekemiseen liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole enää toimivaltaa, koska ne sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Nykyisellä yhdysliikennesopimuksella rajoitetaan Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen harjoittaminen osapuolten valtion rautateiden yksinoikeudeksi. Suomi ei Euroopan unionin jäsenvaltiona saisi kolmannen maan kanssa tehdyllä sopimuksella rajoittaa liikennepalvelujen tarjontaa Suomen rataverkolla muilta EU:n alueen toimiluvan saaneilta rautatieyhteyksiltä.

Rautatieyhdysliikennesopimus on lyhyt ja rakenteellisesti ongelmallinen. Keskeisistä Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä koskevista asioista on sovittu rautatieyhdysliikennesopimuksen nojalla tehdyissä kuljetusehdoissa ja vuoden 1947 rautatie- rajasopimuksessa. Voimassa oleviin sopimuksiin kuuluu lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja toisaalta määräyksiä, joista rautatieyhdysliikennettä harjoittavat kuljetusyhtiöt voisivat sopia keskenään.

Suomi ja Venäjä sopivat rautatieyhdysliikennesopimuksen uudistamisen käynnistämisestä yhdysliikennekonferenssissa huhtikuussa 2005. Sopimusneuvottelut aloitettiin huhtikuussa 2006. Suomi ilmoitti myöhemmin vuonna 2006 Venäjän viranomaisille, että Suomessa on selvitetävä uudistettavan rautatieyhdysliikennesopimuksen vaikutukset ennen sopimusneuvottelujen jatkamista. Liikenne- ja viestintäministeriö teetti vuonna 2007 sanotun vaikutus selvityksen. Selvityksessä on arvioitu rautatieyhdysliikenteen kilpailun avaamisen vaikutuksia tilanteessa, jossa rautatieyhdysliikennettä voisivat harjoittaa VR-Yhtymä Oy:n lisäksi muut EU-alueen toimiluvan saaneet rautatieyhteykset Suomen rataverkolla. Vaikutus selvitys rajoittui tavaraliikenteeseen ja ainoastaan Suomen rataverkolla tapahtuvaan liikenteeseen. Vastavuoroisen kilpailun avaamisen vaikutuksia ei selvitetty. Ministeriö teetti syyskuussa 2014 antamallaan toimeksiannolla uuden selvityksen sopimuksen vaikutuksista. Selvitystä on selostettu tarkemmin esityksen vaikutuksia koskevassa 3 kohdassa jäljempänä.

Vuoden 2007 selvityksen valmistuttua Suomi asetti 20 päivänä joulukuuta 2007 uuden neuvotteluvaltuuskunnan sopimusneuvotteluja varten. Sopimusneuvotteluja jatkettiin tammikuusta 2008 lähtien ja ne saatiin päätökseen elokuussa 2013, jolloin Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation välisestä sopimuksesta suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä (jäljempänä *uusi sopimus*) saavutettiin neuvottelutulos. Sopimusneuvottelut ovat kestäneet pitkään muun muassa osapuolten oikeusjärjestelmien erilaisuuden vuoksi ja Venäjän osapuolen neuvottelijoiden vaihtumisen takia. Osa sopimuksen piiriin kuuluvista asioista kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on säännöllisesti informoinut EU:n komissiota neuvottelutilanteesta ja käynyt useaan kertaan keskustelemassa komission edustajien kanssa sopimuksesta ja sitä koskevista neuvotteluista. Lisäksi ministeriö lähetti 27 päivänä kesäkuuta 2014 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*) 14 artiklan vaatimusten mukaisesti neuvottelutuloksen mukaisen sopimuksen komissiolle tiedoksi. Komissio on 5 päivänä elokuuta 2015 antamallaan päätöksellä antanut Suomelle luvan tehdä sopimus katsottuaan, että sopimus on rautatiemarkkinadirektiivin 14 artiklan 1 kohdan mukainen eikä se haittaa unionin liikennepolitiikan tarkoitusta ja päämääriä.

Sopimuksen kohteena on Suomen ja Venäjän välinen rautateiden suora kansainvälinen matkustaja- ja tavaraliikenne. Suoralla liikenteellä tarkoitetaan liikennöintiä ilman matkustajien junanvaihtoa tai ilman tavaroiden siirtokuormausta rautatieraja-asemalla. Sopimukseen on sisällytetty kaikki Suomessa lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Kuljetusyhtiön vastuu kuljetuksesta päättyy valtakunnan rajasta lähimmällä rautatieraja-asemalla, jos kuljetusyhtiöt eivät ole keskenään muuta sopineet. Kuljetussopimuksen mukaisten velvollisuuksien asianmukaisesta täytäntöönpanosta kuljetusyhtiö vastaa siihen saakka, kunnes tavara on luovutettu vastaanottajalle. Kuljetusyhtiöillä on oltava keskenään sopimussuhde, koska ne sopivat muun muassa kuljetusten käytännön järjestämisestä.

Sopimuksella ei avata Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä kilpailulle vastavuoroisesti. Sitä vastoin sopimuksella avataan Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne kilpailulle kaikille EU-alueella toimiluvan saaneille rautatieyrityksille siltä osin kuin liikenne tapahtuu Suomen rataverkolla.

1.2 Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomessa rautatieliikennettä ja sen harjoittamisen edellytyksiä koskee rautatielaki (304/2011). Rautatielailla on pantu kansallisesti täytäntöön EU:n niin sanottuihin rautatiepaketteihin sisältyviä rautatiejärjestelmää ja –markkinoita koskevia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivejä, joita ovat edellä mainittu rautatiemarkkinadirektiivi ja rautatiejärjestelmän yhteen-toimivuudesta yhteisössä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY (jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*) sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautateiden toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä ja turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY (jäljempänä *rautatieturvallisuusdirektiivi*). Rautatieliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamiseen sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999) ja rautatiekuljetuksiin rautatiekuljetuslakia (1119/2001) sekä vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994). Raideliikennevastuulain 1 §:n mukaan lakia sovelletaan raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamiseen siltä osin, kuin Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta ei muuta johdu. Vastaava soveltamisalarajaus sisältyy rautatiekuljetuslain 1 §:ään.

1.3 Rautatieliikennettä koskeva EU:n lainsäädäntö ja kansainväliset sopimukset

Rautatieliikennettä koskevat edellä mainittujen rautatiemarkkinadirektiivin, yhteentoimivuusdirektiivin ja rautatieturvallisuusedirektiivin lisäksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1370/2007 (jäljempänä *palvelusopimusasetus*) ja rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1371/2007 (jäljempänä *rautatievastuuasetus*). Toimivalta rautatieliikennettä koskevissa asioissa on siirtynyt jäsenvaltioilta Euroopan unionille siltä osin kuin ne kuuluvat EU:n lainsäädännön piiriin. Suomi on kuitenkin voinut neuvotella ja sopia kyseessä olevan sopimuksen Venäjän kanssa huolehdittuaan, että sopimuksen määräykset eivät ole ristiriidassa EU:n lainsäädännön kanssa.

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskee kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (COTIF) sellaisena kuin se on muutettu 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla (SopS 52/2006, jäljempänä *COTIF-yleissopimus*). Se tuli Suomen osalta voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2006. COTIF-yleissopimuksen sopimuspuolia ovat EU:n jäsenvaltioiden ja Norjan ja Sveitsin lisäksi muun muassa Ukraina sekä useat Pohjois-Afrikan ja Lähi-idän valtiot. Venäjä on vuonna 2010 liittynyt COTIF-yleissopimukseen osittain, sen liitteeseen B (Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta CIM, jäljempänä *CIM-liite*). Venäjän osittaisella liittymisellä CIM-liitteeseen ei ole vaikutusta Suomen ja Venäjän väliseen uuteen rautatieliikennettä koskevaan sopimukseen, koska Venäjä on rajannut Suomen ja Venäjän väliset kuljetukset CIM-liitteen soveltamisen ulkopuolelle. Muuhun kansainväliseen rautatieliikenteeseen Venäjä soveltaa rautateiden yhteistyöjärjestön OSJD:n kansainvälisiä rautateiden rahtikuljetuksia koskevaa sopimusta (*SMGS-sopimus*) ja kansainvälistä henkilöliikennettä koskevaa sopimusta (*SMPS-sopimus*) sekä rautatieliikennettä koskevia kahdenvälisiä sopimuksiaan. SMGS-sopimukseen ja SMPS-sopimukseen ovat liittyneet Venäjän ja IVY-maiden lisäksi muun muassa useimmat Itä-Euroopan valtiot sekä Kiina ja eräät muut Aasian valtiot.

Uuden sopimuksen tavaroiden kuljetusta koskevat sopimusmääräykset vastaavat suurelta osin CIM-liitteen määräyksiä. Vastaavasti sopimuksen matkustajien ja matkatavaroiden kuljetusta koskevat sopimusmääräykset vastaavat suurelta osin COTIF-yleissopimuksen liitteen A (Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta, jäljempänä *CIV-liite*) määräyksiä. Tämän vuoksi jäljempänä on kuvattu asianomaisten sopimusmääräysten kohdalla vastaavia CIM- ja CIV-liitteiden määräyksiä.

Suomen ja Venäjän välisiä vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskee 25 päivänä kesäkuuta 2013 Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehty sopimus vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä (jäljempänä *VAK-sopimus*). Sopimus on tullut voimaan 30 päivänä elokuuta 2014 (SopS 76-77/2014).

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on hyväksyä ja saattaa voimaan Suomen ja Venäjän välinen uusi sopimus suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä ja päättää siten nykyinen sekava ja osittain perustuslain ja Suomen EU-jäsenyysvelvoitteiden vastainen tila.

Uudessa sopimuksessa määrätään sekä matkustaja- että tavaraliikenteestä. Sopimukseen on sisällytetty kaikki Suomessa lainsäädännön alaan kuuluvat voimassa olevan rautatie- yhdysliikennesopimuksen tai sen liitännäissopimusten määräyksiä vastaavat määräykset. Sopimuksessa säännellään matkustajien ja tavaroiden kuljettamista koskevista ehdoista, matkustajien ja kuljetusyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista sekä kuljetusyhtiöiden välisistä suhteista ja niiden vahingonkorvausvelvollisuuksista ja muista vastuukysymyksistä. Lisäksi sopimuksella valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö tekemään Venäjän federaation liikenneministeriön kanssa ministeriöiden välinen sopimus uuden sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvistä operatiivisista ja teknisistä määräyksistä, jäljempänä *ministeriöiden välinen sopimus*.

Esitys sisältää ehdotuksen laiksi, jolla saatetaan voimaan uuden sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset ja muut vaikutukset

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti helmikuussa 2015 valmistuneen vaikutusarvio- selvityksen, jossa on arvioitu uuden sopimuksen taloudellisia vaikutuksia Suomen rautatiekuljetusmarkkinoilla, valtion rataverkon ylläpidossa ja kehittämisessä sekä kansantaloudessa. Selvityksen teki liikennetalouskonsultti Juha Tervonen (JT-Con) laajan haastattelukierroksen pohjalta. Selvitys kohdistui Suomen ja Venäjän väliseen rautateiden tavaraliikenteeseen. Suomen ja Venäjän välinen rautateiden henkilöliikenne on huomattavasti tavaraliikennettä suppeampaa, eikä siihen arvioida syntyvän kilpailua sopimuksen voimaantulon jälkeen.

Voimassa olevassa rautatieliikennesopimuksessa oikeus harjoittaa Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä on rajoitettu ainoastaan osapuolten valtion rautatieyhtiöille. Uudessa sopimuksessa poistetaan markkinoiden rajoittamista koskevat sopimus- määräykset. Uuden sopimuksen mukaan kaikki Suomeen tai muualle ETA-alueelle sijoittuneet rautatieyritykset ovat oikeutettuja harjoittamaan Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä Suomen rataverkolla. Sopimuksella ei kuitenkaan avata Venäjän sisäisiä rautatiekuljetusmarkkinoita Suomeen tai muualle ETA-alueelle sijoittuneille rautatie- yrityksille, eikä myöskään Suomen rautatiemarkkinoita venäläisille rautatieyrityksille.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä kuljetetaan vuosittain tavaraa 13 - 15 miljoonaa tonnia. Rautatieliikenteen kehitysennusteen perusteella kuljetusten arvioidaan olevan tulevana vuosina samalla tasolla. Pääosa kuljetuksista on Suomen ja Venäjän välistä suoraa kaupankäyntiä. Transitoliikenteen osuus on noin kuusi miljoonaa tonnia. Kuljetusten arvioidaan jatkossakin suuntautuvan suurelta osin Venäjältä Suomeen. Venäjältä tuodaan Suomeen tai Suomen kautta viedään länteen pääasiassa suuria raaka-aine-eriä. Venäjälle kuljetetaan tonnimääräisesti selvästi vähemmän tavaraa, lähinnä suomalaisia teollisuustuotteita. Tavaroiden arvo on kuitenkin tonnimäärään nähden suhteellisen korkea verrattuna Venäjältä Suomeen kuljetettaviin tavaroihin.

Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten arvioidaan synnyttävän noin 100 miljoonan euron liikevaihdon Suomen kuljetusmarkkinoilla. Osa siitä syntyy kuljetuspalvelussa ja osa muussa logistiikassa. Suomen ja Venäjän väliset rautatiekuljetukset luovat nykyisin Suomessa noin tuhat työpaikkaa.

Venäjän-liikenteen kilpailulle avautumisen Suomen puolella arvioidaan todennäköisesti jakavan kuljetuksia ainakin jossain määrin eri rautatieyritysten kesken. Ei kuitenkaan ole varmaa, lisääkö kilpailun avautuminen rautatiekuljetuksia maiden välillä. Rautatiet soveltuvat parhai-

ten suurten massojen kuljettamiseen, jonka kehitys riippuu raskaan teollisuuden kuljetustarpeista. Eräiden näkemysten mukaan kilpailu voisi käynnistää merkittävän hintakilpailun ja logististen rautatieratkaisujen innovoinnin, joka toisi arvokkaita kuljetuksia maanteiltä takaisin rautateille ja lisäksi lisäksi arvotavaran transitokuljetuksia.

Kuljetusmäärien kehitykseen ja kehityspotentiaaliin Suomen ja Venäjän välisissä suorissa kuljetuksissa vaikuttavat suuresti rautatiekuljetusmarkkinoiden ulkopuoliset tekijät. Raaka-ainevirrat Venäjältä Suomeen riippuvat Suomen raskaan teollisuuden (metsäteollisuus, kemianteollisuus ja öljynjalostus) tuotteiden kysynnästä maailmanmarkkinoilla ja sen myötä tuotantomääristä ja tehdasinvestoinneista Suomessa. Nähtävissä on, että ainakin sellun ja muiden metsäteollisuuden tuotteiden tuotantoon investoidaan siinä määrin, että raakapuun ja kemikaalien tuonnin tarve Venäjältä voi kasvaa. Se lisäksi rautatiekuljetuksia varsinkin, jos kuljetusten kilpailukyky paranee tiekuljetuksiin nähden. Suomalaisten teollisuustuotteiden vienti Venäjälle voi lisääntyä vain, jos Venäjän talous alkaa jälleen kasvaa. Rautatiekuljetusten hintojen aleneminen voi jonkin verran vaikuttaa kuljetusten toteutumiseen nykyistä suuremmalla osuudella raiteilla. Transitokuljetuksissa Suomen reitti kilpailee jatkossa yhä enemmän Venäjän omien satamien ja Baltian kauttakulkureittien kanssa.

Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten kilpailulla arvioidaan olevan keskeinen asema kilpailun alkamiselle Suomen rautatiemarkkinoilla. Venäjän-liikenteen markkinoille voi pyrkiä vetopalvelua tarjoamalla ilman, että rautatieyrityksen tarvitsee investoida vaunuihin. Venäjän-liikenteen vaunukalusto on yksinomaan venäläistä vuokrattua kalustoa tai suomalaisen teollisuuden omistamaa Venäjälle rekisteröityä kalustoa.

Kilpailun avautuminen Suomen ja Venäjän välisissä rautatiekuljetuksissa voi alentaa rautatiekuljetusten hintaa eräissä kuljetuksissa. Kilpailu on todennäköisintä ja hintojen alennus suurempi kokojunakuljetuksissa (suora veto rajalta tehtaalalle tai satamaan ja takaisin) ja vähemmän vaativissa tavaralajeissa (kuivat irtolastit). Myös vaativammissa tuotekuljetuksissa ja junakokoonpanoissa arvioidaan olevan kilpailun mahdollisuuksia. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa ei välttämättä synny kilpailua laisinkaan. Aloittavien rautatieyritysten resurssit eivät mahdollisesti riittäisi suurta määrää vetureita sitovien suurten kuljetusvirtojen hoitamiseen.

Rautatiekuljetusten kilpailulle avautumisen vaikutuksista kuljetusten hintaan esitetyt arviot vaihtelevat alhaisimmillaan viiden ja korkeimmillaan 30 prosentin välillä. Osa veturipalvelun kustannuksista (muun muassa energiakustannukset ja rataverkon käytöstä perittävät verot ja maksut) määräytyvät niin, ettei rautatieyritys voi juuri vaikuttaa niihin. Markkinoille tuleva rautatieyritys voisi kilpailla pääomakustannuksilla nostamalla veturien käyttöastetta, henkilöstön käytön tehokkuudella, ulkoistetuilla palveluilla, minimoiduilla yleiskustannuksilla ja kateella. Mahdollisesti myös venäläisten vaunujen vuorokausivuokria voi kilpailuttaa.

Ilmeisimmät kilpailun mahdollisuudet ovat Kaakkois-Suomessa sijaitsevien metsäteollisuuslaitosten kuljetuksissa. Nykyisin tehtailla sisäistä liikennettä ja vaihtotyöliikennettä ajavat veturipalveluyritykset voisivat laajentaa liikennöintiä rautatieraja-asemalle saakka. Samoin rautatieraja-asemien ja Kaakkois-Suomen logistiikkakeskusten ja satamien välisissä veturipalveluissa arvioidaan voivan syntyä kilpailua. Monen toimijan markkinat saattaisivat myös luoda uutta kysyntää vaihtotyöveturipalveluille rautatieraja-asemilla ja terminaaleissa.

Voidaan olettaa, että nykyiset veturipalveluyritykset laajentavat toimintaansa kilpaillen jonkin verran teollisuuden ja huolintayritysten kuljetuksista nimenomaan Venäjän-liikenteessä. Sen lisäksi markkinoille ennustetaan tulevan yksi tai kaksi uutta rautatieyritystä, jotka tarjoavat veturipalveluja sekä Venäjän-liikenteeseen että Suomen sisäisille kuljetusmarkkinoille.

Kilpailun avautuessa nykyiset Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten ja logistiikan noin 100 miljoonan euron kuljetusmarkkinat jaettaisiin useamman toimijan kesken. VR-Yhtymä Oy:n arvioidaan joka tapauksessa säilyttävän asemansa. Uudet toimijat pyrkivät todennäköisesti saamaan markkinoista aluksi arviolta muutaman miljoonan euron osuuden. Hinta- kilpailu voisi johtaa aluksi veturipalveluista saatavan kokonaisliikevaihdon laskuun. Kilpailun avautuminen voisi myös vähentää alan työllisyyttä, koska kilpailu pakottaa toimijoita ja markkinajohtajaa tehostamaan työvoiman käyttöä. Vain rautatiekuljetusten merkittävä lisääntyminen voi lisätä alan liikevaihtoa ja työllistävyyttä lähtötilanteeseen nähden. Jatkossa Venäjän-liikenteen liikevaihto voi nousta lähtötasoa korkeammaksi, mikäli kuljetuksia siirtyy maanteiltä rautateille.

Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten kilpailulla on vaikutuksia myös Suomen sisäisille rautatiekuljetusmarkkinoille. Uudet tai toimintaansa laajentavat rautatieyritykset tarvitsevat markkinoille pyrkiessään Venäjän-liikenteen kuljetuksia. Tätä kautta voidaan saavuttaa useampia asiakassuhteita ja tulonlähteitä, joka pienentää markkinoille tulon riskejä. Harvojen kuljetusasiakkaiden varassa toimiva rautatieyritys ottaa merkittävän riskin, eikä se houkuttele alalle sijoittajia. Venäjän-liikenteen merkitystä kilpailun alkamiselle kuvaa se, että Suomen sisäisillä rautatiekuljetusmarkkinoilla kuljetuksia ostaa muutama merkittävä kuljetusasiakas, kun Venäjän-liikenteessä kuljetusasiakkaita on moninkertainen määrä ja kasvupotentiaalia on paljon varsinkin transitokuljetuksissa.

Alalle tuloon liittyy merkittäviä riskejä ja haasteita. Kuljetussopimuksia on mahdollista tehdä Suomen puolella varsin harvalukuisen asiakaskunnan kanssa ja se lisää yrityksen perustamisen riskiä. Kuljetusten kysyntään vaikuttaa suuri määrä Venäjän talouskehitykseen ja Venäjän rautatiemarkkinoihin liittyviä seikkoja, joihin on mahdotonta vaikuttaa Suomesta. Kilpailun avautumisen hyödyntäminen varsinkin kasvustrategiana edellyttää hyviä suoria suhteita tai väli- miessuhteita Venäjän kuljetusmarkkinoille ja teollisuuteen. Huolintayritysten ja muiden ulkomaankaupan agentuurien merkitys yhteistyökumppaneina on oleellinen pienille rautatiey- rityksille sekä kauppasuhteiden vuoksi että palvelujen innovoinnin kannalta.

Venäjän-liikenteen mahdollisesti lisääntyessä ja useiden rautatieyritysten toimiessa valtion ra- taverkolla yhtä aikaa tarvitaan joillain rataosilla ja liikenteen solmukohdissa vähintään koh- dennettuja kehittämistoimenpiteitä, jotta voidaan taata ratakapasiteetin riittävyys ja kuljetusten häiriötön toiminta keskeisillä rataosilla sekä rautatieraja-asemien ja terminaalien ratapihoilla. Laajimmillaan rakennetaan toinen raide yksiraiteisille rataosille Luumäki–Imatra– Imatrankoski sekä Luumäki–Vainikkala. Liikenneviraston mukaan myös pienin toimenpitein voidaan saavuttaa ratakapasiteetin riittävyyden ja liikenteen toimivuuden varmistaminen. Te- ollisuuden mukaan investoinnit tulisi taas tehdä niin, että ratakapasiteetti ja liikenteen kasvun mahdollisuudet varmistetaan pitkälle tulevaisuuteen.

Merkittävää Venäjän-liikenteen kuljetusten kehittymiselle on, että sopimuksella avataan kaik- ki rautatieraja-asemat kaikentyyppisten tavaroiden kuljettamiselle. Toistaiseksi ainoastaan Vainikkalan rautatieraja-asema on ollut käytettävissä kaikentyyppisten tavaroiden tuonti- ja vientikuljetuksille. Uuden sopimuksen tullessa voimaan voidaan helpottaa Vainikkalan rauta- tieraja-aseman liikennemääriä ja kapasiteettia siirtämällä osa kuljetuksista muille rautatieraja- asemille, erityisesti Imatrankoskelle. Samalla mahdollistetaan uusia suoria kuljetusreittejä muiden rautatieraja-asemien kautta. Uuden liikenteen sujuva hoitaminen muiden rautatieraja- asemien kautta edellyttäisi niiden infrastruktuurin ja muiden toimintaedellytysten kehittämistä. Myös valvontatekniikkaa olisi näillä rautatieraja-asemilla kehitettävä. Kehittämistoimenpitei- den kustannusvaikutukset eivät ole tässä vaiheessa kaikilta osin tarkemmin tiedossa.

Liikenneviraston tavaraliikenne-ennusteessa 2015 kuljetettujen tonnien on arvioitu kasvavan maltillisesti rataosuuksilla Kouvola-Vainikkala ja Joutseno-Imatra-Imatrankoski. Venäjän-liikenteen on arvioitu kulkevan pääosin nykyistä Vainikkalan reittiä. Suurimmillaan Kaakkois-Suomen rataverkon kehittäminen vaatii ennakkotiedon mukaan 375 milj. euron ratainvestointeja, minkä lisäksi Kaakkois-Suomen ratapihojen, rautatieraja-asemien, liikenteenohjauksen ja muiden rautatiepalvelujen kehittäminen voi vaatia yhteensä useita kymmeniä miljoonia euroja. Kehittämishankkeisiin kuuluvat Luumäki-Imatra-Imatrankoski ratayhteyden parantaminen ja Vainikkalan ratapihan uudistaminen. Vartiuksen kautta kulkevien kuljetusten toimintaolosuhdeiden kehittäminen poikittaisliikenteen kehittämisenä edellyttäisi arviolta 140 miljoonan euron investointeja Vartius-Iisalmi-Ylivieska-rautatiereitillä. Kaiken kaikkiaan enimmillään kyse on yli puolen miljardin euron panostuksista. Valikoituja toimenpiteitä toteuttamalla summa voi olla alle puolet tästä.

Ensi alkuun Venäjän-liikenteen voimakas kilpailu oletettavasti vähentää kuljetusliiketoiminnasta saatavia valtion verotuloja. Verotulojen kasvu alkaa, mikäli rautatiekuljetukset lisääntyvät merkittävästi ja varsinkin kuljetusketjun logistiikkapalveluja monipuolisesti tarvitsevassa transitoliikenteessä. Venäjän-liikenteen merkittävämmät valtiontaloudelliset tulovaiikutukset syntyvät kuitenkin kansantaloudellisten vaikutusten kautta, eli kun kuljetuksia käyttävien teollisuustoimialojen kilpailukyky paranee ulkomaankauppaa lisäten. Nämä vaikutusketjut ovat kuitenkin voimakkaasti maailmantalouden ja Venäjän talouden suotuisasta kehityksestä riippuvaisia.

Suomen rautatiekuljetusketjun parantuvalla kilpailukyvyllä on yksinään rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa kokonaisten toimialojen ja kansantalouden kehityskulkuun. Siitä huolimatta kilpailukyvyn parantamismahdollisuuksia luovat lainsäädännölliset muutokset ovat välttämättömiä. Kuljetusketjun tehostumisella voi olla jopa merkittäviä heijastusvaikutuksia kuljetuksia käyttävien toimialojen menestykseen.

Venäjän-liikenteen lisääntyessä Liikenneviraston ratamaksutuotot kasvavat. Samaan aikaan kuitenkin rataverkon kulumisen ja etenkin rataverkolla tarvittavat investoinnit lisääntyvät selvästi enemmän. Mikäli transitoliikenne alkaa lisääntyä, lisääntyy myös aluksilta perittävän väylämaksun tuotto. Transitokuljetusten väylämaksua peritään kylläkin alennuksen vuoksi vain puolet siitä mitä muilta aluskäynneiltä.

Venäjän-liikenteen kuljetusten jakautuminen usean rautatieyrityksen kesken ja rautatiekuljetusten mahdollinen lisääntyminen lisääisivät rautatieliikenteen päästöjä yleistyvän dieselveidon vuoksi. Vaikutus Suomen liikennejärjestelmän tasolla ei ole kuitenkaan erityisen merkittävä etenkin jos kuljetuksissa tapahtuu siirtymää tiekuljetuksista rautateille. Liikenteen kasvu lisää melua ja tärinää rautatiereitien varrella, mutta siihen voidaan varautua rataverkon kehittämisinvestoinneissa ja myös kiinnittämällä huomiota kaluston ominaisuuksiin.

Liikenneturvallisuusvaikutukset olisivat todennäköisesti vähäiset rautatiealan vahvan sääntelyn ja turvallisuuskulttuurin vuoksi. Rataverkon kehittämisinvestoinnit parantavat liikenneturvallisuutta joka tapauksessa. Mikäli kuljetuksia siirtyy kilpailun ansiosta rautateille, paranee tieliikenteen turvallisuus.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Sopimuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen olisi Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjällä Venäjän federaation liikenneministeriö. Sopimuksessa on sovittu toimivaltaisten viranomaisten säännöllisestä yhteydenpidosta. Toimivaltaiset ministeriöt järjestävät vähintään kerran vuodessa yhteiskokouksia, joissa käsitellään kansainvälisen rautatieli-

kenteen kehittämistä ja sopimuksen piiriin kuuluvia asioita ja muita osapuolten väliseen rautatieliikenteeseen liittyviä asioita ja seurataan sopimuksen täytäntöönpanoa. Yhteiskokouksilla korvattaisiin rautatieyhdysliikennesopimuksessa tarkoitetut yhdysliikennekonferenssit, joita ei ole enää järjestetty vuoden 2005 jälkeen.

Sopimuksella valtuutetaan liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjän federaation liikenneministeriö tekemään ministeriöiden välinen sopimus teknisluonteisista ja operatiivisista asioista. Ministeriöiden välisessä sopimuksessa sovittavat asiat kuuluvat Suomessa pääosin Liikenteen turvallisuusviraston ja osittain Liikenneviraston toimialaan. Virastot vastaavat omalta osaltaan ministeriöiden väliseen sopimukseen sisältyvien asioiden tarvittavasta päivittämisestä. Tarkoitus on, että molemmat virastot luovat ja pitävät yllä vakiintuneet neuvottelu- ja keskusteluyhteydet Venäjän viranomaisten kanssa. Liikennevirastolla on jo perinteisesti ollut säännölliset keskusteluyhteydet Venäjän viranomaisten kanssa rautatierajaliikenteen kehittämiseen liittyvis

Sopimus ei aiheuta muutoksia tulli- ja rajavaltaviranomaisten Suomen ja Venäjän väliseen rautatieliikenteeseen liittyvissä tehtävissä. Rautatiekuljetusten mahdollinen siirtyminen muille rautatieraja-asemille ja niiden kautta tapahtuvien kuljetusten lisääntyminen kuitenkin edellyttää myös tulli- ja rajavaltaviranomaisten työpanoksen lisäämistä sanotuilla rautatieraja-asemilla.

4 Asian valmistelu

Valtioneuvosto asetti 17 päivänä joulukuuta 2007 laajapohjaisen neuvotteluvaltuuskunnan sopimusneuvotteluja varten. Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ulkoasiainministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston kanssa. Sopimusneuvotteluja on selostettu edellä jaksossa 1.1.

Sopimuksesta pyydettiin lausunto ennen sen allekirjoittamista ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Tullilta, Rajavartiolaitokselta, VR-Yhtymä Oy:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta sekä Metsäteollisuus ry:ltä. Anne-
tuissa lausunnoissa puollettiin sopimuksen allekirjoittamista.

Valtioneuvoston ohjesäännön 3 §:n 9 kohdan mukaan valtioneuvosto käsittelee Euroopan unionissa päätettäviin asioihin sekä niihin sisällöltään ja vaikutuksiltaan rinnastettaviin asioihin liittyvät toimenpiteet, jos ne edellyttävät valtioneuvoston päätöstä. EU:ssa päätettäviin asioihin rinnastetaan myös EU-kytkennän takia valtiosopimus, jonka tekeminen sallitaan tai jonka tekemiseen velvoitetaan EU-säädöksessä tai sopimuksessa.

Uusi rautatieliikennesopimus sisältää EU:n toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Kysymyksessä on sopimus, jonka Suomi on voinut tehdä rautatiemarkkinadirektiivin 14 artiklassa olevan valtuutuksen nojalla. Sopimukseen sisältyy kuitenkin myös huomattava määrä määräyksiä, jotka kuuluvat puhtaasti kansalliseen toimivaltaan ja joita ei voida pitää vähäisinä. Tämän vuoksi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet haettiin perustuslain 93 §:n 1 momentin nojalla tasavallan presidentiltä, joka myönsi allekirjoitusvaltuudet 25 päivänä lokakuuta 2013. Sopimus allekirjoitettiin 28 päivänä huhtikuuta 2015.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot samoilta tahoilta kuin sopimuksestakin ennen sen allekirjoittamista. Lausunnonantajat ovat puoltaneet esitysluonnosta. Ulkoasiainministeriö ja oikeusministeriö ovat esittäneet esitysluonnoksen perusteluihin eräitä täsmennyksiä, jotka on otettu jatkovalmistelussa huomioon.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdannossa todetaan, että Suomen tasavallan hallitus ja Venäjän federaation hallitus nojautuvat tasavertaisen kumppanuuden ja keskinäisen kunnioituksen periaatteisiin ja tunnustavat osapuolten välillä pitkään jatkuneen rautatieliikennettä koskevan yhteistyön ja vuorovaikutuksen merkityksen ja haluavat jatkaa sen kehittämistä sekä rautatieliikenteen turvallisuuden säilyttämistä korkealla tasolla. Osapuolet ovat tehneet sopimuksen ottaen huomioon rautateiden matkustaja- ja tavaraliikenteen tarpeet ja erityispiirteet.

I luku. Yleiset määräykset

1 artikla. *Sopimuksen kohde ja soveltamisala.* Sopimuksella säännellään Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä koskevista asioista sekä sanotussa liikenteessä käytettävän kuljetussopimuksen yhtenäisistä oikeusnormeista. Suoralla rautatieliikenteellä tarkoitetaan sitä, että Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä liikennöidään ilman matkustajien junanvaihtoa tai ilman tavaroiden siirtokuormausta rautatieraja-asemalla.

Artiklan 3 kohdassa rajataan sopimuksen soveltamisalasta kuljetukset, joiden määräasemia ovat kohdassa mainitut Kaliningradin rautatien asemat junalauttaliikennettä lukuun ottamatta ja Venäjän rautateiden Kazakstanin tasavallassa sijaitsevat asemat. sekä kuljetukset sanotuilta asemilta Suomeen. Kauttakulkukuljetuksia ei ole kuitenkaan tarkoitus rajata sopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä on otettu huomioon artiklan 4 kohdassa, jonka mukaan sopimus ei rajoita muiden sellaisten kansainvälisten sopimusten nojalla harjoitettavia kauttakuljetuksia Suomen tasavallan tai Venäjän federaation kautta, jonka osapuolena toinen niistä on. Tällaisia kansainvälisiä sopimuksia voisivat olla edellä mainitut COTIF-yleissopimus ja SMGS-sopimus.

2 artikla. *Käsitteet.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

Matkustajan mukana olevalla ajoneuvolla tarkoitetaan kuljetettavaksi otettua ajoneuvoa, joka voi olla henkilöauto ja siihen kytketty perävaunu, mopo tai moottoripyörä. Ajoneuvon tulee olla rekisteröity matkustajan asuinmaassa ja hänen on käytettävä sitä tiellä liikkumiseen. Ajoneuvon on oltava mitoiltaan sellainen, että se on mahdollista kuljettaa erikoisvaunussa siinä matkustajajunassa, jossa matkustaja itse matkustaa.

Intermodaaliyksiköllä tarkoitetaan autojen ja ajoneuvoyhdistelmien lisäksi kontteja ja muita määritelmässä yksilöityjä kuljetusvälineitä, joita käytetään tavaroiden kuljetukseen kahdella tai useammalla kuljetusmuodolla.

Kolmannella valtiolla tarkoitetaan muuta kuin sopimuksen osapuolena olevaa valtiota.

Kuljetusmaksuilla tarkoitetaan kuljetusyhtiöiden tavaroiden ja matkatavaroiden sekä henkilöiden kuljetuksesta perimiä maksuja mukaan lukien määritelmässä mainitut muut maksut, lisämaksut ja tavarain ja matkatavarain sekä henkilöiden kuljetuksesta perittävät muut maksut. Tavarain ja matkatavarain kuljetuksesta syntyneiden maksujen tulee olla syntyneitä siitä hetkestä,

jolloin tavarat on otettu kuljetettaviksi siihen saakka, kunnes ne luovutetaan niiden saamiseen oikeutetulle henkilölle.

Kuljetuksella suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä tarkoitetaan matkustajien ja heidän mukanaan kuljettamien käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden sekä tavaroiden kuljetusta rautateitse sopimuksen osapuolina olevien valtioiden alueella sijaitsevien rautatieasemien välillä koko kuljetusreittiä varten tehdyllä yhtenäisellä asiakirjalla.

Kuljetusyhtiöllä tarkoitetaan kaikkia oikeushenkilöinä tai yksityisinä elinkeinonharjoittajina toimivia kuljetusyhtiöitä, jotka osallistuvat sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti matkustajien, käsimatkatavaroiden ja matkatavaroiden tai tavaroiden kuljetukseen suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä kyseessä olevan sopimuksen ehtojen mukaisesti ja jotka ovat sitoutuneet kuljetussopimuksen mukaisesti kuljettamaan matkustajan ja matkatavarat tai lähettäjän kuljetusyhtiölle lähetyspaikalta määräpaikalle kuljettamista varten luovuttamat tavarat sekä luovuttamaan tavarat niiden saamiseen oikeutetulle vastaanottajalle.

Käsimatkatavaroilla tarkoitetaan matkustajan mukanaan matkustajavaunussa kuljettamia tavaroita. Painorajoituksia käsimatkatavaroille ei määrittäisi, mutta niiden olisi oltava kooltaan sellaisia, että matkustaja voi vaikeuksitta kuljettaa ne mukanaan ja että ne voidaan sijoittaa vaunussa niille varattuihin paikkoihin.

Liikkuvalla kalustolla tarkoitetaan veturia, moottorijunaa ja kaikenkokoisia vaunuja, jotka on tarkoitettu matkustajien, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetukseen. Lisäksi liikkuvalla kalustolla tarkoitetaan muuta rautatieliikenteen kalustoa, jota käytetään rautainfrastruktuurin kunnossapito- ja korjaustehtäviin tai muuhun rautatiekuljetusten turvaamiseen.

Liikuntarajoitteisella henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, jonka liikuntakyky on hänen kulkuneuvoja käyttäessään rajoittunut fyysisen vamman, kehitysvamman tai jonkin muun vamman tai iän vuoksi. Fyysinen vamma voi aiheutua pysyvästä tai väliaikaisesta sensorisesta tai motorisesta vammasta. Lisäksi edellytetään, että vammaisen henkilön junassa matkustaminen vaatii junan henkilökunnalta asianmukaista huomiota ja matkustajille tarjottavien palvelujen mukauttamista vammaisen henkilön erityisiä tarpeita varten. Määritelmä vastaa rautatievastuuseksetin 3 artiklan 15 kohdan määritelmää vammaisesta ja liikuntarajoitteisesta henkilöstä.

Lähettäjällä tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on jättänyt tavarat kuljetettaviksi ja joka on merkitty rahtikirjaan tavaroiden lähettäjäksi.

Lähetyksellä tarkoitetaan tavaroita tai tavaraa, joka on otettu kuljetettavaksi yhdellä rahtikirjalla.

Matkatavaralla tarkoitetaan matkustajan tavaroita, jotka kuljetusyhtiö on ottanut kuljetettaviksi matkustajajunan matkatavaravaunuun matkalipussa mainitulle määrärauta- tieasemalle saakka. Matkatavarat eroavat käsimatkatavaroista siten, että niitä ei kuljeteta samassa vaunussa kuin matkustaja. Nykyisin Suomen ja Venäjän välisessä henkilö- liikenteessä ei kuljeteta matkatavaroita, koska niitä varten ei junissa ole matkatavaravaunuja.

Matkustajalla tarkoitetaan junassa matkustavaa luonnollista henkilöä, jolla on matkaa varten voimassa oleva matkalippu.

Rautatieinfrastruktuurilla tarkoitetaan raiteet, rautatieasemat sekä muut rakennelmat ja laitteet käsittävää teknistä kokonaisuutta. Rautatieinfrastruktuuriin kuuluvilla laitteilla turvataan rautatieinfrastruktuurin toiminta.

Rautatieinfrastruktuurin haltijalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka vastaa rautatieinfrastruktuurin ylläpidosta ja kehittämisestä ja tarjoaa kuljetusyhtiölle sen käyttöön liittyviä palveluja. Määritelmä vastaa sisällöllisesti rautatiemarkkinadirektiivissä, rautatieturvallisuusedirektiivissä ja yhteentoimivuusedirektiivissä säädettyä määritelmää rataverkon haltijasta. Suomessa sopimuksessa tarkoitettu rautatieinfrastruktuurin haltija on valtion rataverkosta vastaava Liikennevirasto.

Rautatieraja-asemalla tarkoitetaan sitä rautatieasemaa, jonka kautta ihmiset, ajoneuvot, rahti, tavarat ja eläimet kuljetetaan rautateitse valtionrajan yli sen osapuolen lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella tällainen asema sijaitsee. Suomessa sopimuksessa tarkoitettuja rautatieraja-asemia on nykyisin neljä (Vainikkala, Imatrankoski, Niirala ja Vartius).

Sineteillä ja lukkosinettilaitteilla tarkoitetaan yhdeksi rakenteeksi yhdistettyä valvontaelementtiä mukaan lukien sähköiset elementit, jonka kokonaisuutta rikkomatta ei pääse käsiksi kuljetettaviin tavaroihin.

Sovellettavaksi tulevalla lainsäädännöllä tarkoitetaan niiden säädösten kokonaisuutta, jotka ovat voimassa osapuolena olevassa valtiossa. Suomessa sovellettavaksi tulevaan lainsäädäntöön voi sisältyä kansallisen lainsäädännön lisäksi voimassa oleva EU-lainsäädäntö sekä Suomea sitovat muut kansainväliset velvoitteet.

Tavarasta määräämään oikeutetulla tarkoitetaan lähettäjää, vastaanottajaa tai muuta henkilöä, jolla on kuljetussopimukseen perustuva oikeus määrätä kuljettavasta tavarasta.

Tavaroilla tarkoitetaan tavaroita tai muita esineitä, joiden kuljettamisesta sopimuksen piiriin kuuluvassa rautatieliikenteessä tehdään kuljetussopimus.

Tavaroiden kuljetussopimuksella tarkoitetaan sopimusta, jonka nojalla kuljetusyhtiö kuljettaa lähettäjän sille luovuttamat tavarat maksua vastaan. Kuljetussopimuksen määritelmä vastaisi sisällöllisesti CIM-liitteen kuljetussopimusta koskevaa 6 artiklaa.

Vaarallisten aineiden määritelmä vastaa VAK-sopimuksen 2 artiklan määritelmää vaarallisista aineista.

Vastaanottajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on merkitty rahtikirjaan tavaroiden vastaanottajaksi. Vastaanottajan ja lähettäjän käsitteet vastaavat rautatiekuljetuslaissa ja CIM-liitteessä käytettyjä vastaanottajan ja lähettäjän käsitteitä.

3 artikla. *Sopimuksen yleiset määräykset.* Artiklan 1 kohdassa määritellään suora kansainvälinen rautatieliikenne. Artiklan 2 kohdassa todetaan sopimuksen soveltamisen ensisijaisuus sopimuksessa tarkoitetuissa matkustajien ja tavaroiden kuljetuksissa. Ainoastaan siltä osin kuin sopimuksessa ei muuta määrätä, kuljetuksiin sovelletaan sovellettavaksi tulevaa lainsäädäntöä. Vaarallisten aineiden kuljetusten osalta artiklan 3 kohdassa viitataan VAK-sopimukseen.

Artiklan 4 kohdassa valtuutetaan osapuolten valtioiden infrastruktuurin haltijat tekemään kohdassa tarkoitettuja hallinnollisia sopimuksia rautatierajaliikenteen varmistamiseksi osapuolina olevien valtioiden lainsäädännön mukaisesti. Suomessa kohdassa tarkoitettun sopimuksen osapuolena olisi valtion rataverkosta vastaava Liikennevirasto.

Kuljetusyhtiöt voivat artiklan 5 kohdan mukaan sopia keskenään matkustajien ajoneuvojen kuljettamisesta matkustajajunissa sopimuksessa tarkoitettussa rautatieliikenteessä.

Artiklan 6 kohtaan on otettu selventävä määräys, jonka mukaan rautatieliikenteen turvallisuus varmistetaan kummankin osapuolena olevan valtion alueella sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Suomessa rautatieturvallisuutta koskevat asianomaiset rautatielain säännökset sekä sen nojalla annetun valtioneuvoston asetuksen säännökset ja Liikenteen turvallisuusviraston määräykset.

4 artikla. *Osapuolten toimivaltaiset viranomaiset.* Artiklan 1 kohdassa todetaan, että sopimuksen toteuttamisesta vastaavia osapuolten toimivaltaisia viranomaisia ovat Suomen osapuolella Suomen liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjän osapuolella Venäjän federaation liikenneministeriö.

Artiklan 2 kohdassa toimivaltaiset viranomaiset valtuutetaan sopimaan tarkemmin kohdassa yksilöidyistä teknisluonteisista asioista, joita ei ole tarkoituksenmukaista sisällyttää valtiosopimukseen. Ministeriöt voivat toimivaltaisina viranomaisina sopia valtuutuksen nojalla luovutettaviin kalustoyksiköihin ja rautatieraja-asemien välillä käytettävää vetokalustoa koskevista vaatimuksista, teknisistä rajatarkastuksista, kuormausmääräyksistä, erikoiskuljetuksista, nopean henkilöjunan teknisestä lähtötarkastuksesta ja rautatierajaliikenteen järjestämiseen liittyvistä erityispiirteistä, rahtikirjan muodosta ja täyttämisestä sekä rautatierajaliikenteen erityispiirteistä ja niihin liittyen kuljetusyhtiöiden ja rautatieinfrastruktuurin haltijoiden välisestä vuoro-vaikutuksesta. Ministeriöiden välinen sopimus on luonteeltaan delegoitu valtiosopimus, joka saatetaan voimaan valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjän federaation liikenneministeriö ovat keväällä 2014 käynnistäneet neuvottelut kohdassa tarkoitusta ministeriöiden välisestä sopimuksesta. Tarkoitus on, että sanottu ministeriöiden välinen sopimus tulee voimaan samanaikaisesti valtiosopimuksen kanssa mahdollisimman sujuvan liikennöinnin varmistamiseksi Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Artiklan 3 kohdassa osapuolet velvoitetaan ilmoittamaan toisilleen viipymättä kirjallisesti niiden toimivaltaisten viranomaisten muuttumisesta.

II luku **Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetus**

Rautatievastuuasetuksessa säädetään muun muassa matkustajaliikenteen kuljetus- sopimuksesta ja matkalipuista, rautatieyhteyksien vastuusta matkustajista ja näiden matkatavaroista, viivästymisestä suoritettavista korvauksista sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudesta kuljetukseen ja heidän avustamisestaan. Tarkemmat määräykset annetaan osaksi rautatievastuuasetusta otetuissa CIV-liitteen II – VII osassa. CIV-liitteen II osa koskee kuljetussopimuksen solmimista ja toimeenpanoa, III osa käsimatkatavaran, eläinten, matkatavaran ja ajoneuvojen kuljetusta, IV osa kuljettajan vastuuta, V osa matkustajan vastuuta, VI osa vaateiden toteuttamista sekä VII osa kuljetusyhtiöiden välisiä suhteita. Edellä esitetyn vuoksi matkustajien ja matkatavaroiden kuljetusta koskevista sopimuksen II luvun määräyksistä 6 – 9 artiklat sekä 11 – 26 artiklat kuuluvat EU-lainsäädännön piiriin ja siten Euroopan unionin toimivaltaan. Suomi ei rautatievastuu- asetuksen soveltamisalаражаusta koskevan 2 artiklan 6 kohdan nojalla sovelta misalarajauksesta säädetään rautatiekuljetuslain 8 a §:n 2 momentissa (843/2009). CIV-liitteellä ei ole muutoinkaan välitöntä vaikutusta Suomen ja Venäjän väliseen uuteen rautatieliikennesopimukseen, koska Venäjä ei ole liittynyt CIV-liitteeseen. Kansallisessa lainsäädännössä matkustajan ja käsimatkatavaran kuljetuksesta säädetään rautatiekuljetuslain 3 luvussa ja matkatavaran kuljetuksesta rautatiekuljetuslain 4 luvussa.

5 artikla. *Kuljetusreitit.* Matkustajia ja matkatavaroita kuljetetaan sopimuksessa tarkoitettussa rautatieliikenteessä artiklan mukaan kuljetusyhtiöiden ja rautatieinfrastruktuurin haltijoiden

hyväksymillä reiteillä. Reittien tulee olla myös rautatieinfrastruktuurin haltijoiden hyväksymiä, jotta voidaan varmistaa muun muassa ratakapasiteetin riittävyyteen ja sen soveltuvuuteen suunniteltuihin kuljetuksiin liittyvät asiat. Toisaalta rautatieinfrastruktuurin haltijat myöntävät tarvittavan ratakapasiteetin kuljetuksia varten.

6 artikla. *Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetussopimus.* Kuljetusyhtiö sitoutuu artiklan 1 kohdan mukaan kuljettamaan matkustajan määräpaikkaan maksua vastaan matkustajien kuljetussopimuksen mukaisesti. Matkustajan matkatavarat kuljetusyhtiö voi ottaa kuljetettavaksi, jos reitillä liikennöi matkatavaravaunu. Nykyisin Suomen ja Venäjän välisessä matkustajaliikenteessä ei liikennöi matkatavaravaunuja. Ottaessaan matkatavaran kuljetettavaksi kuljetusyhtiön on toimitettava matkatavara määräasemalle ja luovutettava se matkustajalle tai muulle matkustajan valtuuttamalle henkilölle. Matkustajan on maksettava kuljetusyhtiölle matkatavaran kuljetuksesta. Matkustajien kuljetussopimusta koskeva määräys vastaa sisällöllisesti CIV-liitteen kuljetussopimusta koskevan 6 artiklan 1 §:ää.

Artiklan 2 kohdassa määrätään niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä kuljetusyhtiön on tehtävä kuljetussopimus matkustajan kanssa. Osoituksena kuljetussopimuksesta kuljetusyhtiö antaa matkustajalle matkaan oikeuttavan matkalipun.

Artiklan 3 kohdassa määrätään niistä perusteista, joiden nojalla kuljetusyhtiöllä on oikeus purkaa kuljetussopimus sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin CIV-liitteen matkustusoikeutta koskevan 9 artiklan vastaavia määräyksiä.

Artiklan 4 kohdassa veloitetaan kuljetusyhtiöt vahvistamaan matkustajan vaatimuksesta kuljetussopimuksen täyttämättä jättäminen ja sopimuksen muutos tekemällä siitä merkintä matkustajan matkalippuun.

Kuljetusyhtiö veloitetaan artiklan 5 kohdassa tiedottamaan matkustajalle kuljetusyhtiön antamista palveluista. Kuljetusyhtiöt tiedottavat tarjoamistaan palveluista muun muassa sähköistä tiedonvälitystä käyttäen.

7 artikla. *Matkalippu ja kuljetusasiakirjat.* Artiklan 1 kohdan mukaan matkustajan kuljetussopimus vahvistetaan matkalipulla ja matkatavaroiden kuljetussopimus kuljetusasiakirjalla, jonka muodosta kuljetusyhtiöt sopivat. Matkustajat käyttävät matkalippua todisteena kuljetussopimuksesta ja sen sisällöstä. Se laaditaan artiklan 2 kohdan mukaan koko matkalle lähtöasemalta määräasemalle. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset vastaavat sisällöllisesti CIV-liitteen 6 ja 16 artiklan vastaavia määräyksiä.

Ilman asianmukaista matkalippua oleva henkilö on artiklan 3 kohdan mukaan vastuussa sen osapuolena olevan valtion sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella henkilön on todettu matkustavan ilman matkalippua. Suomessa sovellettavaksi tuleva laki on joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettu laki (469/1979).

8 artikla. *Kuljetusmaksut.* Kuljetusyhtiö tai matkatoimisto tai muu kuljetusyhtiön lukuun toimiva maksun perinnästä vastaava toimija perii 8 artiklan nojalla maksun matkustajan tai matkatavaroiden kuljetuksesta matkustajalta koko kuljetusmatkalta lähtöasemalta määräasemalle. Voimassa olevissa kuljetusehdoissa ei ole vastaavaa määräystä. Kuljetusmaksuja koskevassa kuljetusehtojen 2 artiklan 2 §:ssä määrätään ainoastaan, että kuljetusmaksut lasketaan euroina. Lippujen myyntiä koskevassa 2 artiklan 6 §:ssä määrätään, että matkaliput myydään matkustajan koko matkalle lähtöasemalta määräasemalle.

9 artikla. *Kuljetusmaksujen palauttaminen.* Peruuttaessaan matkansa ennen junan lähtöä tai kuljetusehtojen muuttuessa matkustajalla on artiklan 1 kohdan nojalla oikeus saada takaisin vastaava osa kuljetusmaksuista. Kuljetusyhtiö voi artiklan 2 kohdan nojalla vähentää kuljetusmaksujen palauttamisesta aiheutuvat kustannukset palauttaessaan matkustajalta perimiään maksujaan. Vähennysoikeutta ei kuitenkaan ole, jos kuljetusehdot ovat muuttuneet kuljetusyhtiöstä johtuvasta syystä. Kuljetusyhtiö sitoutuu maksua vastaan kuljettamaan matkustajan määräpaikkaan 6 artiklassa tarkoitetun kuljetussopimuksen mukaisesti. Kuljetusyhtiö voi 9 artiklan määräysten rajoittamatta määritellä omissa kuljetusehdoissaan matkan peruutusehdot edellyttäen, että kuljetusyhtiö tiedottaa 6 artiklan 5 kohdan mukaisesti matkustajille ennen lipun ostamista peruutus- oikeuden rajoituksista. Voimassa olevien kuljetusehtojen takaisinmaksua koskevat 2 artiklan 17 §:n määräykset vastaavat osittain 9 artiklan määräyksiä, mutta ovat niitä tiukemmat ja yksityiskohtaisemmat.

10 artikla. *Lasten matkustaminen.* Matkustajalla on artiklan 1 kohdan nojalla oikeus kuljettaa mukanaan maksutta yhtä lasta, jos lapsi ei ole matkan alkaessa täyttänyt kuutta vuotta eikä hän tarvitse omaa erillistä paikkaa.

Kuljetusyhtiöt sopivat artiklan 2 kohdan mukaan erikseen niistä maksuista, jotka ne perivät 6-17-vuotiaiden lasten tai omaa paikkalippua tarvitsevien alle 6-vuotiaiden lasten kuljettamisesta. Lasten matkustamista koskevia määräyksiä ei sisälly CIV-liitteeseen eikä EU-lainsäädäntöön. Lasten matkustamista koskevat voimassa olevien kuljetusehtojen 2 artiklan 12 §:n määräykset vastaavat 10 artiklan määräyksiä, mutta ovat niitä yksityiskohtaisemmat.

11 artikla. *Liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeus kuljetukseen.* Kuljetusyhtiöt veloitetaan artiklan 1 kohdassa tarjoamaan liikuntarajoitteisille henkilöille kuljetuspalveluja ilman syrjintää ja lisäkustannuksia. Kuljetusyhtiö ei saa kieltäytyä tekemästä kuljetussopimusta liikuntarajoitteisen henkilön kanssa rajoittuneen liikuntakyvyn perusteella eikä myöskään vaatia, että tällaisen henkilön seurassa matkustaa avustaja paitsi, milloin se on ehdottoman välttämätöntä. Artiklan 1 kohdan määräykset vastaavat rautatievastuuasetuksen 19 artiklan 2 kohdan säännöksiä.

Artiklan 2 kohdassa kuljetusyhtiö veloitetaan huolehtimaan siitä, että liikuntarajoitteinen henkilö saa tarvittaessa apua korvauksetta hänen noustessaan junaan, ollessaan junassa tai poistuessaan junasta. Artiklan 2 kohdassa on kuvattu, mitä avunanto junassa liikuntarajoitteiselle henkilölle tarkoittaa. Se tarkoittaa kuljetusyhtiön tekemiä kohtuullisia toimenpiteitä, joiden avulla liikuntarajoitteinen henkilö voi käyttää junassa kaikkia kuljetusyhtiön matkustajille tarjoamia palveluja. Artiklan 2 kohdan määräykset on valmisteltu ottaen huomioon rautatievastuuasetuksen palvelujen tarjoamista vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille koskevan 21 artiklan ja avunantoa rautatieasemilla koskevan 22 artiklan säännökset. Uuden sopimuksen määräykset eivät kuitenkaan sisällä aseman haltijoita koskevia velvoitteita.

12 artikla. *Käsimatkatavaroiden ja lemmikkieläinten kuljetus.* Matkustaja saa artiklan 1 kohdan mukaan ottaa mukaansa junaan käsimatkatavaran lisäksi lemmikkieläimiä, jollei se ole ristiriidassa osapuolina olevien valtioiden tulli- tai muiden viranomaismääräysten kanssa. Määräys vastaa CIV-liitteen 12 artiklan 1 §:n ja 14 artiklan vastaavia määräyksiä. Käsimatkatavaroiden ja lemmikkieläinten kuljetusta koskevat tarkemmat ehdot annetaan kuljetusyhtiöiden kuljetusehdoissa.

Artiklan 2 kohdassa kielletään kuljettamasta esineitä, jotka voivat aiheuttaa vaaraa tai haittaa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle. Artiklan 3 kohdassa määrätään, millä edellytyksillä kuljetusyhtiö voi tarkastaa käsimatkatavaran. Tarkastaminen on tehtävä sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti matkustajan läsnä ollessa. Myös sanotut määräykset

vastaavat CIV-liitteen käsimatkatavaran kuljetusta koskevan 12 artiklan ja käsimatkatavaran tarkastusta koskevan 13 artiklan vastaavia määräyksiä. Käsimatkatavaran kuljettamisesta säädetään kansallisesti rautatiekuljetuslain 20 §:ssä ja tarkastusoikeudesta lain 29 §:ssä.

13 artikla. *Matkatavaroiden kuljetus.* Sopimuksen 13-15 artiklassa on yksityiskohtaiset matkatavaroiden kuljetusta, kuljetusmääräaikaa ja kuljetusyhtiön vastuuta koskevat määräykset, vaikka matkatavaroita ei nykyisin Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä kuljeteta. Määräykset vastaavat soveltuvin osin CIV-liitteen matkatavaran kuljetusta koskevan III luvun määräyksiä.

Matkatavaroiden kuljettamisen edellytyksenä on 13 artiklan 1 kohdan mukaan voimassa oleva matkalippu. Matkatavaroiden vastaanottoa, kuljetusta ja luovuttamista koskevat tarkemmat ehdot annetaan artiklan 2 kohdan mukaan kuljetusyhtiöiden kuljetusehdoissa.

Artiklan 3 kohdassa määrätään mitä matkatavaroina ei saa kuljettaa. Matkustaja voi matkatavaroita kuljetettaviksi luovuttaessaan ilmoittaa 4 kohdan nojalla niiden lähtömaan valuutassa ilmoitettavan arvon. Arvon ilmoittamisenmenettelystä sopivat kuljetusyhtiöt keskenään.

Kuljetusyhtiö luovuttaa matkatavaran 5 kohdan mukaan vain matkalippuun merkityllä määrä-
asemalla. Matkatavarat, joita ei ole vastaanotettu kuljetusyhtiön määräämässä määräajassa, katsotaan 6 kohdan mukaan noutamatta jätetyiksi. Kuljetusyhtiö menettelee niiden osalta sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Matkatavarat katsotaan 7 kohdan mukaan kadonneiksi, jollei niitä luovuteta matkustajalle kuljetusyhtiöstä johtuvista syistä 10 vuorokauden kuluessa kuljetusmääräajan päätyttyä. Tällöin niihin sovelletaan kuljetusyhtiön vastuuta matkatavaroiden katoamisesta koskevia 15 artiklan määräyksiä.

14 artikla. *Matkatavaroiden kuljetusmääräaika.* Matkatavaroiden kuljetusmääräaika määritellään artiklan 1 kohdan mukaan koko kuljetusmatkalle kuljetusyhtiöiden keskenään sopimien kuljetusehtojen mukaisesti. Artiklan 2 kohdassa määrätään, millä edellytyksillä matkatavaroiden kuljetusmääräaikaa jatketaan. Määräaikaa jatketaan kohdassa määritellyissä tilanteissa edellyttäen, että ne johtuvat kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä.

15 artikla. *Kuljetusyhtiön vastuuta koskevat yleiset määräykset.* Kuljetusyhtiön vastuu määräytyy 15 artiklan mukaan puheena olevan sopimuksen mukaisesti ankan vastuun periaatteen pohjalta. Kuljetusyhtiön vastuuta ja vastuusta vapautumista koskevat sopimuksen määräykset vastaavat soveltuvin osin CIV-liitteen kuljettajan vastuuta koskevan IV osan I–III luvun määräyksiä sekä rautatievastuuasetuksen rautatieyrityksen vastuuta matkustajista ja näiden matkatavaroista koskevan III luvun sekä vastuuta viivästymisestä koskevan IV luvun vastaavia määräyksiä. Kansallisesti kuljetusyhtiön vastuusta säädetään raideliikennevastuulaissa, joka myös perustuu ankan vastuun periaatteeseen.

Sopimuksen 15 artiklan 2 kohdan mukaan kuljetusyhtiön vastuu matkustajan hengelle tai terveydelle aiheutuvasta vahingosta alkaa siitä hetkestä, jolloin matkustaja tulee junaan siihen hetkeen, jolloin hän poistuu junasta. Määräys vastaa CIV-liitteen 26 artiklan 1 §:ää. Kuljetusyhtiön vastuu vahingosta, joka aiheutuu matkatavaroiden katoamisesta, osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta alkaa 3 kohdan mukaan vastaavasti siitä hetkestä, jolloin matkatavarat otetaan kuljetettaviksi siihen hetkeen, kun ne luovutetaan matkustajalle. Kuljetusyhtiön vastuu kattaa myös kuljetusyhtiöstä johtuvasta syystä tapahtuvan kuljetusmääräajan ylittämisen. Määräys vastaa CIV-liitteen 36 artiklan 1 §:ää.

Artiklan 4 kohta sisältää kuljetusyhtiön vastuun rajoittamista koskevan määräyksen, jonka mukaan kuljetusyhtiö vastaa käsimatkatavaran tai käsimatkatavaran kuljetettavan lemmik-

kieläimen katoamisesta tai vahingoittumisesta ainoastaan, jos niiden katoaminen johtuu kuljetusyhtiön tai sen henkilökunnan tuottamuksesta tai on yhteydessä kuljetusyhtiön ankaraan vastuuseen kuuluvaan tapahtumaan. Määräys vastaa CIV-liitteen 33 artiklan 2 §:ää.

16 artikla. *Kuljetusyhtiön vastuu matkustajan hengelle tai terveydelle aiheutuneesta vahingosta.* Artiklan 1 kohta koskee kuljetusyhtiöiden vastuun määräytymistä matkustajan hengelle tai terveydelle kuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta. Vastuu kuuluu sille kuljetusyhtiölle, jonka kuljetusosuudella vahinko on sattunut. Vahingonkorvaus suoritetaan artiklan 2 kohdan mukaan sen valtion sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella vahinko on tapahtunut. Suomessa sovelletaan rautatieliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen korvaamiseen raideliikennevastuulakia.

Artiklan 3 kohdassa määrätään niistä perusteista, joiden täyttyessä kuljetusyhtiö vapautuu henkilövahinkojen korvausvastuusta. Määräys vastaa CIV-liitteen 26 artiklan 2 §:ää.

17 artikla. *Vastuu junan myöhästymisestä tai peruuntumisesta.* Artiklan 1 kohdan matkalipun hinnan korvaamista junan myöhästymistapauksessa koskeva määräys vastaa sisällöllisesti rautatievastuuasetuksen 17 artiklan 1 kohtaa. Jos junan lähdön viivästymisestä on ilmoitettu matkustajalle ennen matkalipun hankintaa, matkustajalla ei ole artiklan 2 kohdan mukaan oikeutta korvaukseen. Määräys vastaa rautatievastuuasetuksen 17 artiklan 4 kohtaa. Jos matka peruuntuu, matkustajalla on artiklan 3 kohdan nojalla oikeus korvaukseen koko matkalipun hinnasta tai vaihtoehtoisesti korvaavaan kuljetukseen.

18 artikla. *Kuljetusyhtiön yhteisvastuu matkatavaroiden kuljetussopimuksesta johtuvien vaatimusten osalta.* Artiklan 1 kohdan mukaan kuljetukseen osallistuneet kuljetusyhtiöt ovat vastuussa yhteisesti vahingosta, joka on aiheutunut matkatavaroiden katoamisesta, osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta taikka kuljetuksen määräajan ylittymisestä. Määräys vastaa CIV-liitteen 38 artiklaa, jonka mukaan jokainen kuljetukseen osallistunut kuljetusyhtiö on vastuussa matkatavaran kuljetuksesta koko kuljetusmatkalta luovutukseen saakka.

Artiklan 2 kohdassa rajataan kuljetusyhtiön vastuu matkatavaroiden katoamisesta, osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta, pilaantumisesta tai kuljetuksen määräajan ylittymisestä siihen korvauksen määrään, jonka kuljetusyhtiö on velvollinen maksamaan matkatavaroiden kokonaan katoamisesta. Määräys vastaa CIV-liitteen 42 artiklan 2 §:ää ja 43 artiklan 5 §:ää.

19 artikla. *Kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteet matkatavaroiden katoamisesta, osittain katoamisesta, vahingoittumisesta, pilaantumisesta tai kuljetuksen määräajan ylittymisestä.* Artiklassa yksilöidään kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteet, jotka vastaavat pääosin niitä perusteita, joiden perusteella kuljetusyhtiö vapautuu vastuusta CIV-liitteen 36 artiklan mukaan.

20 artikla. *Korvauksen määrä matkatavaroiden katoamisesta kokonaan tai osittain.* Artiklassa määrätään niistä perusteista, joiden pohjalta kuljetusyhtiön matkustajalle maksettavan vahingonkorvauksen määrä määräytyy. Vastaavat määräykset sisältyvät voimassa olevien kuljetusehtojen 30 artiklaan. Vahingonkorvauksen määrän lähtökohta on artiklan 1 kohdan mukaan se arvo, joka on vahvistettu asiakirjoilla tai muulla osapuolten sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä säädetyllä tavalla.

Artiklan 2 kohdan mukaan kuljetusyhtiön on korvattava sellaisten matkatavaroiden kadotessa tai osittain kadotessa, joista on ilmoitettu matkatavaran arvo, ilmoitetun arvon määrä tai se arvon määrän osuus, joka vastaa matkatavaran kadonnutta osaa.

Artiklan 3 kohdassa määrätään, miten vahingonkorvaus määräytyy, jos arvoa ei ole ilmoitettu. Niissä tapauksissa vahingonkorvaus määräytyy sen hinnan mukaan, mitä voidaan pitää tavar-
an arvona sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaan. Korvauksen enimmäismäärä on kuitenkin enintään 20 euroa kultakin puuttuvalta bruttopaino- kilogrammalta.

Kuljetusyhtiö veloitetaan artiklan 4 kohdassa palauttamaan vahingonkorvausten lisäksi kulje-
tusmaksut. Matkustajalle muita kuin kuljetussopimuksesta johtuvia vahinkoja ei korvata.

21 artikla. *Korvauksen määrä matkatavaroiden vahingoittumisesta.* Kuljetusyhtiö veloitetaan artiklan 1 kohdassa korvaamaan matkustajalle matkatavaroiden vahingoittuessa matkata-
varoiden hinnan alenemista vastaava vahingonkorvaus. Määräys vastaa CIV-liitteen 42 artik-
lan 1 kohtaa.

Myös matkatavaroiden vahingoittumisen yhteydessä voidaan artiklan 2 kohdan mukaan käyt-
tää vahingonkorvauksen määräytymisen perusteena ilmoitettua arvoa siten kuin 2 kohdassa
määrätään.

Artiklan 3 kohdassa on matkatavaroiden vahingoittumisen johdosta maksettavan korvauksen
määrä kytketty matkatavaroiden kokonaan tai osittain katoamisen johdosta maksettavaan kor-
vaukseen.

22 artikla. *Korvauksen määrä matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittämisestä.* Kuljetusyh-
tiö on artiklan 1 kohdan nojalla velvollinen maksamaan korvausta kuljetusmääräajan ylittämi-
sestä, jos se ei ole noudattanut matkatavaroiden kuljetuksen kokonaismääräaikaa. Artiklan 2
kohdassa määrätään kuljetusmääräajan ylittämisestä maksettavan korvauksen määräytymispe-
rusteista. Korvauksen lähtökohtana on viisi prosenttia matkatavaroiden kuljetusmaksusta jo-
kaiselta viivästysvuorokaudelta. Korvauksen määrä ei saa kuitenkaan ylittää 50 prosenttia
matkatavaroiden kuljetusmaksusta.

Artiklan 3 kohdan mukaan korvaus kuljetusmääräajan ylittämisestä suoritetaan matkatavaro-
iden kadotessa osittain perille toimitetun matkatavaran perusteella. Jos matkatavaroiden ka-
toamisesta kokonaan on maksettu korvaus, korvausta kuljetusmääräajan ylittämisestä ei mak-
seta. Korvauksen maksaminen kuljetusmääräajan ylittämisestä ei estä korvauksen maksamista
matkatavaroiden vahingoittumisesta siten kuin 21 artiklassa määrätään. Määräykset vastaavat
CIV-liitteen 43 artiklan 2-4 §:ää.

23 artikla. *Matkustajan vastuu.* Artiklan 1 kohdassa veloitetaan matkustaja korvaamaan va-
hingin, jonka hän on kuljetuksen aikana aiheuttanut tahallaan tai huolimattomuudellaan kulje-
tusyhtiölle. Artiklan 2 kohdassa määrätään perusteista, joiden nojalla matkustaja vapautuu
vastuusta. Kohdan mukaan hänen on todistettava, että vahinko sattui seikoista, jotka eivät rii-
pu hänestä ja joiden seurauksia hän ei voinut estää huolimatta kaikista matkustajilta vaaditta-
vista kohtuullisista varotoimenpiteistä.

CIV-liitteen 53 artikla sisältää määräykset matkustajan vastuusta ja erityisistä vastuuperiaat-
teista. Määräykset ovat sopimuksen 23 artiklan määräyksiä yksityiskohtaisemmat ja poikkeaa-
vat eräiltä osin 23 artiklan määräyksistä. Ne eivät sisällä määräyksiä matkustajan vastuusta
vapautumisen perusteista. Kansallisesti matkustajan vastuusta säädetään rautatiekuljetuslain 7
§:ssä.

24 artikla. *Korvausvaatimukset.* Artikla sisältää yksityiskohtaiset määräykset korvausvaati-
muksista ja niiden määräajoista sekä korvausvaatimuksen käsittelemisestä. Matkustajalla on
artiklan 1 kohdan mukaan oikeus esittää kuljetusyhtiölle matkustajan tai matkatavaran kulje-

tussopimukseen perustuvia korvausvaatimuksia. Korvausvaatimus on esitettävä sille kuljetusyhtiölle, jonka kanssa kuljetussopimus on tehty. Kuljetusyhtiöt sopivat keskenään korvausvaatimusten käsittelystä. Määräys vastaa CIV-liitteen vaateiden esittämistä koskevaa 55 artiklaa.

Korvausvaatimus on artiklan 2 kohdan mukaan esitettävä kuljetusyhtiölle yhdeksän kuukauden kuluessa lukuun ottamatta matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittämistä koskevia vaatimuksia, jotka on esitettävä 30 päivän kuluessa. Artiklan 3 kohdassa määrätään, mistä lukien määräajat eri vaatimusten osalta lasketaan. Artiklan 4 kohdassa määrätään, miten korvausvaatimus on esitettävä ja mitä liitteitä korvausvaatimukseen on otettava. Artiklan 5 kohta koskee korvausvaatimuksen käsittelyä kuljetusyhtiössä ja korvauksen maksamista ja 6 kohta määräysten vastaisen korvausvaatimuksen käsittelyä.

25 artikla. *Matkustajien kuljetussopimukseen perustuvat kanteet ja tuomioistuimen toimivalta.* Artiklan 1 kohdassa määrätään, millä perusteella matkatavaroiden kuljetukseen liittyvä kanne voidaan esittää. Lähtökohtana on, että korvausta koskeva asia käsitellään ensisijaisesti kuljetusyhtiölle esitettävän korvausvaatimuksen pohjalta. Kanne kuljetusyhtiötä vastaan voidaan nostaa ainoastaan siinä tapauksessa, että kuljetusyhtiö ei ole vastannut korvausvaatimukseen vaatimuksen käsittelylle säädetyssä ajassa tai on ilmoittanut korvausvaatimuksen käsitteilyajan kuluessa korvausvaatimuksen esittäjälle vaatimuksen täydellisestä tai osittaisesta hylkäämisestä.

Artiklan 2 kohdan mukaan matkustaja, jolla on oikeus esittää korvausvaatimus, voi nostaa kuljetussopimukseen perustuvan kanteen korvausvaatimusta kuljetusyhtiölle esittämättä. Matkustajan oikeus nostaa kanne alkaa sanotussa tapauksessa siitä päivästä, josta lukien hänellä olisi ollut oikeus esittää korvausvaatimus. Voimassa olevien kuljetusehtojen 34 artiklan 1 §:n mukaan kanne voidaan esittää vasta sen jälkeen, kun korvausvaatimus on esitetty kuljetusehtojen 33 artiklan mukaisesti.

Artiklan 3 kohdassa määrätään matkustajan hengelle, terveydelle tai omaisuudelle aiheutuneen vahingon korvaamista koskevaa kannetta käsittelevästä toimivaltaisesta tuomioistuimesta, joka on korvausvastuussa olevan kuljetusyhtiön rekisteröintivaltion toimivaltainen tuomioistuin. Määräys poikkeaa CIV-liitteen 56 artiklan 2 §:stä, jonka mukaan matkustajan kuljetussopimukseen perustuvia kanteita voidaan ajaa ainoastaan ensimmäistä, viimeistä tai sitä kuljetusyhtiötä vastaan, jonka kuljetusosuudella kanteen perusteena oleva seikka on tapahtunut lukuun ottamatta kuljetusmaksun palauttamista koskevaa kannetta. Kansallisesti toimivaltaisesta tuomioistuimesta säädetään rautatiekuljetuslain 36 §:ssä.

26 artikla. *Kanneaika.* Artiklassa määrätään kanneajasta, joka on matkustajan hengelle tai terveydelle aiheutuneista tapahtumista nostettujen kanteiden osalta kolme vuotta tapahtumasta ja muissa tapauksissa yksi vuosi tapahtumasta. Kanneajan alkamispäivää ei oteta huomioon kanneaikaa laskettaessa. Artiklan 3 kohtaan on otettu selventävä määräys, jonka mukaan kanteen esittämisen määräaikaajan vanhentuminen on peruste vaatimusten hylkäämiselle. Artiklan määräykset vastaavat sisällöllisesti CIV-liitteen vaateen vanhentumista koskevan 60 artiklan määräyksiä.

III luku. Tavaroiden kuljetus

Tavaroiden kuljetuksesta ei ole annettu EU-lainsäädäntöä, kuten ei myöskään kuljetussopimuksesta, rahtikirjasta tai kuljetusyhtiön vastuusta. Tämän vuoksi niitä koskevat sopimuksen määräykset eivät kuulu EU:n toimivaltaan. Sitä vastoin CIM-liite sisältää tavaroiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevat määräykset, jotka kattavat myös muun muassa kuljetussopimusta, rahtikirjaa ja kuljetusyhtiön vastuuta koskevat määräykset. Niitä on selostettu tar-

kemmin jäljempänä. Kansallisesti tavarankuljetuksesta säädetään rautatiekuljetuslain 2 luvussa.

27 artikla. *Yleiset määräykset.* Artikla sisältää yleiset tavaroiden kuljetusta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa rautatieliikenteessä koskevat määräykset. Artiklan 1 kohdan mukaan luvun määräyksiä sovelletaan rahtikirjoilla lähetettävissä Suomen ja Venäjän välisissä tavarankuljetuksissa. Tavarat on artiklan 2 kohdan mukaan kuljetettava lähettäjän rahtikirjaan merkitsemän rautatieraja-aseman kautta, mikä vastaa voimassa olevien kuljetusehtojen 3 artiklan 3 §:n mukaista nykykäytäntöä.

28 artikla. *Tavaroiden kuljetussopimus.* Kuljetusyhtiö velvoitetaan artiklan 1 kohdassa kuljetamaan kuljetussopimuksen mukaisesti lähettäjän kuljetettaviksi jättämät tavarat määräasemalle maksua vastaan. Artiklan 2 kohdassa määrätään niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä kuljetusyhtiön on kuljetettava tavarat puheena olevan sopimuksen ehtojen mukaisesti. Tavaroiden kuljetussopimus on artiklan 3 kohdan mukaan katsottava tehdyksi siitä hetkestä, kun tavara otetaan kuljetettavaksi. Sanottu kuljetussopimus vahvistetaan rahtikirjalla. Rahtikirjassa olevat virheelliset tai puutteelliset tiedot taikka rahtikirjan katoaminen kuljetusyhtiöstä johtuvasta syystä, eivät artiklan 4 kohdan mukaan vaikuta sopimuksen mukaiseen kuljetussopimukseen tai sen voimassaoloon. Artiklan 1 – 4 kohdan määräykset vastaavat sisällöllisesti CIM-liitteen 6 artiklan määräyksiä. Kansallisesti tavarankuljetuksesta kuljetettavaksi säädetään rautatiekuljetuslain 10 §:n 1 momentissa, jonka mukaan tavara on otettu kuljetettavaksi, kun se on luovutettu rautatieyritykselle lähettäjän ja rautatieyrityksen sopimalla tavalla.

Lähettäjä, vastaanottaja ja kuljetusyhtiö voivat artiklan 5 kohdan nojalla sopia tavaroiden kuljetuksen erityisehdoista sekä kuljetusta ja säilyvyyttä koskevasta vastuusta, jollei tavaroiden ominaisuuksia tai kuntoa taikka lähettäjän ehdottamia kuljetusehtoja ole määritelty puheena olevassa sopimuksessa. Erityisehdoin kuljetettavat tavarat on nykyisin määritelty voimassa olevien kuljetusehtojen 5 artiklan 3 §:ssä. Ne otetaan pykälän mukaan kuljetettaviksi vasta sen jälkeen, kun kuljetusyhtiöt ovat siitä etukäteen sopineet keskenään.

29 artikla. *Tavarat, joita ei oteta kuljetettaviksi.* Artiklan 1 kohdassa määrätään, mitä tavaroita Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä ei saa kuljettaa. Jos kuljetuksen aikana todetaan, että kuljetettavaksi on annettu tavaroita, joita ei 1 kohdan mukaan saa kuljettaa, menetellään sanottujen tavaroiden suhteen sen osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella määräysten rikkominen on todettu. Vastaavat määräykset on sisällytetty kuljetusehtojen 4 artiklan 1 §:ään.

30 artikla. *Rahtikirja.* Artiklan 1 kohdassa määrätään niistä tiedoista, jotka rahtikirjaan on sisällytettävä. Määräys vastaa pääosin rahtikirjan sisältöä koskevan CIM-liitteen 7 artiklaa. Artiklan 2 kohdassa valtuutetaan toimivaltaiset viranomaiset sopimaan rahtikirjan muodosta ja täyttämisestä. Kuljetussopimus voidaan artiklan 3 kohdan mukaan tehdä sähköisenä rahtikirjana, johon on sisällytettävä samat tiedot kuin perinteiseen paperiseen rahtikirjaan. Kuljetusyhtiöt voivat sopia sähköisen rahtikirjan käyttämisestä keskenään tekemällään sopimuksella. Rautatiekuljetuslain 10 §:n 2 momentin mukaan kuljetussopimus on tavarankuljetuksen tai rautatieyrityksen vaatimuksesta ennen tavarankuljetettavaksi ottamista vahvistettava rautatieyrityksen hyväksymällä rahtikirjalla. Rahtikirjasta ei ole laissa tarkempia säännöksiä.

31 artikla. *Vastuu rahtikirjaan merkityistä tiedoista.* Artiklan 1 kohdassa määrätään lähettäjän vastuusta rahtikirjaan merkitsemiensä tietojen ja ilmoitusten oikeellisuudesta. Lähettäjä on niistä vastuussa sen osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueelta tavarat on lähetetty.

Lähtäjän vastuusta määrätään tarkemmin artiklan 2 kohdassa, jonka mukaan lähtäjä on vastuussa kaikista niistä seurauksista, jotka aiheutuvat tietojen ja ilmoitusten virheellisestä, epätarkasta tai puutteellisesta merkinnästä, minkä takia tavarakuljetusten arvo laskee tai aiheutuu mahdollisesti liikenne- tai käyttöturvallisuuteen kohdistuvia vaikutuksia. Kuljetusyhtiön tehdessä lähtäjän pyynnöstä merkintöjä rahtikirjaan sen katsotaan toimivan lähtäjän nimissä, jollei toisin näytetä. Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin CIM-liitteen vastuuta rahtikirjan ilmoituksista koskevan 8 artiklan määräyksiä.

Lähtäjä velvoitetaan artiklan 3 kohdassa laatimaan uusi rahtikirja, jos kuljetusyhtiö toteaa rahtikirjassa virheellisiä, epätarkkoja tai puutteellisia tietoja ennen kuljetussopimuksen tekemistä.

32 artikla. *Rahtikirjaan liitettävät asiakirjat.* Artiklan 1 kohdassa velvoitetaan lähtäjä CIM-liitteen 15 artiklan 1 §:ää vastaavasti liittämään rahtikirjaan ne asiakirjat, jotka tarvitaan tullin ja muiden viranomaismuodollisuuksien hoitamiseksi kuljetuksen aikana. Artiklan 2 kohtaan on otettu CIM-liitteen 15 artiklan 2 §:ää vastaava määräys, jonka mukaan kuljetusyhtiö ei ole velvollinen tarkastamaan mukaan liitettyjen asiakirjojen oikeellisuutta tai riittävyyttä. Samaa CIM-liitteen pykälää vastaa 2 kohdan määräys lähtäjän vastuusta seurauksista, jotka ovat johtuneet siitä, että asiakirjat puuttuvat tai niihin merkityt tiedot ovat puutteelliset tai virheelliset. CIM-liitteen 15 artiklan 3 §:ää vastaa määräys kuljetusyhtiön vastuusta seurauksista, jotka johtuvat kuljetusyhtiön kadottamista rahtikirjaan liitetyistä tai rahtikirjassa luetelluista asiakirjoista.

33 artikla. *Tavaroiden kuormaus ja vastaanotto kuljetettavaksi.* Artiklan 1 kohdassa velvoitetaan kuormaamisesta vastaava kuormaamaan, sijoittamaan ja kiinnittämään tavarat vaunuihin ja intermodaaliyksiköihin toimivaltaisten viranomaisten hyväksymien kuormausmääräysten mukaisesti.

Artiklan 2 kohdan mukaan lähtäjä vastaa tavaroiden ja intermodaaliyksiköiden kuormaamisesta vaunuihin ja vastaanottaja niiden purkamisesta. Kuljetusyhtiö voi vastata kuormaamisesta ja purkamisesta lähtäjän tai vastaanottajan lukuun, jollei osapuolten sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä muuta säädetä. Määräykset eivät vastaa CIM-liitteen tavarakuormauksesta ja purkamisesta koskevaa 13 artiklaa, jonka mukaan lähtäjä ja vastaanottaja sopivat siitä, kenen tehtävänä on tavarakuormaaminen ja purkaminen. CIM-liitteen 13 artiklan 1 §:n mukaan kuormaus- ja purkamisvelvollisuus on kappale- tavarana osalta kuljetusyhtiöllä, mutta vaunukuormien osalta kuormausvelvollisuus lähtäjällä ja purkamisvelvollisuus vastaanottajalla, jollei muuta ole sovittu.

Artiklan 3 kohdassa on määräykset tavaroiden päällyksestä ja pakkauksesta, joilla varmistetaan tavaroiden suojaamista koskevien vaatimusten täyttäminen. Kuljetusyhtiö voi kieltäytyä ottamasta tavaroita kuljetettaviksi, jos tavaroiden päällysteen tai pakkauksen vahingoittuminen voidaan todeta ulkoisessa tarkastuksessa. Kuljetusyhtiö on velvollinen suorittamaan tavaroiden päällyksen tai pakkauksen ulkoisen tarkastuksen silloin, kun kuormaus tehdään kuljetusyhtiön tai lähtäjän välineillä kuljetusyhtiön edustajan läsnä ollessa. Kuljetusyhtiön edustajalla on oikeus olla tarkastuksessa läsnä.

Artiklan 4 kohdassa määrätään CIM-liitteen 13 artiklan 2 §:ää vastaavasti lähtäjän vastuusta kuormausmääräysten noudattamatta jättämisestä ja päällyksen tai pakkauksen puuttumisesta aiheutuvista vahingoista.

34 artikla. *Sinetit.* Artiklan määräykset vastaavat osittain voimassa olevien kuljetusehtojen 14 artiklan sinetöintiä koskevia määräyksiä ja kuljetusehtojen 15 artiklan 4 §:n määräyksiä.

Artiklan 1 kohdassa velvoitetaan kuormauksesta vastannut kuljetusyhtiö tai lähettäjä sinetöimään vaunut lähetysmaassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Kontit ja muut intermodaaliyksiköt sinetöi aina lähettäjä. Artiklan 2 kohdassa velvoitetaan käyttämään sellaisia sinettejä tai lukkosinttejä, joita ei voi poistaa niitä rikkomatta. Käytännössä lähettäjä sinetöi vaunutkin nykyisin Suomesta lähtevissä kuljetuksissa.

Artiklan 3 kohdan mukaan vaunujen ja intermodaaliyksiköiden avaaminen raja-, tulli- tai muita viranomaistarkastuksia varten tapahtuu sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Avaamisesta laaditaan pöytäkirja ja avaamisesta tehdään merkintä rahtikirjaan.

Artiklan 4 kohdan mukaan tulliviranomaisten tai kuljetusyhtiön viranomaistarkastuksen jälkeen asettamat sinetit rinnastetaan lähettäjän tai kuljetusyhtiön sinetteihin.

35 artikla. *Tavaroiden kuljetus ja arvon ilmoittaminen.* Lähettäjä voi artiklan nojalla luovuttaa tavarankuljetettavaksi ilmoittamalla sen arvo, joka ei saa ylittää tavarankäypää toimittajan laskun perusteella määräytyvää arvoa. Toimittajan laskun puuttuessa tavarankäypää arvoa määrätään vastaavien tavaroiden lähtöpaikan hinnan mukaan. Artikla vastaa soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 9 artiklan määräyksiä.

36 artikla. *Kuljetussopimuksen muuttaminen.* Artiklan määräykset vastaavat pääosin voimassa olevien kuljetusehtojen 20 artiklan määräyksiä, joita on eräiltä osin selkeytetty. Lähettäjä ja vastaanottaja voivat 36 artiklan 1 kohdan nojalla muuttaa kuljetussopimusta, mutta kumpikin ainoastaan kerran. Vastaavasta rajoituksesta on määrätty voimassa olevien kuljetusehtojen 20 artiklan 5 §:ssä. Uuden sopimuksen mukaan muutosilmoitus voidaan tehdä myös sähköisesti. Muutosilmoitus voidaan 36 artiklan 2 kohdan mukaan tehdä kirjallisena tai sähköisenä, jos lähettäjä tai vastaanottaja on sopinut kuljetusyhtiön kanssa sähköisestä asiakirjavaihdosta.

Artiklan 3 kohdassa määrätään, miten lähettäjä voi muuttaa kuljetussopimusta. Lähettäjän oikeus muuttaa kuljetussopimusta lakkaa kohdan mukaan siitä hetkestä, jolloin vastaanottaja on saanut rahtikirjan tai tavara on saapunut määrättyyn vastaanottavalle rautatieraja-asemalle, jonne on toimitettu tavarankuljetustavan vastaanottajan kirjallinen sopimuksen muutosilmoitus. CIM-liitteen 18 artiklan 1 §:ssä määrätään, miten lähettäjä voi muuttaa kuljetussopimusta ja 2 §:ssä, milloin lähettäjän oikeus kuljetussopimuksen muuttamiseen lakkaa. Määräykset eivät kaikilta osin vastaa 3 kohdan määräyksiä. Artiklan 4 kohdassa määrätään vastaavasti, miten vastaanottaja voi muuttaa kuljetussopimusta sen jälkeen, kun tavara on saapunut vastaanottavalle rautatieraja-asemalle. CIM-liitteen 18 artiklan 3 §:ssä määrätään vastaanottajan oikeudesta muuttaa kuljetussopimusta ja 4 §:ssä, milloin vastaanottajan oikeus muuttaa kuljetussopimusta lakkaa. Myöskään sanotut CIM-liitteen määräykset eivät kaikilta osin vastaa 4 kohdan määräyksiä.

Kuljetussopimusta voidaan 5 kohdan mukaan muuttaa määrättyä sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, kun tavarat ovat saapuneet määrättyyn vastaanottavalle rautatieraja-asemalle. Kohtaan on otettu voimassa olevia kuljetusehtoja selventävä määräys, jonka mukaan kuljetusyhtiö muuttaa kuljetussopimusta ensimmäiseksi saapuvan muutosilmoituksen perusteella, jos sekä lähettäjä että vastaanottaja lähettävät muutosilmoituksia.

Artiklan 6 kohdassa kielletään CIM-liitteen 19 artiklan 4 §:ää vastaavasti muuttamasta kuljetussopimusta siten, että se aiheuttaa lähetyksen jakamisen. Lähettäjä ei 7 kohdan mukaan vastaa niistä seurauksista, jotka ovat aiheutuneet kuljetussopimuksen muuttamisesta vastaanottajan muutosilmoituksen perusteella.

Kuljetusyhtiö voi kieltäytyä muuttamasta kuljetussopimusta tai pidättäytyä panemasta muutosta täytäntöön ainoastaan niillä perusteilla, joista määrätään 8 kohdassa. Vastaavat määräyk-

set sisältyvät CIM-liitteen 19 artiklan 3 §:ään, joka on kuitenkin 8 kohdan määräyksiä suppeampi.

Kuljetusyhtiöllä on 9 kohdan nojalla oikeus vaatia maksu tekemästään kuljetussopimuksen muutoksesta ja korvausta muutoksesta aiheutuneista kustannuksista. Määräys vastaa CIM-liitteen 19 artiklan 2 §:ää. Kuljetussopimuksen muutos on 10 kohdan mukaan hyväksyttävä tulliviranomaisella tulliviranomaisen asemamaassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

37 artikla. *Kuljetusmaksujen laskeminen ja maksaminen.* Artiklan 1 kohdassa määrätään kuljetusmaksujen maksamisesta. Kuljetusmaksuista vastaa lähtökohtaisesti lähettäjä lähtömaan ja kauttakulkumaan alueella tapahtuvasta kuljetuksesta, ja vastaanottaja määrämaan alueella tapahtuvasta kuljetuksesta. Kuljetusyhtiö ja lähettäjä voivat keskinäisellä sopimuksella sopia maksuvelvollisuudesta toisin. CIM-liitteen 10 artiklan 1 §:n mukaan lähettäjä on velvollinen maksamaan kuljetusmaksut ja kuljetuksesta aiheutuvat kustannukset, jollei lähettäjän ja kuljetajan välillä ole toisin sovittu.

Kuljetusmaksujen maksuvelvollisuus voidaan 2 kohdan nojalla siirtää kolmannelle osapuolelle, joka on tehnyt sopimuksen kuljetusyhtiön kanssa ja jonka lähettäjä on merkinnyt rahtikirjaan maksajaksi. Kuljetusmaksut lasketaan 3 kohdan mukaan erikseen kummankin sopimuksen osapuolena olevan valtion alueella. Artiklan 4 kohdassa määrätään, että kuljetusmaksun suuruus määräytyy kuljetussopimuksen tekopäivän mukaan. Virheellisesti lasketuista kuljetusmaksuista maksamatta jäänyt osa on 5 kohdan nojalla maksettava ja liikaa maksettu osa palautettava maksuvelvolliselle.

Artiklan 6 kohta koskee vaunun ylikuormastilannetta. Kuljetusmaksut lasketaan tällöin tavaroiden ylikuorman koko kuljetusreitiltä omana lähetyskenttänä. Vastaavasti jos rahtikirjaan on merkitty väärä tavaranimike, kuljetusmaksut koko kuljetusreitiltä lasketaan 7 kohdan nojalla todellisuudessa kuljetettujen tavaroiden mukaan. Jos kuljetusreittiä on kuljetuksen esteiden takia muutettu kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä, kuljetusmaksut lasketaan 8 kohdan nojalla muutetun kuljetusreitin mukaisesti.

Artiklan 9 kohtaan on otettu CIM-liitteen 10 artiklan 2 §:ää vastaava määräys, jonka nojalla lähettäjän on maksettava kuljetusmaksut vastaanottajan puolesta, jos tavaroiden vastaanottaja ei ole ottanut tavaroita vastaan tai käyttänyt oikeuksiaan eikä saavu vastaanottamaan tavaroita.

38 artikla. *Tavaroiden tarkastus.* Artiklan määräykset vastaavat voimassa olevien kuljetusehtojen 11 artiklan 2 §:ää. Kuljetusyhtiöllä on 38 artiklan 1 kohdan nojalla oikeus tarkastaa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, vastaako lähetys rahtikirjaan merkittyjä tietoja ja noudatetaanko kuljetussopimuksen ehtoja. Määräys vastaa CIM-liitteen 11 artiklan 1 §:ää. Kansallisesti tavaroiden tarkastamisesta säädetään rautatiekuljetuslain 29 §:ssä.

Lähetys tarkastetaan 2 kohdan mukaan lähtöasemalla tai määräasemalla lähettäjän tai vastaanottajan edustajan läsnä ollessa. Lähetys voidaan 3 kohdan nojalla tarkastaa myös kuljetuksen aikana liikenteen turvallisuuden ja tavaroiden säilyvyyden varmistamiseksi.

Jos lähtöasemalla suoritettussa tarkastuksessa todetaan, että lähetys ei vastaa rahtikirjaan merkittyjä tietoja, vaunu tai intermodaaliyksikkö palautetaan 4 kohdan mukaan tavaroiheen ja rahtikirjoineen muutettaviksi, jollei kuljetukselle ole lähetysmaan sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä esteitä. Tällaisia kuljetuksia voivat olla esimerkiksi sellaisten tavaroiden kuljetukset, joihin kohdistuu vientikieltoja tai joilta puuttuu tarvittava kuljetuslupa. Lähettäjä korvaa tällöin palautuksesta aiheutuvat kustannukset.

Viranomaiset voivat 5 kohdan nojalla tarkastaa lähetyksen sisällön kuljetuksen aikana sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jos on perusteltua aihetta epäillä, että lähetys aiheuttaa vaaraa ihmisten hengelle tai terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle tai, jos tarkastus on tehtävä tavaroiden säilyvyyden varmistamiseksi.

Artiklan 6 kohdassa velvoitetaan tarkastuksen suorittanut kuljetusyhtiö laatimaan kaupallinen tarkastuspöytäkirja, jos kuljetuksen aikana tai määräasemalla suoritettussa tarkastuksessa todetaan, että lähetys ei vastaa rahtikirjan tietoja. Vastaava määräys sisältyy voimassa olevien kuljetusehtojen 11 artiklan 2 §:ään.

39 artikla. *Tavaroiden kuljetuksen määräaika.* Artiklan määräykset on valmisteltu voimassa olevien kuljetusehtojen kuljetusmääräaikoja koskevan 13 artiklan pohjalta. Kuljetuksen määräaika määräytyy 39 artiklan 1 kohdan mukaan tavarankoko kuljetusmatkalta. Artiklan 2 kohdassa määrätään, miten kuljetusaika määräytyy. Kuljetettavaksi ottamiseen ja vastaanottajalle luovuttamiseen varattu aika lasketaan 4 kohdan mukaan vain kerran. Lähettäjän ja kuljetusyhtiön välisellä sopimuksella voidaan muuttaa kuljetusaikaa. Tietyissä tapauksissa on tarvetta poiketa 2 kohdan mukaan määräytyvistä kuljetusajoista. Tämän vuoksi artiklan 3 kohdassa on otettu määräys, jonka nojalla kuljetusyhtiö määrää kuljetusajat ylipaino- ja ylimittakuljetuksille sekä erillisellä veturilla varustetuilla erikoisjunilla kuljetettaville tavaroina. Saajien kuljetusten tarkastaminen vaatii normaalikuljetuksen tarkastamista enemmän aikaa, minkä vuoksi on katsottu tarpeelliseksi, että kuljetusyhtiö voi määrätä niiden kuljetusmääräajan.

Kuljetusmääräajan laskeminen alkaa 4 kohdan mukaan tavarankuljetettavaksi ottamista seuraavana päivänä klo 00.00. Kuljetuksen määräaika jatketaan 5 kohdan mukaan kuljetusmatkalla kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä tapahtuneen viivästyksen verran.

Artiklan 6 kohdassa määrätään, milloin kuljetus katsotaan suoritetuksi määräajassa. Edellytyksenä on, että tavara on saapunut määräasemalle ennen kuljetuksen määräajan päättymistä ja kuljetusyhtiö on ilmoittanut vastaanottajalle tavaroiden saapumisesta ja mahdollisuudesta luovuttaa tavarat vastaanottajan haltuun. Tavarankuljetuksesta on ilmoitettava vastaanottajalle määrämässä sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

CIM-liitteen 16 artiklassa määrätään kuljetusmääräajoista. Sopimuksen 39 artiklan määräykset vastaavat osittain CIM-liitteen kuljetusmääräaikoja koskevia määräyksiä.

40 artikla. *Tavaroiden luovutus.* Kuljetusyhtiön on artiklan 1 kohdan mukaan luovutettava rahtikirja ja tavarat vastaanottajalle tavaroiden saavuttua määräasemalle. Tavara katsotaan 2 kohdan mukaan luovutetuksi vastaanottajalle, jos se on määrämässä sovellettavan lainsäädännön mukaisesti luovutettu tullin tai muun viranomaisen haltuun.

Artiklan 3 kohdassa määrätään vastaanottajan velvollisuudesta maksaa kuljetusmaksut. Jollei vastaanottajan ja kuljetusyhtiön välisessä sopimuksessa muuta määrätä, vastaanottajan on maksettava kuljetusyhtiölle kaikki kuljetusmaksut ennen kuin rahtikirja ja tavarat luovutetaan vastaanottajalle. Vastaanottajan on kohdan mukaan maksettava kuljetusmaksut kaikista rahtikirjaan merkityistä tavaroina, vaikka osa rahtikirjaan merkityistä tavaroina puuttuu. Artiklaan 4 kohtaan on otettu selventävä määräys, jonka mukaan tavarat luovutetaan määrämässä sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

Artiklan määräykset on valmisteltu voimassa olevien kuljetusehtojen 16 artiklan määräysten pohjalta. Ne vastaavat soveltuvin osin CIM-liitteen tavarankuljetusta koskevan 17 artiklan

1–3 §:n määräyksiä. Kansallisesti tavaroiden luovutuksesta säädetään rautatiekuljetuslain 12 §:ssä.

41 artikla. *Tavaroiden kuljetuksen ja luovutuksen esteet.* Artiklan määräykset on valmisteltu voimassa olevien kuljetusehtojen 22 artiklan määräysten pohjalta. Artiklan 1 kohdassa määrätään, milloin kuljetusyhtiön on pyydettävä välittömästi ohjeita lähettäjältä, jos tavaroiden kuljetukselle tai luovutukselle on syntynyt este kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä. Kaikissa muissa kuin 1 kohdassa mainituissa tapauksissa kuljetus- tai luovutusesteiden syntyessä kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä kuljetusyhtiö päättää, pyydetäänkö lähettäjältä ohjeita vai kuljetaanko tavarat määräasemalle muuttaen alkuperäistä kuljetusreittiä. Artiklan 1 kohdan määräykset vastaavat soveltuvin osin CIM-liitteen tavaroiden kuljetusesteitä koskevaa 20 artiklaa ja tavaroiden luovuttamisen esteitä koskevaa 21 artiklaa.

Artiklan 2 kohdassa määrätään, miten kuljetusyhtiö menettelee, jos lähettäjä ei toimita ohjeita kahdeksan vuorokauden kuluessa siitä, kun niitä on pyydetty, tai jos se antaa ohjeet, joita ei voida toteuttaa kohtuullisin toimenpitein. Kuljetusyhtiöllä on kohdan nojalla oikeus tällöin menetellä tavaroiden suhteen sen valtion lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella tavaroiden kuljetuksen tai luovutuksen este syntyi, taikka toimittaa tavarat takaisin lähettäjälle sovittuaan asiasta asianomaisen valtion tulliviranomaisten kanssa. Kohdassa tarkoitettu määräaika on nopeasti pilaantuvien tavaroiden osalta neljä vuorokautta kahdeksan vuorokauden asemasta. Jos välittömät toimenpiteet ovat tavaroiden kunnon vuoksi välttämättömiä, kuljetusyhtiöllä on 3 kohdan nojalla oikeus määrätä tavaroiden noudattamatta 2 kohdassa tarkoitettuja määräaikoja.

Jos tavara on myyty, on myynnistä saatu summa vähennettynä kuljetusmaksulla annettava 4 kohdan mukaan lähettäjälle. Lähettäjän on maksettava myynnistä saadun summan ja tavarasta aiheutuvien kulujen erotus, jos myynnistä saatu summa ei kata kuluja.

Kuljetusyhtiön on 5 kohdan mukaan meneteltävä lähettäjän ohjeiden mukaisesti, jos lähettäjä on antanut rahtikirjassa ohjeita siitä, kuinka tavaroiden suhteen menetellään tavaroiden kuljetus- tai luovutusesteen ilmetessä. Jos ohjeita ei kuitenkaan voida toteuttaa, kuljetusyhtiön on meneteltävä artiklan 1-3 kohdan määräysten mukaisesti.

Tavarasta määräämään oikeutettu velvoitetaan artiklan 6 kohdassa korvaamaan kuljetusyhtiölle kaikki sille tavaroiden kuljetus- tai luovutusesteistä aiheutuneet kustannukset, jos esteet ovat aiheutuneet kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä.

Artiklan 4-6 kohdan määräykset vastaavat soveltuvin osin CIM-liitteen kuljetus- ja luovutusesteiden seurauksia koskevan 22 artiklan määräyksiä.

42 artikla. *Tavaroiden pidätys.* Artiklan määräykset vastaavat voimassa olevien kuljetusehtojen 23 artiklan määräyksiä. Kuljetusyhtiöllä on 42 artiklan 1 kohdan nojalla oikeus pidättää kuljetussopimuksella kuljetettava tavaralähetys kuljetussopimuksesta johtuvien maksujen tai sopimuksen perusteella perittävien maksujen vakuudeksi. Pidätys tapahtuu 2 kohdan mukaan määräämässä sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

43 artikla. *Tavaroiden katoaminen.* Artiklan määräykset on valmisteltu voimassa olevien kuljetusehtojen 28 artiklan pohjalta. Lähettäjällä tai vastaanottajalla on 43 artiklan 1 kohdan nojalla oikeus lähettää kuljetusyhtiölle ilmoitus tavaroiden etsinnästä, jollei tavaraita ole luovutettu vastaanottajalle tavaroiden kuljetuksen määräajan päätyttyä. Etsintäilmoitus ei ole kohdan mukaan korvausvaatimus kadonneista tavaroiden. Voimassa olevissa kuljetusehdoissa ei ole määräyksiä tavaroiden etsinnästä tai sitä koskevasta menettelystä. Tavarat katsotaan ka-

donneiksi, jos niitä ei ole luovutettu vastaanottajalle tämän vaatimuksesta 30 vuorokauden kuluessa kuljetusmääräajan päättymisestä.

Artiklan 2 kohdassa velvoitetaan kuljetusyhtiö ilmoittamaan vastaanottajalle, jos tavarat ovat saapuneet määräasemalle 30 vuorokauden kuluttua kuljetusmääräajan päättymisestä. Vastaanottaja voi 30 vuorokauden kuluessa ilmoituksen saatuaan vaatia, että tavarat luovutetaan hänelle jollakin kuljetusreitillä varrella olevalla asemalla. Vastaanottajan on tällöin maksettava ainoastaan kuljetusmaksu lähetysasemalta sille asemalle, jolla tavara luovutetaan hänelle ja palautettava saamansa korvaussumma, josta on vähennetty siihen sisällytetty kuljetusmaksu. Vastaanottaja voi joka tapauksessa esittää korvausvaatimuksen kuljetusmääräajan ylittämistä.

Kuljetusyhtiöllä on 3 kohdan nojalla oikeus määrätä tavarasta määrämään sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jos tavarantoimittajan luovuttamisvaatimusta ei ole esitetty tai jos kadonnut tavara löytyy yli vuoden kuluttua vahingonkorvauksen maksamisesta.

Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin CIM-liitteen tavarantoimittajan katoamisesta koskevan 29 artiklan määräyksiä. Kansallisesti tavarantoimittajan katoamisesta säädetään rautatiekuljetuslain 15 §:ssä.

44 artikla. *Tavarantoimittajan katoamisen, vahingoittumisen tai pilaantumisen määrittäminen.* Artiklan määräykset vastaavat voimassa olevien kuljetusehtojen 29 artiklaa. Artiklan 1 kohdassa määrätään, milloin kuljetusyhtiön on tarkistettava tavarantoimittajan kunto ja tarvittaessa myös sen paino. Tarkastaminen on tehtävä kuljetusyhtiön toimesta tai olettaessa tai tavarantoimittajan oikeutetun väittäessä, että tavara on kadonnut osittain, vahingoittunut tai pilaantunut. Kuljetusyhtiö velvoitetaan laatimaan tarkastuksesta ilman viivytystä kaupallinen tarkastuspöytäkirja, johon on kirjattava tavarantoimittajan kunto sekä sen vahingoittumisen, pilaantumisen tai osittaisen katoamisen syyt ja määrä. Tavarantoimittajan määräämään oikeutetulle on varattava mahdollisuus olla läsnä tarkastuksessa.

Tavarantoimittajan määräämään oikeutetulle on 2 kohdan mukaan annettava pyynnöstä tarkastuspöytäkirjasta yksi kappale. Hän voi 3 kohdan nojalla kieltäytyä ottamasta tavarantoimittajan, kunnes tavarantoimittajan vahingoittuminen, pilaantuminen tai osittainen katoaminen on todettu tarkastuspöytäkirjalla. Hän voi 4 kohdan nojalla kieltäytyä ottamasta tavarantoimittajan vastaan, vaikka olisi jo vastaanottanut rahtikirjan tai maksanut kuljetusmaksut, jos kuljetusyhtiö ei vaatimuksesta huolimatta laadi tarkastuspöytäkirjaa.

Tavarantoimittajan määräämään oikeutetulla on 5 kohdan nojalla oikeus vaatia tavarantoimittajan kunnon ja painon tarkastamista sekä tavarantoimittajan vahingoittumisen, pilaantumisen tai osittaisen katoamisen syiden ja suuruuden toteuttamista asiantuntijan suorittaman tarkastuksen perusteella, jos hän ei hyväksy tarkastuspöytäkirjassa mainittuja asioita tai kuljetusyhtiö on kieltäytynyt laatimasta tarkastuspöytäkirjaa tavarantoimittajan luovuttamisen yhteydessä.

45 artikla. *Kuljetusyhtiöiden yhteisvastuu.* Artiklan määräykset vastaavat voimassa olevien kuljetusehtojen 24 artiklaa. CIM-liitteessä vastaavat määräykset sisältyvät perättäisiä kuljettajia koskevaan 26 artiklaan. Kuljetusyhtiöt ovat artiklan 1 kohdan nojalla yhteisvastuussa lähettäjälle tai vastaanottajalle kuljetussopimuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta sopimuksen mukaisesti. Kuljetusyhtiö tulee artiklan 2 kohdan nojalla osalliseksi kuljetussopimukseen ja sitoutuu siitä johtuviin velvollisuuksiin ottaessaan tavarantoimittajan rahtikirjoineen kuljetettavaksi. Kuljetusyhtiö vastaa artiklan 3 kohdan nojalla kuljetussopimuksen mukaisten velvollisuuksiensa asianmukaisesta täytäntöönpanosta siihen saakka, kunnes tavara on luovutettu vastaanottajalle.

Kuljetusyhtiöiden yhteisvastuusta perättäiskuljetuksessa sädetään kansallisesti rautatiekuljetuslain 32 §:ssä.

46 artikla. *Yleiset määräykset kuljetusyhtiön vastuusta ja kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteet.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin voimassa olevien kuljetusehtojen 25 artiklan 1 - 4 §:ää ja 26 artiklan 1 §:ää ja CIM-liitteen 23 artiklaa. Artiklan 1 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön vahingonkorvausvastuun piiristä uuden sopimuksen mukaisesti. Kuljetusyhtiö vastaa kohdan nojalla vahingosta, joka aiheutuu tavarahan kuljetusmääräajan ylittämisestä, tavarahan katoamisesta kokonaan tai osittain taikka vahingoittumisesta. Kuljetusyhtiön vastuu alkaa tavarahan kuljetettavaksi ottamisesta sen vastaanottajalle luovuttamiseen asti.

Artiklan 2 kohdassa määrätään niistä syistä, joiden perusteella kuljetusyhtiö vapautuu vastuusta kuljetussopimuksen mukaisten velvollisuuksiensa täyttämättä jättämisestä tai puutteellisesta täyttämisestä. Artiklan 3 kohdassa määrätään niistä tavarahan kuljetukseen liittyvistä tavaroiden painovajauksista, puuttuvista irta- tai varaosista, tavaroiden katoamisesta tai osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta, joista kuljetusyhtiö ei ole myöskään vastuussa. Kansallisesti kuljetusyhtiön vastuusta säädetään rautatiekuljetuslain 13 §:ssä, jonka 1 momentin mukaan kuljetusyhtiö on vastuussa tavarahan kuljetettavaksi ottamisesta sen luovutukseen asti vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että tavara on kokonaan tai osittain kadonnut tai vahingoittunut. Pykälän 2 momentissa säädetään kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteista. Korvauksesta tavarahan katoamisesta säädetään rautatiekuljetuslain 16 §:ssä, tavarahan vahingoittumisesta 17 §:ssä ja tavarahan luovutuksen viivästymisestä lain 18 §:ssä.

47 artikla. *Todistustaakka.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 25 artiklan 2 ja 3 §:ää ja 26 artiklan 2 §:ää sekä CIM-liitteen 25 artiklaa. Kuljetusyhtiö veloitetaan artiklan 1 kohdassa todistamaan, että tavaroiden katoaminen, osittainen katoaminen, vahingoittuminen tai pilaantuminen on johtunut 46 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista olosuhteista, jotta kuljetusyhtiö vapautuu sopimuksen mukaisesta vastuusta.

Artiklan 2 kohdassa todistustaakka osoitetaan lähettäjälle tai vastaanottajalle. Jos todetaan, että tavaroiden katoaminen, osittainen katoaminen, vahingoittuminen tai pilaantuminen on aiheutunut 46 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista syistä, kohdan mukaan katsotaan virheen olevan näiden olosuhteiden seurausta, jollei lähettäjä tai vastaanottaja toisin näytä.

48 artikla. *Vastuun rajoitukset tavaroiden painovajauksissa.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 27 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 31 artiklan määräyksiä. Kuljetusyhtiö vastaa artiklan 1 kohdan mukaan kohdassa tarkoitettujen tavaroiden painovajauksesta ainoastaan siltä osin kuin se ylittää kohdan 1 ja 2 alakohdassa luetellut vähenemisvarat prosenteissa. Artiklan 1 kohtaa ei kuitenkaan 2 kohdan mukaan sovelleta, jos lähettäjä tai vastaanottaja näyttää, että tavaroiden painon väheneminen on johtunut kuljetusyhtiöstä johtuvista syistä.

Artiklan 3 kohta koskee kuljetuksia, joissa kuljetetaan useita kolleja samalla rahtikirjalla. Tällöin lasketaan painon vähenemisvara jokaisesta kollista erikseen, jos niiden painot on merkitty erikseen rahtikirjaan tai ne voidaan todeta muulla tavalla. Tavarahan kadottua kokonaan tai yksittäisen kollin puuttuessa vahingonkorvausta laskettaessa ei 4 kohdan mukaan sovelleta artiklan 1 kohtaa.

49 artikla. *Vahinko-olettama uudelleen kuljetettavaksi jätettäessä.* Artiklassa määrätään vahinko-olettamasta kuljetettaessa tavaroita kolmannelle valtiolle. Jos tavaroiden todetaan tällöin kuljetussopimuksen muuttamisen jälkeen kadonneen osittain, vahingoittuneen tai pilaantuneen, virheen katsotaan artiklan mukaan tapahtuneen viimeisen kuljetussopimuksen aikana,

jos lähetys on jätetty uudelleen kuljetettavaksi sellaisena kuin se on saapunut paikkaan, jossa se on jätetty uudelleen kuljetettavaksi. Artiklan määräykset vastaavat soveltuvien osin voimassa olevien kuljetusehtojen 25 artiklan 6 §:ää ja CIM-liitteen 28 artiklaa.

50 artikla. *Korvauksen määrä tavarankatoamisesta kokonaan tai osittain.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvien osin voimassa olevien kuljetusehtojen 30 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 30 artiklan määräyksiä. Artiklan 1 kohdassa määrätään tavarankäypä arvo kokonaan tai osittain kadonneesta tavarasta suoritettavan korvauksen perusteeksi. Korvaus ei saa kohdan mukaan ylittää tavarankäypää arvoa, joka 2 kohdan mukaan määritellään tavarantoimittajan laskussa mainitun hinnan mukaan. Jos käypää arvoa ei voida määritellä sanotun laskun perusteella, se määritellään 3 kohdan nojalla pitäen lähtökohtana vastaavasta tavarasta lähtöpaikalla perittävää hintaa. Jos tavarankäypää arvoa ei voida määritellä 2 tai 3 kohdan nojalla, se määritellään 4 kohdan nojalla asiantuntijalausannon perusteella.

Artiklan 5 kohdassa määrätään kadonneen tavarankäypän arvon perustana olevan valuutan määräytymisestä silloin, kun kadonneen tavarankäypää arvoa ei ole ilmoitettu sen valtion valuutassa, missä korvausvaatimus esitetään. Valuutta muunnetaan tällöin 5 kohdan nojalla sen valtion, jossa korvaus on maksettava, valuutaksi maksupäivän kurssin mukaisesti muutettuna. Artiklan 6 kohdan mukaan myös kuljetusyhtiölle maksetut kuljetusmaksut korvataan, jos ne eivät sisällä tavarankäypää hintaan. Tullimaksut ja muut kuljetukseen liittyvät maksut korvataan kohdan mukaan sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Kuljetusyhtiö ei kuitenkaan korvaa sellaisia lähettäjän tai vastaanottajan kustannuksia ja tappioita, jotka eivät ole aiheutuneet kuljetusso-
pimuksesta.

51 artikla. *Korvauksen määrä tavaroiden vahingoittumisesta ja pilaantumisesta.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvien osin voimassa olevien kuljetusehtojen 31 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 32 artiklan määräyksiä. Kuljetusyhtiö velvoitetaan artiklan 1 kohdassa korvaamaan tavarasta määräämään oikeutetulle tavarankäypän arvon alentumisen määrä, jos tavara on vahingoittunut. Tavarankäypä arvo määritellään 50 artiklan mukaisesti. Muita vahinkoja ei korvata.

Artiklan 2 kohdassa määrätään, ettei korvaus saa ylittää määrää, joka korvataan tavaralahetyksen kadotessa kokonaan, jos koko lähetysten arvo on vahingoittumisen johdosta alentunut tai määrää, joka korvataan tavaralahetyksen osan kadotessa, jos ainoastaan lähetysten osan arvo on vahingoittumisen johdosta alentunut.

52 artikla. *Korvauksen määrä tavarankuljetusmääräajan ylittämisestä.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvien osin voimassa olevien kuljetusehtojen 32 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 33 artiklan määräyksiä. Artiklan 1 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön vastuun rajauksista silloin, kun tavarankuljetusmääräaika ylitetään. Kuljetusyhtiön vastuu syntyy silloin ainoastaan, jos tavarankäypä arvo on kuljetusmääräaika on ylitetty. Artiklan 2 kohdassa määrätään, miten korvaus määräytyy viivästymisen pituuden mukaisesti. Korvaus voi olla enintään 30 prosenttia kuljetusmaksusta. Jos kuljetusmääräajan ylittämisestä voidaan näyttää aiheutuneen taloudellista vahinkoa tavarasta määräämään oikeutetulle, vahingonkorvaus ei saa tällöinkään 3 kohdan mukaan ylittää kuljetusmaksun koko määrää. Artiklan 4 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön vastuusta silloin, kun tavarankuljetusmääräaika on ylitetty ja tavara on samanaikaisesti kadonnut. Tällöin kuljetusyhtiö on vastuussa ainoastaan tavarankatoamisesta. Artiklan 5 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön korvausvelvollisuudesta silloin, kun tavara on kuljetusmääräajan ylittämisen lisäksi kadonnut osittain tai vahingoittunut tai pilaantunut. Tällöin kuljetusyhtiö on velvollinen maksamaan korvausta kuljetusmääräajan ylittämisestä tavarankäypää jäljellä olevasta vahingoittumattomasta osasta. Rautatiekuljetuslain 18 §:n mukaan korvauksen enimmäismäärä luovutuksen viivästymisestä voi olla enintään kuljetusmaksu nelinkertaisena.

53 artikla. *Tavaroiden kuljetussopimusta koskevat korvausvaatimukset.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 33 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 43 artiklan määräyksiä. Artiklan 1 kohdassa määrätään kenellä on oikeus esittää kuljetussopimukseen perustuvia korvausvaatimuksia. Lähettäjä voi kohdan 1 alakohdan nojalla esittää korvausvaatimuksia niin kauan kuin lähettäjällä on oikeus muuttaa tavarankuljetussopimusta ja vastaanottaja kohdan 2 alakohdan nojalla siitä lähtien, kun se on 36 artiklan mukaisesti muuttanut kuljetussopimusta tai saanut rahtikirjan tai näyttänyt kuljetusyhtiölle oikeutensa määrätä tavarasta esittämällä rahtikirjan kaksoiskappaleen. Lisäksi kuljetusmaksun maksaneella henkilöllä on 3 alakohdan nojalla oikeus esittää korvausvaatimuksia maksettujen summien palauttamisesta. Kohdassa kielletään siirtämisestä oikeutta esittää korvausvaatimus.

Lähettäjän on 2 kohdan mukaan esitettävä korvausvaatimuksensa tavarankuljetettavaksi otaneelle kuljetusyhtiölle ja vastaanottajan vastaavasti tavarankuovuttaneelle kuljetusyhtiölle. Korvausvaatimukset on esitettävä kirjallisesti ja niissä on mainittava asianmukaiset perustelut ja aiheutetun vahingon määrä. Maksettujen summien palauttamista koskevat korvausvaatimukset on 3 kohdan mukaan esitettävä sille kuljetusyhtiölle, joka on maksut perinyt.

Korvausvaatimukset on 4 kohdan mukaan esitettävä erikseen jokaisesta rahtikirjasta lukuun ottamatta kohdan 1 ja 2 alakohdissa mainittuja korvausvaatimuksia. Kohdan 1 alakohdan mukaan maksujen palauttamista koskeva korvausvaatimus voidaan esittää useiden rahtikirjojen osalta. Kohdan 2 alakohdan mukaan korvausvaatimus esitetään kaikista kaupallisessa pöytäkirjassa mainituista lähetyksistä, jos rahtikirjoista on laadittu yksi kaupallinen tarkastuspöytäkirja.

Kolmannella osapuolella on 5 kohdan nojalla oikeus esittää korvausvaatimus lähettäjän tai vastaanottajan puolesta lähettäjän tai vastaanottajan valtuutuksella korvausvaatimuksen vastaanottavan kuljetusyhtiön rekisteröintivaltiossa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

Tehdessään tavarankuljetusta koskevan korvausvaatimuksen on lähettäjän 6 kohdan mukaan esitettävä rahtikirjan kaksoiskappale vastaanottajan rahtikirja tai sen kaksoiskappale, jos rahtikirja on kuljetuksen aikana kadonnut. Sähköisessä muodossa oleva rahtikirja on esitettävä myös tulosteena. Korvausvaatimukseen on 7 kohdan mukaan liitettävä 6 kohdassa tarkoitettujen asiakirjojen ja mahdollisen kaupallisen tarkastus- pöytäkirjan lisäksi tavarankarvoa tai sen vähentymistä osoittavat asiakirjat ja muut asiakirjat, joilla korvausvaatimusta perustellaan. Asiakirjat on liitettävä korvausvaatimukseen alkuperäisinä tai oikeaksi todistettuina jäljennöksinä.

Kuljetusyhtiö velvoitetaan 8 kohdassa käsittelemään korvausvaatimus ja antamaan vastaus korvausvaatimuksen esittäjälle tai suorittamaan korvaus 180 päivän kuluessa korvausvaatimuksen jättämisestä, joka on osoitettava postileimalla tai kuljetusyhtiön antamalla kuittauksella korvausvaatimuksen vastaanottamisesta. Jos kuljetusyhtiö hylkää korvausvaatimuksen kokonaan tai osittain, sen on 9 kohdan mukaan ilmoitettava vaatimuksen esittäjälle hylkäämisen perustelut ja palautettava korvausvaatimukseen liitetyt asiakirjat.

Artiklan 10 kohdassa määrätään menettelystä silloin, kun korvausvaatimus on laadittu vastoin artiklassa määrättyä menettelyä. Kuljetusyhtiön on tällöin palautettava korvausvaatimus sitä käsittelemättä korvausvaatimuksen esittäjälle viimeistään 15 päivän kuluttua korvausvaatimuksen saapumisesta ja samalla ilmoitettava palautuksen syy. Tällöin 56 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu korvausvaatimuksen ja kanteen vanhentumisaika ei keskeydy. Jos kuljetusyhtiö palauttaa korvausvaatimuksen esittäjälle tämän esittämän korvausvaatimuksen myöhemmin kuin 15 päivän kuluessa korvausvaatimuksen saapumisesta kuljetusyhtiölle, vanhentumisaika kes-

keytyy 15 päivän määräajan päättymistä seuraavasta päivästä siihen päivään saakka, jolloin kuljetusyhtiö lähettää korvausvaatimuksen sen esittäjälle. Korvausvaatimusta ei katsota tällöin hylätyksi, eikä korvausvaatimuksen esittäjällä ole siinä tilanteessa oikeutta nostaa kannetta. Korvausvaatimuksen esittäjän on vaadittava kuljetusyhtiötä antamaan päätöksensä korvausvaatimukseen ennen mahdollista kanteen nostamista.

Kansallisesti korvausvaatimuksista, määräajoista ja vanhentumisajoista säädetään rauatietekuljetuslain 33-35 §:ssä.

54 artikla. *Kuljetussopimukseen perustuva kanneoikeus.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 34 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 44 artiklan määräyksiä. Kuljetussopimukseen perustuva kanneoikeus on artiklan 1 kohdan mukaan sillä henkilöllä, jolla on oikeus esittää korvausvaatimus kuljetusyhtiölle. Kanne voidaan esittää sille kuljetusyhtiölle, jolle korvausvaatimus on esitetty, jollei kuljetusyhtiö ole noudattanut 53 artiklassa korvausvaatimuksen käsittelylle määrättyä aikaa tai jos kuljetusyhtiö on hylännyt korvausvaatimuksen kokonaan tai osittain. Kanne voidaan 2 kohdan mukaan esittää toimivaltai-
sessa tuomioistuimessa vain siinä valtiossa, jossa korvausvaatimuksen vastaanottava kuljetus-
yhtiö on rekisteröity. Artiklan 2 kohta poikkeaa CIM-liitteen laillista tuomioistuinta koskevan
46 artiklan määräyksistä.

55 artikla. *Korvausvaatimus- ja kanneoikeuden raukeaminen kuljetusyhtiötä vastaan.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 35 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 47 artiklan määräyksiä. Kuljetussopimukseen perustuva oikeus esittää korvausvaatimuksia kuljetusyhtiölle tai nostaa kanteita kuljetusyhtiötä vastaan raukeaa artiklan 1 kohdan mukaan, kun tavarasta määräämään oikeutettu on ottanut tavarahan vastaan. Oikeus korvausvaatimuksen ja kanteen esittämiseen kuljetusyhtiölle ei kuitenkaan raukea 2 kohdan 1-4 alakohdissa yksilöidyissä tapauksissa. Jotta oikeus korvausvaatimuksen esittämiseen ja kanneoikeus ei raukeaisi 2 kohdan 2 ja 4 alakohdassa mainituissa tapauksissa, on alakohdissa yksilöityjen edellytysten täyttyvä.

56 artikla. *Korvausvaatimuksen ja kanteen vanhentuminen.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 36 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 48 artiklan määräyksiä. Artiklan 1 kohdassa määrätään kuljetussopimukseen perustuvien korvausvaatimusten ja kanteiden vanhentumisajasta, joka on kohdan mukaan yksi vuosi. Vanhentumisaika koskee niin kuljetusyhtiöitä vastaan kuin lähettäjää tai vastaanottajaa vastaan esitettäviä korvausvaatimuksia ja kanteita. Jos kannetta ei nosteta yhden vuoden kuluessa, oikeus korvaukseen menetetään.

Artiklan 2 kohdassa määrätään, milloin vanhentumisaika lasketaan alkavaksi kohdan 1 – 7 alakohdassa luetelluissa tapauksissa. Kohdan 1 alakohdan mukaan vanhentumisaika alkaa siitä päivästä, jolloin tavara on luovutettu vastaanottajalle, kun kysymyksessä on korvausvaatimus tai kanne tavarahan osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta taikka tavarahan kuljetusmääräajan ylittämisestä. Kohdan 2 alakohdan mukaan vanhentumisaika alkaa 30 vuorokauden kulu-
tua kuljetusmääräajan päättymisestä, kun kysymyksessä on korvausvaatimus tai kanne tavarahan
kokonaan katoamisesta. Ottaen huomioon, että vanhentumisaika lyhyt, kuljetussopimuksen
osapuolten oikeuksien varmistamiseksi on tarpeellista määritellä selkeästi vanhentumisaajan
alkamisajankohta.

Vanhentumisaika keskeytyy artiklan 3 kohdan mukaan, jos kuljetusyhtiölle on esitetty 53 artiklan mukaisesti korvausvaatimus. Vanhentumisaika jatkuu siitä päivästä, jolloin kuljetusyhtiö on antanut kirjallisen vastauksen korvausvaatimuksen hylkäämisestä osittain tai kokonaan tai jättänyt vastaamatta korvausvaatimukseen 53 artiklan 8 kohdassa edellytetyssä 180 päivän

määräajassa. Artiklan 4 kohtaan on otettu selkeyttävä määräys, jonka mukaan uudelleen esitetyt samansisältöiset korvausvaatimukset eivät keskeytä vanhentumisaikaa.

57 artikla. *Takautumisoikeus ja takautumisvaatimuksen esittäminen.* Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin voimassa olevien kuljetusehtojen 37-39 artiklan määräyksiä ja CIM-liitteen 50 artiklan määräyksiä. Artiklan 1 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön takautumisoikeudesta toista kuljetukseen osallistunutta kuljetusyhtiötä kohtaan. Takautumisoikeuden edellytyksenä on, että on perusteltua olettaa toisen kuljetusyhtiön aiheuttaneen vahingon tai vahingon olevan molempien kuljetusyhtiöiden aiheuttama. Takautumisvaatimukset on 2 kohdan mukaan esitettävä 75 vuorokauden kuluessa korvauksen todellisesta maksupäivästä lukien. Sen kuljetusyhtiön, joka on saanut takautumisvaateen, on ilmoitettava päätöksestään 75 vuorokauden kuluessa vaatimuksen saamisesta. Kuljetusyhtiöt voivat keskinäisessä sopimuksessaan sopia lyhyemmästä määräajasta.

Kuljetusyhtiöllä, jolle takautumisvaatimus on esitetty, ei ole 4 kohdan mukaan oikeutta kiistää korvauksen maksaneen kuljetusyhtiön maksaman korvauksen oikeellisuutta, jos tuomioistuin on korvauksen vahvistanut ja takautumisvaatimuksen saaneelle kuljetusyhtiölle on annettu tieto haasteesta siten, että sillä olisi ollut oikeus esiintyä väliintulijana oikeudenkäynnissä.

Korvauksen suorittaneella kuljetusyhtiöllä on 5 kohdan nojalla oikeus esittää takautumisvaatimus kuljetukseen osallistunutta toista kuljetusyhtiötä kohtaan oikeusteitse.

IV Luku Rautatierajaliikenne

58 artikla. *Rautatieraja-asemat.* Artiklassa määrättäisiin niistä rautatieraja-asemista, joiden kautta liikennöintiä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä harjoitetaan. Artikla vastaa uudella sopimuksella kumottavan rautatierajasopimuksen rajaluovutusasemia koskevaa 1 §:ää, jossa määrätty rautatieraja-asemat pysyvät entisellään. Artiklassa tarkoitettuja rautatieraja-asemia ovat Suomen alueella Vainikkala, Imatrankoski, Niirala ja Vartius ja Venäjän alueella Buslovskaja, Svetogorsk, Värtsilä ja Kivijärvi. Kaikkien mainittujen rautatieraja-asemien kautta voidaan sopimuksen mukaan harjoittaa matkustaja- ja tavaraliikennettä. Niiden kautta voidaan kuljettaa rajoituksetta kaikentyyppisiä tavaroita. Kaikilla rautatieraja-asemilla ei ole kuitenkaan toistaiseksi valmiutta kaikentyyppisten tavaroiden vastaanottamiseen, kuten edellä kohdassa 3.1 Taloudelliset ja muut vaikutukset on kuvattu. Liikennöintiä nopeassa henkilöliikenteessä on artiklan 2 kohdassa rajoitettu siten, että Suomen alueella se voi tapahtua ainoastaan Vainikkalan rautatieraja-aseman kautta ja Venäjän alueella ainoastaan Buslovskajan rautatieraja-aseman kautta.

59 artikla. *Sovellettava aika.* Artiklan mukaan rautatieraja-asemilla ja niiden välisillä rataosilla sovelletaan sopimuksen mukaisissa toiminnoissa nykykäytännön mukaisesti 24-tuntista Moskovan aikaa.

60 artikla. *Liikkuvan kaluston luovutus ja palautus.* Artiklan määräykset kuuluvat jäljempänä selostettavin osin EU:n toimivaltaan.

Artiklan 1 kohta vastaa soveltuvin osin rautatierajasopimuksen 31 §:n määräyksiä. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen mukaisessa suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä liikennöivien matkustaja- ja tavaravaunujen luovuttaminen luovuttavalta kuljetusyhtiöltä vastaanottavalle kuljetusyhtiölle tapahtuu nykykäytännön mukaisesti rajanylityksen jälkeisellä rautatieraja-asemalla. Kuljetusyhtiöt voivat kuitenkin sopia kalustoyksiköiden luovuttamisesta jo rajanylitystä edeltävällä rautatieraja-asemalla.

Kohdassa määrätään, että vaunujen vastaanotto ja luovutus tapahtuvat rautatieraja-asemilla ympärivuorokautisesti vuoden jokaisena päivänä. Kuljetusyhtiöt voivat sopia muusta aikataulusta. Käytännössä kuljetusyhtiöt sopivat aikatauluista keskenään.

Artiklan 2 kohdassa määrätään liikkuvan kaluston luovuttamista koskevista edellytyksistä, jotka vastaavat soveltuvin osin rautatierajasopimuksen 66 §:n vaatimuksia. Luovuttava kuljetusyhtiö saa kohdan nojalla antaa luovutettavaksi ainoastaan sellaista liikkuvaa kalustoa, jonka se on ennakolta tarkastanut 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ministeriöiden välisen sopimuksen mukaisesti ja todennut luovutuskelpoisiksi. Kohdassa edellytetään lisäksi, että kalustoa koskevat asiakirjat ovat sopimuksen ja muiden sovellettavien vaatimusten mukaisia.

Artiklan 3 kohdassa määrätään siitä, milloin vastuu liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta ja liikennöintikelpoisuudesta siirtyy luovuttavalta rautatieyritykseltä vastaanottavalle rautatieyritykselle. Luovuttavan kuljetusyhtiön vastuu jatkuu nykykäytännön mukaisesti luovutukseen saakka, jonka jälkeen vastuu siirtyy vastaanottavalle kuljetusyhtiölle.

Artiklan 4 kohdassa määrätään luovutettavan liikkuvan kaluston teknisestä tarkastuksesta. Vastaanottava kuljetusyhtiö suorittaa kohdan mukaan tarkastuksen sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ministeriöiden välisen sopimuksen mukaisesti kaluston saapuessa vastaanottavan osapuolen raja-asemalle. Menettely vastaa nykykäytäntöä. Vastaanottava kuljetusyhtiö voi antaa tarkastustehtävän rautatieinfrastruktuurin haltijan tehtäväksi. Kohdassa veloitetaan laatimaan tarkastuksessa todetuista puutteista erillinen asiakirja.

Vastaanottavan osapuolen rautatieturvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen voi kohdan nojalla kieltää liikkuvan kaluston käytön tai rajoittaa sen käyttöä osapuolen alueella, jos kalusto ei täytä kalustolle ja rautatiejärjestelmän turvallisuudelle asetettuja vaatimuksia tai sitä ei ole hyväksytty artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti. Kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

Artiklan 5 kohta kuuluu jäljempänä selostettavalla tavalla EU:n toimivaltaan. Kohdassa vaaditaan, että luovutettavalla liikkuvalla kalustolla on vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti myönnetty käyttöönottolupa vastaanottavan osapuolen rataverkolla liikennöintiä varten. Suomessa rautatielain (304/2011) 57 §:ssä säädetään Venäjän federaatiosta yhdysliikenteessä käytettäviltä kalustoyksiköiltä vaadittavasta käyttöönottoluvasta, jonka myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Lain 57 §:ssä on otettu huomioon edellä mainitun yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan säännökset. Direktiivin 21 artiklan 1 kohdassa säädetään toimivaltaisen turvallisuusviranomaisen myöntämästä kalustoyksikön käyttöönottoluvasta. Kalustoyksiköllä on säännöksen mukaan oltava käyttöönottolupa ennen kuin kalustoyksikköä käytetään Euroopan unionin jäsenvaltion rataverkolla. Artiklan 11 kohdan mukaan sellaisten kalustoyksikköjen tapauksessa, jotka liikennöivät jonkin jäsenvaltion ja kolmannen maan välillä rataverkolla, jonka raideleveys eroaa Euroopan unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja joille voidaan myöntää direktiivin 9 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu poikkeus tai joita koskee direktiivissä tarkoitettu erityistapaus, ne kansalliset säännöt, joilla pannaan täytäntöön direktiivin 21 artiklan säännökset, voivat sisältää kansainvälisiä unionilainsäädännön mukaisia sopimuksia. Nykykäytännössä Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää käyttöönottoluvan automaattisen käsittelyn pohjalta. Päätös käyttöönottoluvasta tehdään tietojärjestelmässä ilmoituksen tietojen perusteella. Lupa myönnetään automaattisesti, kun lupaehdot täyttyvät. Jos lupaehdot eivät täyty, viraston tietojärjestelmä ilmoittaa kielteisen lupapäätöksen VR:n tietojärjestelmään. Niille kalustoyksiköille, jotka on otettu käyttöön rautatieyhdysliikenteessä 19 päivänä heinäkuuta 2008 tai sen jälkeen, on nykykäytännön mukaan haettava käyttöönottolupa Liikenteen turvallisuusvirastolta erillisellä lupahakemuksella. Lupahakemuksessa on ilmoitettava vaunumalli, vaunutyyppi ja vaunun tekniset tiedot. Teknisistä tie-

doista on ilmoitettava kantavuus, akseleiden lukumäärä, vaunun pituus, taarapaino ja vaunun liikennöintiä koskevat mahdolliset rajoitukset. Virasto päättää käyttöönottoluvan myöntämisestä hakemuksen perusteella ja määrittelee sallitut toleranssit.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää rautatielain 57 §:n 1 momentin nojalla käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille tai kalustoyksikköjen tyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa momentin mukaan liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä. Pykälän 2 momentissa säädetään luvan hakemisesta ja sen myöntämisestä. Suomessa yhdysliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on momentin mukaan haettava lupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus on osoitettava hakijan virastolle toimittamassa ilmoituksessa. Hakijan on ilmoitettava Venäjän federaatiossa kalustoyksikölle tai kalustoyksikköjen tyyppille myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen pohjalta.

Artiklan 6 kohta koskee Suomen ja Venäjän välistä nopeaa henkilöjunaliikennettä, jossa liikennöivälle junalle ei tehdä teknistä tarkastusta rautatieraja-asemalla. Kuljetusyhtiö tekee junalle nykykäytännön mukaisesti teknisen tarkastuksen lähtöaseman varikolla ennen junan lähtöä. Teknisestä tarkastuksesta tehtävä ilmoitus on voimassa ainoastaan yhden vuorokauden ajan ilmoituksen laatimisesta lukien, joten se on uusittava päivittäin. Sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa ministeriöiden välisessä sopimuksessa sovitaan tarkemmin nopean henkilöjunan teknisestä lähtötarkastuksesta.

Artiklan 7 kohta kuuluu jäljempänä selostettavalla tavalla EU:n toimivaltaan. Kohdassa määrätään niistä tiedoista, jotka luovuttavan kuljetusyhtiön on toimitettava vastaanottavalle kuljetusyhtiölle ennen liikkuvan kaluston yksikön luovuttamista. Näitä tietoja ovat tiedot liikkuvan kaluston yksikölle myönnetystä käyttöönottoluvasta, tiedot liikkuvan kaluston omistajasta tai haltijasta, tiedot liikkuvan kaluston käyttöön liittyvistä mahdollisista rajoituksista sekä tiedot liikkuvan kaluston seuraavasta huollosta ja muista kunnossapitoon liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tekijöistä. Tietoja ei tarvitse kuitenkaan luovuttaa vastaanottavalle kuljetusyhtiölle, jos sillä on jo tiedot käytettävissään. Suomessa on rautatielain 68 §:n 4 momentissa säädetty Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen ilmoitusvelvollisuudesta, jota varten luovuttavan kuljetusyhtiön on ilmoitettava edellä mainitut tiedot vastaanottavalle kuljetusyhtiölle. Säännöksen mukaan momentissa tarkoitetun rautatieyrityksen on saatuaan luovuttavalta kuljetusyhtiöltä momentissa tarkoitetut tiedot ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään lain 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjältä saapuvista kalustoyksiköistä Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään kalustorekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön omistajasta tai haltijasta, kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista sekä kalustoyksikön huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista seikoista. Rautatielain 68 §:n 4 momentin säännökset perustuvat yhteentoimivuusdirektiivin 33 artiklan 2 ja 5 kohdassa säädettyihin vaatimuksiin. Artiklan 2 kohdassa säädetään niistä tiedoista, jotka on kustakin kalustoyksiköstä merkittävä kansalliseen kalustorekisteriin. Vaatimusta on lievennetty kolmannen maan kaluston osalta artiklan 5 kohdassa. Kohdan mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että rautatielain 68 §:n 4 momentissa tarkoitetut tiedot on saatavissa kansallisesta kalustorekisteristä niistä kalustoyksiköistä, jotka otetaan käyttöön ensimmäistä kertaa kolmannessa maassa ja joille jäsenvaltio myöntää käyttöönottoluvan alueellaan.

Artiklan 8 kohdassa määrätään niitä merkinnöistä ja teksteistä, jotka on oltava jokaisessa liikkuvan kaluston yksikössä.

Vastaanottavan kuljetusyhtiön on artiklan 9 kohdan mukaan palautettava ne liikkuvan kaluston yksiköt, jotka eivät täytä sopimuksessa tai sen nojalla tehdyssä ministeriöiden välisessä sopimuksessa, vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevassa Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisessä sopimuksessa tai muissa sopimuksissa määrättyjä vaatimuksia. Luovutettava kuljetusyhtiö velvoitetaan ottamaan vastaan edellä mainitulla perusteella palautettu liikkuvan kaluston yksikkö. Nykykäytäntö kaluston palauttamisessa perustuu rautatierajasopimuksen 72 §:n määräyksiin.

Kuljetusyhtiöt voivat artiklan 10 kohdan nojalla ottaa rautatieraja-asemalla vastaan sellaiset liikkuvan kaluston yksiköt, joissa on kohdassa kuvattuja kuljetuksen aikana syntyneitä vikoja, jos ne eivät aiheuta vahinkoa tai vaaraa liikenteelle. Vastaavat määräykset sisältyvät rautatierajasopimuksen 37 §:ään.

61 artikla. *Rautatierajaliikenteen yleiset määräykset.* Artiklan 1 kohdassa määrätään rautatieraja-asemia ja niiden välillä sijaitsevaa infrastruktuuria koskevista vaatimuksista. Rautatieraja-asemien ja infrastruktuurin teknisen varustelun on täytettävä junaliikenteen turvallisuusvaatimukset rautatierajaliikenteessä. Rautatieraja-asemien on mahdollistettava liikkuvan kaluston vastaanotto ja luovutus sekä tarvittavien tarkastusten suorittaminen osapuolina olevien valtioiden sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

Artiklan 2 kohdan mukaan luovuttavan kuljetusyhtiön veturit saavat nykykäytännön mukaisesti liikennöidä rautatierajaliikenteessä vastaanottavan osapuolen rautatieraja-asemien alueella liikkuvan kaluston luovuttamista ja vastaanottamista varten. Osapuolten rautatieinfrastruktuurin haltijat vastaavat liikennöinnin järjestämisestä rautatieraja-asemien välillä hyväksytyn aikataulun mukaisesti. Suomen osapuolen rautatie- infrastruktuurin haltija on Liikennevirasto, joka omalta osaltaan vastaa liikennöinnin järjestämisestä. Rautatierajaliikenteessä saa kohdan mukaan liikennöidä ainoastaan rautatieturvallisuudesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä liikkuvan kaluston yksiköllä vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tuleva lainsäädännön mukaisesti. Suomessa kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto. Kohdassa viitataan sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun ministeriöiden väliseen sopimukseen, jossa määritellään rautatierajaliikenteessä käytettäviä liikkuvan kaluston yksiköjä koskevat tekniset vaatimukset.

Kuljetusyhtiö tekee vaihtotyöt nykykäytännön mukaisesti omalla liikkuvalla kalustollaan sillä rautatieraja-asemalla, jolla luovutus tapahtuu. Vastaanottavan osapuolen rautatieturvallisuudesta vastaava viranomainen voi antaa luvan käyttää rautatieraja-asemalla tehtävään vaihtotyöhön toisen osapuolen kuljetusyhtiön veturilla vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti aikataulun mukaisena seisonta-aikana.

Veturin kuljettamisesta ja sen teknisestä kunnosta vastaa nykykäytännön mukaisesti veturimiehistö veturin ollessa vastaanottavan osapuolen rautatieraja-asemalla ja sen liikennöidessä rautatieraja-asemien välillä. Junamiehistö, joka hoitaa liikkuvaa kalustoa, vastaa liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta liikkuvan kaluston liikennöidessä rautatieraja-asemien välillä ja rautatieraja-asemilla.

62 artikla. *Rautatieinfrastruktuurin kunnossapito ja tarkastus.* Artiklan 1 kohdassa määrätään rautatieinfrastruktuurin haltijat nykykäytännön mukaisesti huolehtimaan rautatieraja-asemien välisen raiteen kunnossapidosta ja tarkastuksesta rautatieraja-asemalta rajaviivalle saakka. Rautatieraja-asemien välisten rataosuuksien pituudet ovat parista kilometristä noin kuuteen kilometriä. Määräys vastaa rautatierajasopimuksen 91 §:n 1 kappaletta.

Artiklan 2 kohdassa velvoitetaan rautatieinfrastruktuurin haltija ilmoittamaan kaikesta työs-kentelystä raja-aukolla etukäteen oman maansa rajavaltuutetulle, joka ilmoittaa asiasta toisen osapuolen rajavaltuutetulle voimassa olevan Suomen ja Venäjän välisellä valtakunnan rajalla noudatettavasta järjestyksestä ja rajatapahtumien selvittämisjärjestyksestä tehdyn sopimuksen (SopS 32/1960, muutettu sopimuksella SopS 54/1998) mukaisesti.

63 artikla. *Toiminta liikkuvan kaluston pysähtyessä rataosalle ja onnettomuuksien yhteydes-sä.* Artiklan 1 kohdassa määrätään veturinkuljettaja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi ilmoittamaan viipymättä sen osapuolen liikenteenohjaukselle, jonka alueella juna on, jos se pysähtyy muulle junaliikenteelle mahdollisesti häiriötä aiheuttavalla tavalla junan vaurioitu-misen, liikennehäiriön tai muun vastaavan syyn takia rautatieraja-asemien välisellä rataosuudella. Ilmoituksen saanut liikenteenohjaus velvoitetaan 2 kohdassa viipymättä ilmoittamaan asiasta toisen osapuolen liikenteenohjaukselle. Sen osapuolen liikenteenohjauksen, jonka rata-osuudella juna on pysähtynyt, on 3 kohdan mukaan ryhdyttävä liikenteen sujuvuuden varmis-tamiseksi viipymättä toimenpiteisiin junan poistamiseksi rataosuudelta.

Artiklan 4 kohdassa velvoitetaan rautatieinfrastruktuurin haltijat ja kuljetusyhtiöt antamaan apua toisilleen junan poistamiseksi ja raivausapua onnettomuuspaikalla rautatieraja-asemilla tai niiden välisellä rataosuudella sattuneissa onnettomuus- ja vaurioilanteissa. Raivausapua on tarvittaessa pyydyttävä toisen osapuolen liikenteenohjauksen välityksellä. Onnettomuuden ja vaurioiden ennallistamista koskevat työt määräytyvät 5 kohdan mukaan osapuolen sovelletta-vaksi tulevan lainsäädännön mukaan. Lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015) on rauta-tielakiin lisätty uusi toimenpiteitä häiriötilanteissa koskeva 81 a §, jossa säädetään niistä toi-menpiteistä, jotka rataverkon haltijan on toteutettava häiriötapauksissa tilanteen palauttami-seksi ennalleen. Pykälän 2 momentin mukaan rautatiereitit rataosalla, jossa häiriön aiheuttanut tilanne on syntynyt, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä korjaamisen ja tilanteen palaut-tamiseksi tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi säännöksen nojalla vaatia rautatieyhtyky-siä antamaan korvausta vastaan käyttöön ne resurssit, joita se pitää tarpeellisenä tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

64 artikla. *Vastuu onnettomuudesta aiheutuneista kustannuksista ja vahingonkorvauksesta.* Artiklassa määrätään rautatieinfrastruktuurin haltijan ja kuljetusyhtiön vastuusta rautatieraja-asemalla tai niiden välisellä rataosuudella tapahtuvasta onnettomuudesta. Artiklan mukaan se rautatieinfrastruktuurin haltija, jonka rataverkolla tai rataverkkoon kuuluvalla rautatieraja-asemalla onnettomuus tapahtuu, vastaa onnettomuudesta aiheutuneista kustannuksista, jos on-nettomuus aiheutuu rautatieinfrastruktuurista, ja kuljetusyhtiö, jos onnettomuus aiheutuu kul-jetusyhtiöstä. Artikla vastaa korvausvelvollisuutta koskevan raideliikennevastuulain 3 §:n säännöksiä.

V luku **Kuormausta koskevat määräykset**

65 artikla. *Tavaroiden kuormaaminen ja kiinnittäminen.* Artiklan 1 kohdassa määrätään kul-jetusyhtiön velvollisuudesta varmistaa tavaroita vastaanottaessaan, että tavarat on kuormattu, sijoitettu ja kiinnitetty sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kuormausmääräysten mukaisesti silloin, kun lähettäjä on suorittanut kuormauksen. Kuormausmääräyksissä määritel-tyjä kuormauksellisia ei saa ylittää lukuun ottamatta erikoiskuljetuksia.

Artiklan 2 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön velvollisuudesta varmistaa vastaan ottaessaan tavarat kuljetettavaksi kohdassa mainittujen vaatimusten täyttymisestä. Edelleen artiklan 3 kohdassa määrätään kuljetusyhtiön velvollisuudesta varmistaa, että kuorma on tehty koh-dassa esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Voimassa olevien kuljetusehtojen 14 artiklan 5 § koskee tavaroiden kuormaamista. Tarkemmat määräykset kuormaamisesta on annettu kuor-

mausmääräyksissä, jotka uudistetaan tämän sopimuksen voimaantulon yhteydessä 4 artiklan nojalla tehtävällä ministeriöiden välisellä sopimuksella.

VI luku Muut määräykset

66 artikla. *Henkilöstön oleskelu.* Artiklan 1 kohdassa määrätään rajaliikenteessä työskentelevien henkilöiden oikeudesta saapua ilman viisumia toisena osapuolena olevan valtion rautatie-raja-asemalle ja työskennellä siellä ja rautatieraja-aseman ja valtakunnan rajan välisellä raja-alueella. Kohdassa tarkoitettu oikeus on niillä veturinkuljettajilla, jotka kuljettavat junaa sopimuksessa tarkoitettussa suorassa kansainvälisessä liikenteessä, vastaanottavat tai luovuttavat liikkuvaa kalustoa tai suorittavat sen teknistä tarkastusta. Henkilöiden on kohdan mukaan esitettävä voimassa oleva henkilötodistus tai passi osapuolten valtioiden rajavalvontaviranomaisille. Kuljetusyhtiöiden on laadittava kohdassa tarkoitettusta henkilöstöstä luettelo, joka on tarvittaessa esitettävä rajavalvontaviranomaisille.

Hoitaessaan työtehtäviään rautatierajaliikenteessä kuljetusyhtiön henkilöstön on 2 kohdan mukaan noudatettava sitä lainsäädäntöä, joka on voimassa siinä valtiossa, jonka alueella tehtäviä suoritetaan. Henkilöstö ei saa poistua rautatierajaliikenteessä liikennöivästä junasta, jollei se ole välttämätöntä junaliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Kuljetusyhtiö vastaa rautatierajaliikenteessä työskentelevän henkilöstönsä tehtävistä tai niiden laiminlyönnistä.

Artiklan 3 kohdassa määrätään veturi- ja junamiehistön ja matkustajavaunujen vaununhoitajien velvollisuudesta noudattaa sen valtion liikennöinti- ja turvallisuusmääräyksiä sekä muita säännöksiä tai viranomaismääräyksiä, jonka alueella juna liikennöi.

Rajaliikenteessä työskentelevien henkilöiden oikeudesta ylittää valtakunnanraja ilman passia ja viisumia sekä työskentelystä toisen osapuolen raja-alueella määrätään rautatierajasopimuksen liitteessä 2. Määräykset on lainsäädännön alaan kuuluvina siirrettävä sopimuksen uudistamisen yhteydessä valtiosopimukseen.

67 artikla. *Rautatieliikenteen harjoittaminen.* Artiklassa määrätään luovuttavan kuljetusyhtiön oikeudesta harjoittaa sopimuksessa tarkoitettua suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä sille rautatieraja-asemalle saakka, jossa liikkuva kalusto luovutetaan vastaanottavalle kuljetusyhtiölle. Sopimuksella ei avata Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä kilpailulle vastavuoroisesti. Artiklan mukaan venäläinen rautatieyritys ei voi harjoittaa rautatieliikennettä Suomen rataverkolla muualla kuin valtakunnanrajan ja sitä lähimpänä olevan rautatieraja-aseman välisellä rataosuudella.

VII luku Loppumääräykset

68 artikla. *Säännöllinen yhteydenpito.* Artiklassa määrätään osapuolten toimivaltaisina viranomaisina toimivien Suomen tasavallan liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön yhteiskokouksista, joita järjestetään vuorotellen kummassakin maassa vähintään kerran vuodessa. Lisäksi kumpi tahansa toimivaltaisista viranomaisista voi pyytää ylimääräisen yhteiskokouksen koolle kutsumista. Yhteiskokouksilla korvattaisiin voimassa olevassa rautatieyhdysliikennesopimuksessa tarkoitettut yhdysliikennekonferenssit. Viimeisin yhdysliikennekonferenssi on järjestetty huhtikuussa 2005. Sen jälkeen Suomen ja Venäjän väliseen rautatieliikenteeseen liittyviä asioita on käsitelty suomalais-venäläisen hallitusten välisen taloudellisen yhteistyökomission alaisen liikennetyöryhmän kokouksissa, joita myös pidetään vuosittain. Yhteiskokouksissa käsitellään sopimuksen täytäntöönpanoon ja soveltamiseen

liittyviä kysymyksiä. Sitä vastoin yhteiskokouksissa ei käsitellä operatiivisia tai kuljetusyhtiöiden keskinäisiin suhteisiin liittyviä asioita, joista kuljetusyhtiöt voivat neuvotella keskenään.

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten toimivaltaiset viranomaiset seuraavat sopimuksen täytäntöönpanoa sekä käsittelevät kansainvälisen rautatieliikenteen kehittämistä ja jommankumman osapuolen esittämiä kysymyksiä. Lisäksi toimivaltaiset viranomaiset käsittelevät 2 kohdan mukaan ehdotuksia sopimuksen muuttamiseksi ja sopimuksen määräysten soveltamisesta mahdollisesti syntyviä erimielisyyksiä.

69 artikla. *Mahdolliset erimielisyydet.* Artiklassa määrätään osapuolten välisten erimielisyyksien ratkaisemisesta. Sopimuksen tulkintaa tai täytäntöönpanoa koskevat erimielisyydet ratkaistaan artiklan 1 kohdan mukaan ensisijaisesti toimivaltaisten viranomaisten välisillä neuvotteluilla. Jollei neuvotteluissa saada erimielisyyksiä ratkaistua, ratkaistaan ne 2 kohdan mukaan diplomaattiteitse.

70 artikla. *Sopimuksen muuttaminen.* Sopimusta voidaan artiklan nojalla muuttaa osapuolten välisellä sopimuksella. Muutoksista on tehtävä erilliset pöytäkirjat.

71 artikla. *Sopimuksen voimaantulo ja voimassaoloaika.* Sopimus on artiklan 1 kohdan mukaan ratifioitava. Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua ratifioimisasiakirjojen vaihtamisesta ja on voimassa toistaiseksi.

72 artikla. *Kumoutuvat sopimukset.* Artiklassa luetellaan ne sopimukset, jotka lakkaavat olemasta voimassa suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä koskevan sopimuksen voimaantulopäivänä.

Kumoutuvat sopimukset ovat vuonna 1996 tehty rautatieyhdyshuolliikennesopimus (SopS 47-48/1997), vuonna 1947 tehty rautatierajasopimus sekä vuonna 2005 tehdyt kuljetusehdot (SopS 20-21/2007).

73 artikla. *Sopimuksen voimassaolon päättyminen.* Sopimuksen voimassaolon päättymistä koskeva artikla on tavanomainen kahdenvälisiin valtiosopimuksiin sisältyvä sopimuksen voimassaolon päättymistä koskeva sopimusmääräys. Kumpikin osapuoli voi artiklan nojalla lakauttaa sopimuksen voimassaolon yksipuolisesti kirjallisella ilmoituksella diplomaattiteitse. Sopimus lakkaa artiklan mukaan olemasta voimassa 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen voimassaolon päättymisestä tai ilmoituksessa mainittuna myöhempänä ajankohtana.

74 artikla. *Suhde muihin sopimuksiin.* Myös tämä artikla on tavanomainen kahdenvälisiin valtiosopimuksiin sisältyvä sopimuksen suhdetta muihin sopimuksiin koskeva sopimusmääräys. Sopimus ei artiklan mukaan vaikuta osapuolten oikeuksiin tai velvollisuuksiin, jotka johtuvat muista kansainvälisistä sopimuksista, joiden osapuolia ne ovat tai niiden jäsenyydestä kansainvälisissä järjestöissä. Sopimus ei näin ollen vaikuta muun muassa Suomen EU-jäsenyysvelvollisuuksiin.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1§. Lain 1 §:llä saatettaisiin voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2§. Lain 2 §:llä valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö tekemään sopimuksen 4

artiklan 2 kohdassa tarkoitetun sopimuksen teknisluonteisista asioista Venäjän federaation liikenneministeriön kanssa. Sanottuun ministeriöiden väliseen sopimukseen voitaisiin sisällyttää ainoastaan operatiivisia ja teknisiä määräyksiä, jotka koskisivat rautatieyhdysliikenteessä käytettävän kaluston teknisiä vaatimuksia, teknisiä rajatarkastuksia, kuormausmääräyksiä, erikoiskuljetuksia, nopean henkilöjunan teknisiä lähtötarkastuksia, rahtikirjan muotoa ja täyttämistä sekä rautatierajaliikenteen erityispiirteitä. Määräysten tulisi rajoittaa pääsopimuksen soveltamisalaa. Delegoidun sopimuksentekovallan nojalla tehtävä sopimus saatettaisiin voimaan perustuslain 80 ja 95 §:n mukaisesti valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Lailla kumottaisiin rautatieyhdysliikennesopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä annettu laki (625/1997) sekä kuljetusehtojen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten hyväksymisestä annettu laki (77/2007).

4 §. Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaan- saattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

3 Voimaantulo

Sopimuksen 71 artiklan mukaan sopimus on ratifioitava ja se tulee voimaan 30 päivän kuluttua ratifioimisasiakirjojen vaihtamisesta. Ratifioimisasiakirjat voidaan vaihtaa vasta, kun molempien osapuolten valtionsisäiset toimet on saatu päätökseen.

Sopimuksen voimaansaattamislaki ehdotetaan tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin sopimus tulee Suomen osalta voimaan. Sopimus ja sen nojalla tehtävä ministeriöiden välinen sopimus julkaistaan säädöskokoelman sopimus-sarjassa.

Sopimus koskee raideliikennettä, joka Ahvenmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Näin ollen maakuntapäivien on hyväksyttävä hallituksen esitykseen sisältyvä voimaansaattamislaki itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti, jotta määräykset tulisivat voimaan myös Ahvenanmaan maakunnassa.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden välillä

Kuten edellä yleisperusteluissa on todettu, rautatieliikenteestä on annettu runsaasti EU-lainsäädäntöä, jonka nojalla toimivalta rautatieliikenneasioissa on siirtynyt laajalti EU:n toimivaltaan. Rautatiemarkkinadirektiivin 14 artiklaan sisältyy kuitenkin mekanismi, jonka mukaisesti EU:n jäsenvaltiot oikeutetaan neuvottelemaan ja tekemään sopimuksia kolmannen maan kanssa myös EU:n toimivaltaan kuuluvista asioista.

Uusi sopimus sisältää huomattavan määrän sellaisia tavaraliikennettä koskevia ja kuljetusoi- keuteen kuuluvia sopimusmääräyksiä sekä rautatierajaliikenteen erityispiirteitä koskevia so- pimusmääräyksiä, joiden osalta toimivalta ei ole siirtynyt EU:lle. Tällaisia määräyksiä ovat muun ohella tavaroiden kuljetusta koskevat sopimuksen III luvun määräykset, useimmat rau- tatierajaliikennettä koskevat sopimuksen IV luvun määräykset, tavaroiden kuormaamista ja henkilöstön oleskelua koskevat määräykset sekä sopimuksen VII luvun loppumääräykset.

Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetusta koskevat määräykset ovat siirtyneet EU:n toimivaltaan rautatievastuuasetuksen voimaantulon yhteydessä. Samoin sopimuksen 60 artiklan määräykset kuljetusyhtiön vastuusta liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta ja liikennöintikelpoisuudesta, toimivaltaisen viranomaisen oikeudesta kieltää liikkuvan kaluston käyttö osapuolen rataverkolla tai rajoittaa sitä, liikkuvan kaluston käyttöönottoluvasta sekä liikkuvasta kalustosta ilmoitettavista tiedosta sekä 67 artiklan määräys rautatieliikenteen harjoittamisesta kuuluvat EU:n toimivaltaan. Asioista säädetään yhteentoimivuus- direktiivissä, rautatieturvallisuusedirektiivissä ja rautatiemarkkinadirektiivissä. Muilta osin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt neuvottelut uudesta rautatieliikennesopimuksesta Venäjän federaation liikenneministeriön kanssa jo vuonna 2006. Sopimusneuvottelujen aikana on rautatieliikennettä koskevaa EU-lainsäädäntöä uudistettu ja osa sopimuksen piiriin kuuluvista asioista on neuvotteluvaiheen aikana siirtynyt EU:n toimivaltaan. Ministeriö on säännönmukaisesti informoinut komissiota sopimus- neuvotteluista ja sopimuksen piiriin kuuluvista asioista ja lähettänyt komissiolle kesäkuussa 2012 silloisen luonnoksen uudesta sopimuksesta. Ministeriö on edelleen 27 päivänä kesäkuuta 2014 notifiointi rautatiemarkkinadirektiivin 14 artiklan nojalla neuvottelutuloksena saavutetun sopimuksen komissiolle. Komissio on 5 päivänä elokuuta 2015 antamallaan päätöksellä antanut Suomelle luvan tehdä uusi sopimus Venäjän kanssa.

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että kun EU:n lainsäädännössä on luotu tällainen mekanismi neuvotella sopimuksia kolmannen maan kanssa myös EU:n toimivaltaan kuuluvista asioista, kysymyksessä on menettely, jossa toimivalta neuvotella ja tehdä sopimus on ikään kuin palautettu jäsenvaltioille (PeVL 7/2012 vp; PeVL 14/2014 vp). Kysymys on tällöin valtiosäännön näkökulmasta muodollisesti kahdenvälisestä sopimuksesta, jonka Suomi on ollut oikeutettu tekemään kokonaisuudessaan eli myös EU:n toimivaltaan kuuluvilta osin. Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on siten kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta, johon sitoutuminen on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä (PeVL 7/2012 vp). Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

4.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, jos määräyksessä tarkoitettua asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Edellä mainituilla perusteilla uudessa sopimuksessa on lukuisia eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä. Sopimuksen 1 artiklassa määrätään sopimuksen kohteesta ja soveltamisalasta. Tällaiset sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL

24/2001 vp). Sopimuksen 2 artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt käsitteet, kuten kuljetus suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä, kuljetusyhtiö, liikkuva kalusto, lähettäjä, lähetys, matkustaja, tavarat ja vastaanottaja. Määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Koska sopimuksen 2 artiklassa määritellyt käsitteet vaikuttavat sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan, ne edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Sopimuksen 3 artikla sisältää sopimuksen yleiset määräykset, jotka edellyttävät erältä osin eduskunnan hyväksymistä. Artiklan 1 kohdassa määritellään sopimuksessa tarkoitettu suora kansainvälinen liikenne. Artiklan 1 kohta vaikuttaa 2 artiklan määritelmien tavoin sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten tulkintaan, minkä vuoksi myös sanottu kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Artiklan 2 kohdassa määrätään, että matkustajien ja tavaroiden kuljettamiseen sovelletaan sovellettavaksi tulevaa lainsäädäntöä siltä osin kuin sopimuksessa ei muuta määrätä. Artiklan 6 kohdan mukaan kummankin osapuolena olevan valtion alueella rautatieliikenteen turvallisuus varmistetaan sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Myös artiklan 2 ja 6 kohta kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 4 artiklassa valtuutetaan osapuolten toimivaltaiset viranomaiset, joita ovat Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjällä Venäjän federaation liikenneministeriö, sopimaan tarkemmin artiklan 2 kohdassa mainituista teknisluonteisista ja operatiivisista asioista. Tällaisia asioita ovat muun muassa tekniset rajatarkastukset, kuormausmääräykset, nopean henkilöjunan lähtötarkastukset ja rahtikirjan muoto ja täyttäminen. Valtuutusmääräys koskee sopimuksentekovallan delegointia ja kuuluu siten lainsäädännön alaan. Tarkemmin sopimuksentekovallan delegointia käsitellään jäljempänä käsittelyjärjestystä koskevassa jaksossa.

Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetusta koskevista sopimuksen II luvun määräyksistä useat kuuluvat lainsäädännön alaan. Niitä vastaavat säännökset kuuluvat osittain rautatiekuljetuslakiin ja osittain EU:n rautatievastuuasetukseen. Ne rautatievastuuasetuksen säännökset, joita vastaavat sopimusmääräykset sisältyvät uuteen rautatieliikennesopimukseen, koskevat yksilön oikeuksia tai velvollisuuksia tai kuuluvat muuten Suomessa lainsäädännön alaan.

Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetussopimusta koskevan 6 artiklan 1 kohta vastaa sisällöllisesti CIV-liitteen kuljetussopimusta koskevaa 6 artikla. CIV-liitteen 6 artikla on otettu osaksi EU:n rautatievastuuasetusta. Artiklan 2 kohdassa määrätään niistä edellytyksistä, joiden täytyessä kuljetusyhtiön on tehtävä kuljetussopimus matkustajan kanssa. Kohta vastaa sisällöllisesti kuljetusvelvollisuutta koskevaa rautatiekuljetuslain 19 §:ää. Artiklan 3 kohdassa määrätään niistä perusteista, joiden nojalla kuljetusyhtiöllä on oikeus purkaa kuljetussopimus sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Artiklan määräykset vastaavat soveltuvin osin CIV-liitteen matkustusoikeutta koskevan 9 artiklan vastaavia määräyksiä, jotka on otettu osaksi rautatievastuuasetusta. Kuljetusyhtiön oikeudesta purkaa kuljetussopimus olisi Suomessa säädettävä lailla. Edellä olevan perusteella sopimuksen 6 artiklan edellä mainitut määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklan määräykset matkalipusta vastaavat sisällöllisesti CIV-liitteen 6 ja 7 artiklaa, ja sopimuksen kuljetusmaksuja ja kuljetusmaksujen palauttamista koskevat 8 ja 9 artikla vastaavat CIV-liitteen 8 artiklaa. CIV-liitteen 7 ja 8 artikla on otettu osaksi rautatievastuuasetusta. Suomessa artikloissa tarkoitetuista asioista olisi säädettävä lailla. Sopimuksen 7-9 artiklat kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklan määräykset liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista vastaavat sisällöllisesti rautatievastuuasetuksen 19 ja 22 artiklaa. Sopimuksen 12 artiklan määräykset kä-

simatkatavaroiden ja lemmikkieläinten kuljetuksesta vastaavat CIV-liitteen 12 artiklaa, joka on otettu osaksi rautatievastuuasetusta. Sopimuksen matkatavaroiden kuljetusta koskevan 13 artiklan määräykset vastaavat osaksi rautatievastuuasetusta otettuja CIV-liitteen 18 ja 22 artiklan määräyksiä. Matkatavaroiden kuljetusmääräaikaa koskevassa 14 artiklassa määrätään muun muassa niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä matkatavaroiden kuljetusmääräaikaa jatketaan sopimuksen nojalla. Kuljetusyhtiön vastuuta koskevat sopimuksen 15 ja 16 artiklan määräykset vastaavat osaksi rautatievastuuasetusta otettuja CIV-liitteen IV osan I ja III luvun määräyksiä ja raideliikennevastuulain 3 §:n säännöksiä. Sopimuksen 17 artiklan vastuuta junan myöhästymisestä tai peruuntumisesta koskevat määräykset vastaavat rautatievastuuasetuksen 17 artiklan säännöksiä. Kuljetusyhtiöiden yhteisvastuuta matkatavaroiden kuljetussopimuksesta johtuvien vaatimusten osalta koskeva sopimuksen 18 artikla vastaa osaksi rautatievastuuasetusta otettua CIV-liitteen 38 artiklaa. Kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteita koskeva sopimuksen 19 artikla, korvauksen määrää matkatavaroiden kadotessa sopimuksen 20 artikla, korvauksen määrää matkatavaroiden vahingoittuessa koskeva sopimuksen 21 artikla ja korvauksen määrää matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittyessä koskeva sopimuksen 22 artikla vastaavat osaksi rautatievastuuasetusta otettuja CIV-liitteen III luvun I osaston määräyksiä. Matkustajan vastuuta koskeva sopimuksen 23 artikla vastaa osaksi rautatievastuuasetusta otettua CIV-liitteen 53 artiklaa. Korvausvaatimuksia koskeva sopimuksen 24 artikla vastaa osaksi rautatievastuuasetusta otettua CIV-liitteen 55 artiklaa. Matkustajien kuljetussopimukseen perustuvia kanteita ja tuomioistuimen toimivaltaa koskeva 25 artikla vastaa osaksi rautatievastuuasetusta otettua CIV-liitteen 56 artiklaa. Asioista olisi Suomessa säädettävä lailla. Kanneaikaa koskevan sopimuksen 26 artiklan määräykset vastaavat osaksi rautatievastuuasetusta otetun CIV-liitteen 60 artiklaa ja rautatiekuljetuslain 35 §:n säännöksiä. Edellä esitetyillä perusteilla myös sopimuksen 11 -26 artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Myös tavaroiden kuljetusta koskevan sopimuksen III luvun määräykset kuuluvat enimmäkseen lainsäädännön alaan. Sopimuksen 27 artiklassa määrätään luvun määräysten soveltamisesta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Tavaroiden kuljetussopimusta koskeva sopimuksen 28 artikla vastaa CIM-liitteen 6 artiklaa ja rautatiekuljetuslain 10 §:ää. Sopimuksen 29 artiklassa määrätään niistä tavaroista, joita ei sopimuksen mukaan saa kuljettaa. Artiklan 2 kohdassa viitataan sovellettavaksi tulevaan lainsäädäntöön, jonka mukaisesti toimitaan niiden kuljetettavaksi annettujen tavaroiden osalta, joita 1 kohdan mukaan ei saa kuljettaa. Sopimuksen 30 artiklan määräykset rahtikirjasta vastaavat CIM-liitteen 7 artiklan määräyksiä, ja 31 artiklan määräykset vastuusta rahtikirjaan merkityistä tiedoista CIM-liitteen 8 artiklan määräyksiä. Asioista olisi Suomessa säädettävä lailla siltä osin kuin laintasoista sääntelyä ei jo ole. Näin ollen myös sopimuksen 27-31 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Uuden sopimuksen rahtikirjaan liitettäviä asiakirjoja koskeva 32 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 15 artiklan määräyksiä. CIM-liitteen on katsottu hallituksen esityksessä kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten hyväksymisestä ja laiksi yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (HE 60/2004 vp) kuuluvan lainsäädännön alaan. Tämän vuoksi myös 32 artiklan määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Tavaroiden kuormausta ja vastaanottoa kuljetettavaksi koskevan 33 artiklan 2 kohdassa määrätään lähettäjä vastaanamaan tavaroiden kuormaamisesta ja vastaanottaja tavaroiden purkamisesta. Artiklan 3 kohdassa määrätään niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä kuljetusyhtiö voi kieltäytyä ottamasta vastaan tavaroita kuljetettavaksi ja 4 kohdassa lähettäjän vastuusta. Sanotut velvoittavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Kuljetussopimuksen muuttamista koskevan 36 artiklan määräyksiä vastaavia säännöksiä on annettu rautatiekuljetuslain 11 §:ssä. Myös CIM-liitteen 18 artiklaan sisältyy sopimuksen 36 artiklaa vastaavia määräyksiä. Myös sopimuksen 36 artikla kuuluu lainsäädännön alaan.

Kuljetusmaksujen laskemista ja maksamista koskevan 37 artiklan 1 ja 9 kohtaa vastaavat määräykset sisältyvät CIM-liitteen 10 artiklaan. Tavaroiden tarkastusta koskevan 38 artiklan 1 kohdan mukaan kuljetusyhtiöllä on oikeus sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti tarkastaa, vastaako lähetys rahtikirjaan merkittyjä tietoja ja noudatetaanko kuljetussopimuksen ehtoja. Rautatiekuljetuslain 29 §:ssä säädetään kuljetettavaksi otetun tavarank tarkastusoikeudesta. Sopimuksen 38 artiklan määräyksiä vastaavia määräyksiä sisältyy myös CIM-liitteen 11 artiklaan. Tavaroiden kuljetuksen määräaika koskevan 39 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 16 artiklaa, tavaroiden luovutusta koskevan 40 artiklan määräykset rautatiekuljetuslain 12 §:ää ja CIM-liitteen 17 artiklan 1-3 §:ää ja tavaroiden kuljetuksen ja luovutuksen esteitä koskevan 41 artiklan määräykset CIM-liitteen 20 – 22 artiklaa. Asioista olisi Suomessa säädettävä lailla. Edellä esitetyillä perusteilla myös sopimuksen 37-41 artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 42 artiklan määräykset vastaavat voimassa olevien kuljetusehtojen 23 artiklan määräyksiä, jotka on hallituksen esityksessä Suomen ja Venäjän rautatieyhdysliikenteen matkustajien, matkatavaran, kiitotavaran ja tavaroiden kuljetusehtojen hyväksymisestä ja kuljetusehtojen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (HE 221/2006 vp.) katsottu kuuluvan lainsäädännön alaan. Tämän vuoksi myös uuden sopimuksen 42 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Tavaroiden katoamista koskevan sopimuksen 43 artiklan määräykset vastaavat rautatiekuljetuslain 15 §:n säännöksiä ja CIM-liitteen 29 artiklan määräyksiä, minkä vuoksi myös sopimuksen 43 artikla kuuluu lainsäädännön alaan. Tavarank osittaisen katoamisen, vahingoittumisen tai pilaantumisen määrittämistä koskeva 44 artikla sisältää muun muassa kuljetusyhtiötä velvoittavia määräyksiä tarkistaa tavarank kunto ja laatia tarkastuspöytäkirja sekä tavarasta määräämään oikeutetun oikeutta kieltäytyä vastaanottamasta tavaraa. Määräykset ovat luonteeltaan sellaisia, jotka olisi Suomessa annettava laintasoisella säädöksellä. Vastaavia säännöksiä sisältyy rautatiekuljetuslain 12 §:ään. Sopimuksen 44 artiklan on myös katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Kuljetusyhtiöiden yhteisvastuuta koskevan sopimuksen 45 artiklan määräykset vastaavat rautatiekuljetuslain 32 §:n säännöksiä ja CIM-liitteen 26 artiklan määräyksiä. Yleisiä määräyksiä kuljetusyhtiön vastuusta ja kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteita koskevan sopimuksen 46 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 23 artiklan määräyksiä. Todistustaakkaa koskevan sopimuksen 47 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 25 artiklan määräyksiä. Vastuun rajoituksia tavaroiden painovajauksissa koskevan 48 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 31 artiklan määräyksiä, vahinko-olettamaa uudelleen kuljetettavaksi jätettäessä koskevat sopimuksen 49 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 28 artiklan määräyksiä, korvauksen määrää tavarank katoamisesta kokonaan tai osittain koskevan sopimuksen 50 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 30 artiklan määräyksiä, korvauksen määrää tavaroiden vahingoittumisesta ja pilaantumisesta koskevat sopimuksen 51 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 32 artiklan määräyksiä, korvauksen määrää tavarank kuljetusmääräajan ylittymisestä koskevan 52 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 33 artiklan määräyksiä, tavaroiden kuljetussopimusta koskevia korvausvaatimuksia koskevan sopimuksen 53 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 43 artiklan määräyksiä, kuljetussopimukseen perustuvaa kanneoikeutta koskevan sopimuksen 54 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 44 artiklan määräyksiä, korvausvaatimus- ja kanneoikeuden raukeamista kuljetusyhtiötä vastaan koskevat sopimuksen 55 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 47 artiklan määräyksiä, korvausvaa-

timuksen ja kanneoikeuden vanhentumista koskevat sopimuksen 56 artiklan määräykset vastaavat CIM-liitteen 48 artiklan määräyksiä ja takautumisoikeutta ja takautumisvaatimuksen esittämistä koskevan 57 artiklan vaatimukset vastaavat CIM-liitteen 50 artiklan määräyksiä. Lisäksi rautatiekuljetuslain 15 §:ssä säädetään tavarankatoamisesta, 16 §:ssä tavarankatoamisesta suoritettavasta korvauksesta, 17 §:n tavarankatoamisesta suoritettavasta korvauksesta, 18 §:ssä tavarankatoamisesta suoritettavasta korvauksesta, 32 §:ssä vastuusta perättäiskuljetuksessa ja 35 §:ssä korvausvaatimuksen vanhentumisajasta. Edellä esiteillä perusteilla sopimuksen 45 – 57 artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 59 artiklan mukaan rautatieraja-asemilla ja niiden välisillä rataosilla sovelletaan 24-tuntista Moskovan aikaa. Artiklalla poiketaan Suomessa sovellettavasta ajasta artiklassa tarkoitetuilla alueilla. Sopimuksen 59 artiklan on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 60 artiklaan sisältyy useita kuljetusyhtiötä velvoittavia sopimusmääräyksiä tai kuljetusyhtiön vastuuta koskevia sopimusmääräyksiä. Lisäksi artiklaan sisältyy Suomessa rautatielailla täytäntöön pantuun EU-lainsäädäntöön perustuvia sopimusmääräyksiä. Tällaisia määräyksiä ovat muun muassa Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönottolupaa koskeva artiklan 5 kohta ja artiklan 7 kohta, joka koskee kuljetusyhtiön velvollisuutta ilmoittaa kohdassa tarkoitettua liikkuvaa kalustoa koskevat tiedot. Sopimuksen 61 artiklassa viitataan sovellettavaksi tulevaan lainsäädäntöön ja määrätään rautatieturvallisuudesta vastaavan viranomaisen rautatierajaliikenteessä käytettävän liikkuvan kaluston yksikön hyväksynnästä sekä junamiehistön vastuusta rautatierajaliikenteessä käytettävän liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta. Sopimuksen 60-61 artiklan on myös katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 63 artiklassa määrätään veturinkuljettajan, liikenteenohjauksen, rautatieinfrastruktuurin haltijan ja kuljetusyhtiön velvollisuuksista onnettomuustilanteissa tai junan pysähtyessä muuta junaliikennettä häiriötä aiheuttavalla tavalla rautatieraja-asemien välisellä rataosalla ja 64 artiklassa vastuusta onnettomuudesta aiheutuneista kustannuksista ja vahingonkorvauksesta. Sopimuksen 65 artikla sisältää kuljetusyhtiön velvollisuuksia koskevia sitovia määräyksiä tavaroiden kuormaamisesta ja kiinnittämisestä. Sopimuksen 63-65 artiklan määräykset ovat luonteeltaan lainsäädännön alaan kuuluvia.

Sopimuksen 66 artiklassa määrätään rajaliikenteessä työskentelevän sopimuksen piiriin kuuluvia tehtäviä hoitavan henkilön oikeudesta saapua maahan ilman viisumia. Ulkomaalaislain (301/2004) 11 §:ssä säädetään maahantulon edellytyksistä, joita on muun muassa voimassa oleva viisumi, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Lisäksi artiklassa määrätään kuljetusyhtiön henkilöstön velvollisuudesta noudattaa sen osapuolen lainsäädäntöä, jonka alueella tehtäviä hoidetaan ja juna liikennöi. Sopimuksen määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 67 artiklassa määrätään rautatieliikenteen harjoittamisesta rautatierajaliikenteessä. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä säädetään Suomessa rautatielaissa. Sopimuksella ei avata Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä kilpailulle vastavuoroisesti. Kuljetusyhtiö voi harjoittaa sopimuksessa tarkoitettua rautatieliikennettä ainoastaan sille rautatieraja-asemalle, jossa liikkuva kalusto luovutetaan vastaanottavalle kuljetusyhtiölle. Sopimuksen 67 artikla kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 72 artikla kuuluu lainsäädännön alaan, koska artiklan nojalla komoutuvat artiklassa mainitut eduskunnan hyväksymät aiemmat sopimukset.

4.3 Käsittelyjärjestys

Valtionsopimuksentekovalta kuuluu lähtökohtaisesti perustuslain 93 §:ssä tarkoitettulle ulkopoliittikan johdolle. Perustuslain perusteluissa (HE 1/1998 vp, s. 145) ja perustuslakivaliokunnan käytännössä (PeVL 15/1994 vp) on katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan kuitenkin lailla rajoitetusti siirtää muille viranomaisille. Perustuslakivaliokunnan käytännössä ei ole siten suhtauduttu täysin torjuvasti viranomaisille annettavaan toimivaltaan tehdä sopimuksia toisen valtion viranomaisen kanssa, vaikkakin valiokunta on pitänyt tällaista sääntelyä poikkeuksellisenä (PeVL 16/2004 vp). Tällaisen sopimuksentekovallan antamiselle on perustuslain 94 §:ään pohjautuvassa valiokunnan käytännössä asetettu eräitä edellytyksiä: valtuutus ei saa olla rajoittamaton valtuutuksen saajaan ja sisältöön nähden, minkä ohella valtuutuksessa on ilmaistava ne viranomais- ja muut tahot, joiden kanssa sopimuksia voidaan tehdä (PeVL 14/2010 vp, s. 3, PeVL 16/2004 vp, s. 4, PeVL 40/2000 vp, s. 2, PeVL 15/1994 vp, s. 3-4). Perustuslain 93 §:n 2 momentista ja 94 §:n 1 momentista johtuu, ettei viranomaisille voida tavallisella lailla antaa sopimuksentekovaltaa asioissa, joista päättäminen vaatii eduskunnan hyväksymisen (PeVL 14/2010 vp, s. 3, PeVL 17/2004 vp, PeVL 16/2004 vp).

Uuden sopimuksen sopimuksentekovallan delegointia koskevien sopimuksen 4 artiklan määräysten on katsottava täyttävän edellä selostetuissa perustuslakivaliokunnan lausunnoissa ilmenevät edellytykset sopimuksentekovallan siirrolle. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten toimivaltaisina viranomaisina toimivat Suomen liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjän federaation liikenneministeriö voivat sopia tarkemmin artiklassa tarkoitetuista teknisluonteisista asioista, joita ovat luovutettaviin kalustoyksikköihin ja rautatieraja-asemien välillä käytettävään vetokalustoon kohdistuvat vaatimukset (1 kohta), tekniset rajatarkastukset (2 kohta), kuormausmääräykset (3 kohta), erikoiskuljetukset (4 kohta), nopean henkilöjunan tekninen lähtötarkastus ja rautatierajaliikenteen järjestämiseen liittyvät erityispiirteet (5 kohta), rahtikirjan muoto ja täyttäminen (6 kohta) sekä rautatierajaliikenteen erityispiirteet mukaan lukien kuljetusyhtiöiden ja rautatierajainfrastruktuurin haltijoiden välinen vuorovaikutus (7 kohta).

Vaarallisten aineiden kuljetuksista suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Venäjän kanssa 25 päivänä kesäkuuta 2013 tehdyn sopimuksen 5 artikla sisältää uuden rautatieyhdyshenkilennesopimuksen 4 artiklaa vastaavan sopimuksentekovallan delegointia koskevan valtuutuksen, jonka nojalla liikenne- ja viestintäministeriö voi tehdä vaarallisten aineiden kuljetussopimuksen täytäntöönpanoa koskevan sopimuksen Venäjän federaation liikenneministeriön kanssa. Perustuslakivaliokunta on hallituksen esityksestä eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksista suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (HE 41/2014 vp) antamassaan lausunnossa (PeVL 14/2014 vp) todennut, että perustuslakivaliokunnan käytännössä ei ole suhtauduttu täysin torjuvasti sopimuksentekovallan siirtoon niillä edellytyksillä, jotka valiokunta on edellä mainituissa aikaisemmissa lausunnoissaan esittänyt. Valiokunta on sopimuksentekovallan delegoinnin vaikutusta käsittelyjärjestykseen arvioidessaan todennut lausunnoissaan, että ministeriölle osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi koskea lähinnä sopimuksen määräysten teknisiä mukautuksia ja täydennyksiä.

Sopimuksentekovalta on sopimuksen 4 artiklan sekä lakiehdotuksen 2 §:n mukaan osoitettu liikenne- ja viestintäministeriölle, ja samalla on ilmaistu se viranomaistaho, jonka kanssa sopimus voidaan tehdä (Venäjän federaation liikenneministeriö). Ministeriöiden väliseen sopimukseen sisällytettäisiin lähinnä voimassa oleviin kuljetusehtoihin ja rautatierajasopimukseen kuuluvia teknisluonteisia määräyksiä, jotka eivät kuulu lainsäädännön alaan. Näitä määräyksiä on muutettava rautatiealan teknisen kehityksen myötä. Muutokset ovat joustavammin toteutettavissa ministeriöiden välistä sopimusta muuttamalla kuin valtiosopimuksen muuttamisella. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että tilanteessa, jossa on olemassa erityisiä

perusteita sopimusmääräysten joustavalle mukauttamiselle, sopimuksentekovallan siirtäminen ministeriölle ei vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen (PeVL 14/2010 vp, s. 4). Ottaen huomioon ministeriöiden välisen sopimuksen teknisen luonteen, voidaan käsillä olevassa tapauksessa katsoa olevan erityisiä perusteita sopimusmääräysten joustavalle mukauttamiselle.

Lisäksi ministeriöiden välisen sopimuksen sisältö on tarkasti rajattu perustuslakivaliokunnan käytännön edellyttämällä tavalla. Valtuutusmääräyksissä on tyhjentävästi lueteltu ne asiakohdat, joista ministeriöitasolla voidaan sopia. Valtuutuksen sisältö ei siten ole avoin, vaan valtiosopimuksessa tarkasti rajattu. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että ministeriölle voidaan antaa suhteellisen laajatin toimivaltuudet sopimuksen tekemiseen. Edellytyksenä tällöin on sopimuksentekovallan sisällön rajaaminen siten, että ministeriölle osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi koskea lähinnä valtiosopimuksen määräysten teknisiä mukautuksia ja täydennyksiä (PeVL 14/2010 vp, s. 4). Valiokunta on tässä yhteydessä huomauttanut, että perustuslain 94 §:n 1 momentin vaatimus lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä sisältävien kansainvälisten velvoitteiden saattamisesta eduskunnan hyväksyttäväksi rajoittaa itsessään ministeriön sopimuksentekovaltaa: ministeriö ei voi siten sopia määräyksistä, jotka koskisivat yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, eikä delegoitu sopimus voi sisältää esimerkiksi yksilön kannalta uudentyyppisiä tai olennaisesti valtiosopimuksen määräyksiä ankarampia oikeuden rajoituksia (PeVL 14/2010 vp, s. 4). Nyt käsillä olevassa tapauksessa lainsäädännön alaan kuuluvista seikoista, kuten kuljetusyhtiöiden velvoitteiden perusteista, on määrätty valtiosopimuksessa. Ministeriöiden välisessä sopimuksessa sovittaisiin teknisluonteisista asioista. Kysymys on suurelta osin määräyksistä, joista voidaan kansallisesti säätää valtioneuvoston asetuksella tai joita vastaavat määräykset voidaan antaa Liikenteen turvallisuusviraston normipäätöksellä.

Ministeriöiden välisen sopimuksen määräykset eivät siten lähtökohtaisesti tule kuulumaan lainsäädännön alaan. Rajanveto lainsäädännön alaan kuuluvien sopimusmääräysten ja lakia alemmana asteisten määräysten välillä ei kuitenkaan ole aina käytännössä yksiselitteinen. Ei ole siten täysin poissuljettua, että ministeriöiden välillä tehtävä sopimus ei voisi ainakin jossain määrin sisältää myös lainsäädännön alaan kuuluvia, tai ainakin niitä sivuavia määräyksiä. Ottaen kuitenkin huomioon se, että kysymys voi pääsopimuksen perusteella tällöinkin olla vain pääsopimusta täydentävistä teknisistä määräyksistä, jotka lisäksi välittömästi kohdistuvat vain melko suppeaan elinkeinonharjoittajien ryhmään (ks. myös PeVL 14/2014 vp), ei sopimuksessa ja voimaansaattamislaissa tarkoitettu sopimuksentekovallan delegointi hallituksen näkemyksen mukaan vaikuta käsittelyjärjestykseen.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

eduskunta hyväksyisi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä 28 päivänä huhtikuuta 2015 tehdyn sopimuksen.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä Pietarissa 28 päivänä huhtikuuta 2015 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Liikenne- ja viestintäministeriö tekee Venäjän federaation liikenne- ministeriön kanssa 1 §:ssä tarkoitetun sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun sopimuksen.

3 §

Tällä lailla kumotaan Venäjän kanssa Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä annettu laki (625/1997) sekä Suomen ja Venäjän rautatieyhdysliikenteen matkustajien, matkatavaran, kiitotavaran ja tavaroiden kuljetusehtojen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annettu laki (77/2007).

4 §

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 30 päivänä joulukuuta 2015

Pääministerin estyneenä ollessa, kunta- ja uudistusministeri

Anu Vehviläinen

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

SOPIMUSTEKSTI

SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA VENÄJÄN FEDERAATION HALLITUKSEN VÄLINEN SOPIMUS SUORASTA KANSAINVÄLISESTÄ RAUTATIELIIKENTEESTÄ

Suomen tasavallan hallitus ja Venäjän federaation hallitus, jäljempänä osapuolet, jotka

nojautuvat tasavertaisen kumppanuuden ja keskinäisen kunnioituksen periaatteisiin,

tunnustavat Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä pitkään jatkuneen rautatieliikennettä koskevan yhteistyön ja vuorovaikutuksen merkityksen ja *haluavat* jatkaa sen kehittämistä sekä rautatieliikenteen turvallisuuden säilyttämistä korkealla tasolla,

ottavat huomioon matkustaja- ja tavaraliikenteen tarpeet ja erityispiirteet, ovat sopineet seuraavasta:

I LUKU

YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 artikla

Sopimuksen kohde ja soveltamisala

1. Sopimuksessa määrätään Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välisestä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä, jäljempänä suora kansainvälinen rautatieliikenne.

2. Sopimuksessa määrätään suoran kansainvälisen rautatieliikenteen kuljetussopimusta sääntelevät yhtenäiset oikeusnormit.

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ПРЯМОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Финляндской Республики и Правительство Российской Федерации, в дальнейшем именуемые Сторонами,

основываясь на принципах равноправного партнерства и взаимного уважения,

признавая значимость многолетнего сотрудничества и взаимодействия между Финляндской Республикой и Российской Федерацией в сфере железнодорожного сообщения и *желая* продолжить его дальнейшее развитие, а также сохранение безопасности железнодорожного транспорта на высоком уровне,

учитывая потребности и особенности пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок, согласились о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Предмет и сфера применения Соглашения

1. Настоящее Соглашение регулирует прямое международное железнодорожное сообщение между Финляндской Республикой и Российской Федерацией (далее – прямое международное железнодорожное сообщение).

2. Настоящее Соглашение определяет единые правовые нормы, регулирующие договор перевозки в прямом международном железнодорожном

3. Sopimusta ei sovelleta kuljetuksiin, joiden määräasemia ovat Kaliningradin rautatien asemat lukuun ottamatta junalauttaliikennettä, ja Venäjän rautateiden asemat, jotka sijaitsevat Kazakstanin tasavallan alueella, eikä kummassakaan tapauksessa vastakkaiseen suuntaan näiltä asemilta.

4. Tämä sopimus ei rajoita muiden sellaisten kansainvälisten sopimusten nojalla harjoitettavia kauttakuljetuksia Suomen tasavaltaan tai Venäjän federaation kautta, jonka osapuolena toinen niistä on.

2 artikla

Käsitteet

Tässä sopimuksessa käsitteillä tarkoitetaan seuraavaa:

Ajoneuvo, joka on matkustajan mukana, tarkoittaa kuljetettavaksi otettua ajoneuvoa (henkilöautoa, jossa on enintään 8 matkustajan istumapaikkaa kuljettajan paikan lisäksi ja siihen kytkettävää perävaunua sekä mopoa tai moottoripyörää), joka on rekisteröity matkustajan asuinmaassa ja jota hän käyttää tiellä liikkumiseen ja jonka mitat mahdollistavat sen kuljettamisen erikoisvaunussa siinä matkustajajunassa, jossa matkustaja matkustaa.

Intermodaaliyksikkö tarkoittaa kontteja, autoja, ajoneuvoyhdistelmiä, perävaunuja tai autojen vaihtokoreja tai puoliperävaunuja, jotka on tarkoitettu tavaroiden kuljetukseen kahdella tai useammalla kuljetusmuodolla.

Kolmas valtio tarkoittaa valtiota, joka ei ole tämän sopimuksen osapuoli.

Kuljetusmaksut tarkoittavat kuljetusyhtiöiden perimiä maksuja, joissa ovat mukana maksut tavaroiden ja matkatavaroiden kuljetuksesta, maksut saattajan matkasta, lisämaksut ja muut tavarantoiminnan ja matkatavaran kuljetukseen liittyvät maksut, jotka ovat syntyneet siitä hetkestä, jolloin tavarat on otettu kuljetettaviksi, siihen saakka, kun ne luovutetaan niiden saantiin oikeutetulle henkilölle tai

sooobsheniini.

3. Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам назначением на станции Калининградской железной дороги, за исключением железнодорожно-паромного сообщения, станции российских железных дорог, расположенные на территории Республики Казахстан, и в обоих случаях – в обратном направлении.

4. Настоящее Соглашение не ограничивает транзитные перевозки через территорию Финляндской Республики или Российской Федерации, осуществляемые на основании иных международных договоров, участниками которых является каждая из них.

Статья 2

Термины

Для целей настоящего Соглашения нижеприведенные термины означают следующее:

"багаж" - вещи пассажира, принятые для перевозки в вагоне, предназначенном для перевозки багажа в составе пассажирского поезда, до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе;

"груз" – товары и другие объекты, принимаемые к перевозке с оформлением договора перевозки;

"договор перевозки груза" – договор перевозки, на основании которого осуществляется доставка груза перевозчиком за плату;

"железнодорожная инфраструктура" – технический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути, железнодорожные станции, иные сооружения и устройства, обеспечивающие функционирование этого комплекса;

"интермодальная транспортная единица" – контейнеры, автомобили, автопоезда, прицепы, съемные автомобильные кузова, полуприцепы, предназначенные для перевозки грузов, осуществляемой двумя или более видами транспорта;

maksuja, joita kuljetusyhtiöt perivät matkustajien kuljetuksesta matkustusasiakirjoissa mainittua reittiä pitkin, matkan aikana syntyneet lisämaksut ja muut matkustajien kuljetukseen liittyvät maksut.

Kuljetus suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä tarkoittaa matkustajien, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetusta rautateitse Suomen ja Venäjän alueella sijaitsevien rautatieasemien välillä yhtenäisellä asiakirjalla, joka on tehty koko kuljetusreitille.

Kuljetusyhtiö tarkoittaa kaikkia kuljetusyhtiöitä (oikeushenkilöitä tai yksityisiä elinkeinonharjoittajia), jotka osallistuvat sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti matkustajien, käsimatkatavaroiden ja matkatavaroiden tai tavaroiden kuljetukseen suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä tämän sopimuksen ehtojen mukaisesti ja jotka ovat sitoutuneet kuljetussopimuksen mukaisesti kuljettamaan matkustajan ja matkatavarat tai lähettäjän sen haltuun uskomat tavarat lähetyspaikalta määräpaikalle, sekä luovuttamaan tavarat niiden saantiin oikeutetulle henkilölle (vastaanottajalle).

Käsimatkatavarat tarkoittavat matkustajan tavaroita, jotka matkustaja kuljettaa mukanaan matkustajavaunussa ja jotka ovat vaikeuksitta sijoitettavissa niille vaunussa varatuille paikoille.

Liikkuva kalusto tarkoittaa liikkuvan kaluston yksikköä (veturia ja kaikentyyppisiä vaunuja), joka on tarkoitettu matkustajien, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetukseen sekä muuta rautatieliikenteen kalustoa, joka on tarkoitettu kuljetusten ja infrastruktuurin toiminnan turvaamiseen.

Liikuntarajoitteisella henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, jonka liikuntakyky on hänen kulkuneuvoja käyttäessään rajoittunut fyysisen (pysyvän tai väliaikaisen sensorisen tai motorisen) vamman, kehitysvamman tai jonkun muun vamman tai iän vuoksi ja jonka tilanne edellyttää asianmukaista huomiota ja kaikille matkustajille tarjolla olevien palvelujen mukauttamista kyseisen henkilön erityisiin tarpeisiin.

Lähettäjä tarkoittaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on jättänyt tavarat kuljetettaviksi ja joka on rahtikirjassa merkitty tavaroiden lähettäjäksi.

"лицо, имеющее право распоряжения грузом" – отправитель, получатель или другое лицо, имеющее право распоряжения грузом на основе договора перевозки груза;

"лицо с ограниченными возможностями передвижения" – лицо, способность которого передвигаться при использовании средств транспорта ограничена вследствие физического недостатка (сенсорного или моторного, хронического или временного), умственного недостатка или ограничения, иного недостатка, возраста и состояние которого требует надлежащей поддержки и адаптации оказываемых всем пассажирам услуг к специфическим требованиям данного лица;

"опасные грузы" – вещества или изделия, которые при перевозке, погрузочно-разгрузочных работах и хранении могут служить причиной взрыва, пожара, повреждения технических устройств или других грузов, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов, облучения или заболевания людей и животных, вреда окружающей среде. К опасным грузам относятся вещества или изделия, которые допускаются или не допускаются к перевозке по Соглашению между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о перевозках опасных грузов в финляндско-российском прямом международном железнодорожном сообщении от 25 июня 2013 года;

"отправитель" – физическое или юридическое лицо, предъявившее груз к перевозке и указанное в накладной в качестве отправителя груза;

"отправка" – груз или партия груза, которые приняты к перевозке по одной накладной;

"пассажир" – физическое лицо, совершающее поездку в поезде по действительному проездному документу;

"перевозка в прямом международном железнодорожном сообщении" – перевозка железнодорожным транспортом между железнодорожными станциями, расположенными на территории

Lähetys tarkoittaa tavaroita tai tavaraa, joka on otettu kuljetettavaksi yhdellä rahtikirjalla.

Matkatavarat tarkoittavat matkustajan tavaroita, jotka on otettu kuljetettaviksi matkustajajunassa olevaan matkatavaravaunuun matkalipussa mainitulle määrärautatieasemalle saakka.

Matkustaja tarkoittaa luonnollista henkilöä, joka matkustaa junassa voimassaolevalla matkalipulla.

Rautatieinfrastruktuuri tarkoittaa teknistä kokonaisuutta, joka käsittää raiteet, rautatieasemat sekä muut rakennelmat ja laitteet, jotka turvaavat tämän kokonaisuuden toiminnan.

Rautatieinfrastruktuurin haltija tarkoittaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka vastaa rautatieinfrastruktuurin ylläpidosta ja kehittämisestä ja tarjoaa kuljetusyhtiölle sen käyttöön liittyviä palveluita.

Rautatieraja-asema tarkoittaa rautatieasemaa, jonka kautta ihmiset, ajoneuvot, rahat, tavarat ja eläimet kuljetetaan rautateitse valtionrajan yli sen osapuolen lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella tällainen asema sijaitsee.

Sinetit, lukkosinettelaitteet tarkoittavat yhdeksi rakenteeksi yhdistettyä valvontaelementtiä ml. sähköiset sinetit, jonka kokonaisuutta rikkomatta ei pääse tavaroihin.

Sovellettavaksi tuleva lainsäädäntö tarkoittaa niiden säädösten kokonaisuutta, jotka ovat voimassa osapuolena olevassa valtiossa.

Tavarasta määräämään oikeutettu tarkoittaa lähettäjää, vastaanottajaa tai muuta henkilöä, jolla on kuljetussopimukseen perustuva oikeus määrätä tavarasta.

Tavarat tarkoittavat tavaroita ja muita esineitä, joiden kuljettamisesta tehdään kuljetussopimus.

Tavaroiden kuljetussopimus tarkoittaa kuljetussopimusta, jonka nojalla kuljetusyhtiö kuljettaa tavarat maksua vastaan.

Vaaralliset aineet tarkoittavat aineita tai tuotteita, jotka kuljetuksen, kuormaus- ja purkutöiden aikana ja säilytettäessä saattavat aiheuttaa räjähdyksen, tulipalon, teknisten laitteiden tai muiden kuormien vaurioitumisen sekä ihmisten ja eläinten kuoleman, loukkaantumisen, myrkytyksen, palovamman, altistumisen säteilylle tai sairastumisen

Finlandskan Respuhlikan ja Rosiiskoi Federaatsii, passazhirov, ruchi kladi, bagazha i gruzov po edinomu dokumentu, oformlennomu na ves marshrut sledovaniya;

"перевозчик" – все перевозчики (юридические лица или индивидуальные предприниматели), в соответствии с применяемым законодательством участвующие в перевозке пассажиров, ручной клади и багажа или грузов в прямом международном железнодорожном сообщении на условиях настоящего Соглашения, принявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить пассажира и багаж или вверенный отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз управомоченному на его получение лицу (получателю);

"пломбы, запорно-пломбировочные устройства" – контрольный элемент, включая электронный контрольный элемент, совмещенный в единую конструкцию, исключающий доступ к грузу без нарушения целостности данного элемента;

"пограничная железнодорожная станция" – железнодорожная станция, через которую осуществляется перевозка лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных железнодорожным транспортом через государственную границу в соответствии с законодательством Стороны, на территории которой такая станция находится;

"подвижной состав" – подвижные железнодорожные единицы (локомотивы, вагоны всех типов), предназначенные для перевозки пассажиров, багажа и грузов, а также иное оборудование на железнодорожном ходу, предназначенное для обеспечения перевозок и функционирования инфраструктуры;

"получатель" – физическое или юридическое лицо, которое указано в накладной в качестве получателя груза;

"применяемое законодательство" – совокупность нормативных правовых актов, действующих на территории государств Сторон;

tai ympäristövahingon. Vaarallisia aineita ovat aineet tai tuotteet, joita saa tai joita ei saa kuljettaa Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä 25 kesäkuuta 2013 tehdyn sopimuksen mukaisesti.

Vastaanottaja tarkoittaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on rahtikirjassa merkitty tavaroiden vastaanottajaksi.

"провозные платежи" – платежи, взимаемые перевозчиками за перевозку грузов и багажа, включающие в себя плату за перевозку груза, багажа, за проезд проводника, дополнительные сборы и другие расходы, связанные с перевозкой груза, багажа и возникшие с момента приема груза к перевозке до выдачи его уполномоченному на получение лицу, либо платежи, взимаемые перевозчиками за перевозку пассажиров, включающие в себя плату за проезд пассажиров, дополнительные сборы и другие расходы, связанные с перевозкой пассажиров и возникшие за время следования пассажиров по маршруту, указанному в проездных документах;

"ручная кладь" - вещи пассажира, перевозимые им при себе в пассажирском вагоне, помещающиеся без затруднений в местах, отводимых в таком вагоне для этой цели;

"транспортное средство, следующее с пассажиром" – принятое к перевозке транспортное средство (легковой автомобиль, имеющий не более 8 мест для сидения пассажиров, кроме места водителя, включая его прицеп, мотоцикл, мопед), которое зарегистрировано на территории государства проживания пассажира и используется им для передвижения по автомобильным дорогам, габариты которого позволяют осуществлять его перевозку в специализированном вагоне в составе пассажирского поезда, в котором следует пассажир;

"третье государство" – государство, не являющееся участником настоящего Соглашения;

"управляющий железнодорожной инфраструктурой" – физическое или юридическое лицо, ответственное за содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры и оказывающее перевозчикам услуги по ее использованию.

3 artikla

Sopimuksen yleiset määräykset

1. Suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä liikennöidään ilman matkustajien junanvaihtoa sekä ilman tavaroiden siirto-kuormausta rautatieraja-aseilla.

2. Matkustajat ja tavarat kuljetetaan sopimuksen ja siltä osin kuin tässä sopimuksessa ei määrätä, sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

3. Vaarallisten aineiden kuljetuksista säännellään osapuolina olevien valtioiden välisellä erillisellä sopimuksella.

4. Varmistaakseen rautatierajaliikenteen osapuolten valtioiden rautatieinfrastruktuurin haltijat tekevät sopimuksia, jotka sääntelevät niiden vuorovaikutusta siltä osin kuin sitä ei ole sopimuksessa määritetty, osapuolina olevien valtioiden lainsäädännön mukaisesti.

5. Kuljetusyhtiöt sopivat keskenään matkustajien ajoneuvojen kuljettamisesta matkustajajunissa suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

6. Kummankin osapuolena olevan valtion alueella rautatieliikenteen turvallisuus varmistetaan sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

4 artikla

Osapuolten toimivaltaiset viranomaiset

1. Tämän sopimuksen toteutuksesta vastaa osapuolten toimivaltaisia viranomaisia ovat:

Suomen osapuolella Suomen liikenne- ja viestintäministeriö ja

Venäjän osapuolella Venäjän federaation liikenneministeriö.

Статья 3

Общие положения Соглашения

1. Прямое международное железнодорожное сообщение осуществляется без пересадки пассажиров, а также без перегрузки груза на пограничных железнодорожных станциях.

2. Перевозка пассажиров и грузов осуществляется в соответствии с условиями настоящего Соглашения, а в части, не установленной настоящим Соглашением, – в соответствии с применяемым законодательством.

3. Перевозка опасных грузов регулируется отдельным соглашением государств Сторон.

4. В целях обеспечения пограничного железнодорожного сообщения управляющие железнодорожной инфраструктурой государств Сторон заключают договоры, регулирующие их взаимодействие в части, не предусмотренной настоящим Соглашением, в соответствии с законодательством государств Сторон.

5. Перевозка транспортных средств, следующих с пассажиром пассажирскими поездами в прямом международном железнодорожном сообщении, осуществляется перевозчиками по взаимному согласованию.

6. Безопасность на железнодорожном транспорте на территории каждого из государств Сторон обеспечивается в соответствии с применяемым законодательством.

Статья 4

Компетентные органы Сторон

1. Компетентными органами Сторон, ответственными за реализацию настоящего Соглашения, являются:
от Финляндской Стороны – Министерство транспорта и связи Финляндской Республики;
от Российской Стороны – Министерство транспорта Российской Федерации.

2. Osapuolten toimivaltaiset viranomaiset voivat sopia tarkemmin seuraavista teknisistä asioista:

1) luovutettaviin kalustoyksiköihin ja rautatieraja-asemien välillä käytettävään vetokalustoon kohdistuvista vaatimuksista,

2) teknisistä rajatarkastuksista,
3) kuormausmääräyksistä,
4) erikoiskuljetuksista,
5) nopean henkilöjunan teknisestä lähtötarkastuksesta ja rautatierajaliikenteen järjestämiseen liittyvistä erityispiirteistä,

6) rahtikirjan muodosta ja täyttämisestä ja

7) rautatierajaliikenteen erityispiirteistä, mukaan lukien kuljetusyhtiöiden ja rautatieinfrastruktuurin haltijoiden välinen vuorovaihtus.

3. Osapuolet ilmoittavat toisilleen viipymättä kirjallisesti, jos niiden toimivaltaiset viranomaiset muuttuvat.

II LUKU

MATKUSTAJIEN JA MATKATAVAROIDEN KULJETUS

5 artikla

Kuljetusreitit

Matkustajia ja matkatavaroita kuljetetaan suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä kuljetusyhtiöiden ja rautatieinfrastruktuurin haltijoiden hyväksymillä reiteillä.

6 artikla

Matkustajien ja matkatavaroiden kuljetussopimus

1. Matkustajien kuljetussopimuksen mukaisesti kuljetusyhtiö sitoutuu maksua vastaan

2. Компетентные органы Сторон могут согласовать более детально следующие технические вопросы:

1) требования, предъявляемые к подвижному составу и тяговому составу, передаваемому между пограничными станциями;

2) технические пограничные осмотры;

3) правила погрузки;

4) специальные перевозки;

5) проведение технического осмотра и особенности организации пограничного железнодорожного сообщения перед отправлением скоростных пассажирских поездов;

6) форма накладной и порядок ее заполнения;

7) особенности пограничного железнодорожного сообщения, включая порядок взаимодействия между перевозчиками и управляющими железнодорожной инфраструктурой.

3. В случае изменения своих компетентных органов Стороны незамедлительно уведомляют друг друга об этом в письменной форме.

РАЗДЕЛ II

ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

Статья 5

Маршруты перевозок

Перевозка пассажиров и багажа в прямом международном железнодорожном сообщении осуществляется по маршрутам, согласованным перевозчиками и управляющими железнодорожной инфраструктурой.

Статья 6

Договор перевозки пассажира и багажа

1. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется за плату перевезти

kuljettamaan matkustajan määräpaikkaan.

Kuljetusyhtiö voi ottaa matkustajan matkatavarat kuljetettavaksi, jos reitillä liikennöi matkatavaravaunu. Tässä tapauksessa kuljetusyhtiö on velvollinen toimittamaan kuljetettavaksi otetun matkatavaran määräasemalle ja luovuttamaan sen matkustajalle tai muulle matkustajan valtuuttamalle henkilölle. Matkustaja on velvollinen maksamaan matkatavaroiden kuljetuksen.

2. Kuljetusyhtiön on tehtävä kuljetussopimus matkustajan kanssa, jos:

1) sopimuksen tekemistä eivät estä tämän sopimuksen ja sovellettavaksi tulevan lainsäädännön määräykset ja

2) toivottuna lähtöpäivänä junassa on vapaita paikkoja, jotka on tarkoitettu matkustajien kuljetukseen.

3. Kuljetusyhtiöllä on oikeus sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti purkaa kuljetussopimus, jos:

1) matkustaja ei noudata tämän sopimuksen ja sovellettavaksi tulevan lainsäädännön määrittämiä matkustusmääräyksiä,

2) matkustajan toimet aiheuttavat olennaista haittaa tai uhkaa muille matkustajille tai aiheuttavat vahinkoa heidän terveydelleen tai omaisuudelleen,

3) matkustajan toimet uhkaavat liikenneturvallisuutta,

4) matkustaja aiheuttaa vahinkoa kuljetusyhtiön omaisuudelle tai

5) kuljetuksen estävät seikat, joita kuljetusyhtiöt eivät voi estää ja joiden poistaminen ei riipu niistä.

4. Kuljetusyhtiö on velvollinen matkustajan vaatimuksesta vahvistamaan kuljetussopimuksen täyttämättä jättämisen tai sopimusehtojen muutoksen merkitsemällä tämän matkalippuun.

5. Kuljetusyhtiö on velvollinen tiedottamaan matkustajalle kuljetusehdoista ja kuljetusyhtiön antamista palveluista.

passažира в пункт назначения.

Перевозчик вправе принять предъявляемый пассажиром багаж к перевозке, если по маршруту следования пассажира курсирует багажный вагон. В этом случае перевозчик обязан доставить принятый к перевозке багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или иному уполномоченному пассажиром лицу, а пассажир обязуется оплатить перевозку багажа.

2. Перевозчик обязан заключить договор перевозки пассажира, если:

1) заключению договора не препятствуют положения настоящего Соглашения и применяемого законодательства;

2) на желаемую дату отправления в вагонах поезда имеются свободные места, предназначенные для перевозки пассажиров.

3. Перевозчик имеет право в соответствии с применяемым законодательством расторгнуть договор перевозки, если:

1) пассажир не выполняет правила проезда, устанавливаемые настоящим Соглашением и применяемым законодательством;

2) действия пассажира создают существенные помехи или представляют угрозу другим пассажирам, причиняют вред их здоровью или имуществу;

3) действия пассажира угрожают безопасности движения;

4) действия пассажира причиняют ущерб имуществу перевозчика;

5) выполнению перевозки препятствуют обстоятельства, которые перевозчики не могут предотвратить и устранение которых от них не зависит.

4. Перевозчик обязан по требованию пассажира подтвердить невыполнение или изменение условий договора перевозки путем нанесения соответствующей отметки на проездной документ.

5. Перевозчик обязан обеспечить предоставление пассажиру информации об условиях перевозки и оказываемых перевозчиком услугах.

7 artikla

Matkalippu ja kuljetusasiakirjat

1. Matkustajan kuljetussopimus vahvistetaan matkalipulla ja matkatavaroiden kuljetussopimuksen tekeminen vahvistetaan kuljetusasiakirjalla, jonka muodosta sopivat kuljetusyhtiöt.

2. Matkustajat käyttävät matkalippua, joka laaditaan matkustajan koko matkalle lähtöasemalta määräasemalle.

3. Jos vaunussa todetaan olevan henkilö ilman asianmukaista matkalippua, on henkilö vastuussa sen osapuolena olevan valtion sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella tällainen henkilö todettiin.

8 artikla

Kuljetusmaksut

Maksu matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksesta peritään matkustajalta kuljetusmatkalta lähtöasemalta määräasemalle.

9 artikla

Kuljetusmaksujen palauttaminen

1. Jos matkustaja on peruuttanut matkansa ennen junan lähtöä tai jos kuljetussopimuksen ehdot muuttuvat, matkustajalla on oikeus saada takaisin vastaava osa kuljetusmaksuista.

2. Palautettaessa matkustajalta perittyjä kuljetusmaksuja kuljetusyhtiö voi vähentää kuljetusmaksujen palauttamisesta aiheutuvat kustannukset, lukuun ottamatta tapauksia, jolloin kuljetussopimuksen ehdot muuttuivat kuljetusyhtiöstä johtuen.

Статья 7

Проездные документы и перевозочные документы

1. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется проездными документами, а заключение договора перевозки багажа удостоверяется перевозочными документами, форма которых согласовывается перевозчиками.

2. Пассажиры следуют по проездным документам, оформляемым на весь путь следования пассажира от станции отправления до станции назначения.

3. В случае обнаружения в вагоне лица без надлежащих проездных документов такое лицо несет ответственность в соответствии с применяемым законодательством государства Стороны, на территории которого обнаружено такое лицо.

Статья 8

Провозные платежи

Плата за проезд пассажиров и плата за перевозку багажа взимаются с пассажира за расстояние перевозки от станции отправления до станции назначения.

Статья 9

Возврат провозных платежей

1. В случае отказа от поездки до отправления поезда или изменения условий договора перевозки пассажир имеет право получить обратно соответствующую часть провозных платежей.

2. При возврате провозных платежей перевозчиком могут удерживаться с пассажира платы и сборы, связанные с возвратом, кроме случаев, когда изменение условий договора перевозки произошло по вине перевозчика.

10 artikla

Lasten matkustaminen

1. Matkustajalla on oikeus kuljettaa mukanaan maksutta yhtä lasta, jos lapsi ei ollut matkan alkaessa täyttänyt kuutta vuotta eikä hän tarvitse erillistä paikkaa.

2. Kuljetusyhtiöt sopivat erikseen 6-17 -vuotiaiden lasten tai omaa paikkalippua tarvitsevien alle 6-vuotiaiden lasten kuljetamisesta perittävästä maksusta.

11 artikla

Liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet

1. Kuljetusyhtiön on tarjottava liikuntarajoitteisille henkilöille kuljetuspalveluja ilman syrjintää ja lisäkustannuksia. Kuljetusyhtiö ei saa kieltäytyä tekemästä kuljetussopimusta liikuntarajoitteisen henkilön kanssa rajoittuneen liikuntakyvyn perusteella, eikä myöskään vaatia, että tällaisen henkilön seurassa matkustaa avustaja, paitsi milloin se on ehdottoman välttämätöntä.

2. Kuljetusyhtiön on huolehdittava siitä, että liikuntarajoitteinen henkilö saa tarvittaessa apua korvauksetta noustessaan junaan, ollessaan junassa tai poistuessaan junasta. Avunanto junassa liikuntarajoitteiselle henkilölle tarkoittaa kuljetusyhtiön tekemiä kohdullisia toimenpiteitä, joiden avulla kyseinen henkilö voi junassa käyttää kaikkia kuljetusyhtiön matkustajille tarjoamia palveluja.

12 artikla

Käsimatkatavaroiden ja lemmikkieläinten kuljetus

Статья 10

Проезд детей

1. Пассажир имеет право провезти с собой бесплатно одного ребенка, если на момент начала поездки ребенку не исполнилось шесть лет и он не занимает отдельное место.

2. Порядок оплаты проезда детей в возрасте от шести до семнадцати лет либо детей до шести лет, занимающих отдельное место, устанавливается по согласованию между перевозчиками.

Статья 11

Права лиц с ограниченными возможностями передвижения

1. Перевозчик обязан оказывать лицам с ограниченными возможностями передвижения услуги по перевозке на недискриминационной основе и без взимания дополнительных плат. Перевозчик не вправе отказать лицу с ограниченными возможностями передвижения в заключении договора перевозки на основании ограниченных возможностей передвижения этого лица, а также не вправе требовать сопровождения такого лица, за исключением случаев безусловной необходимости.

2. Перевозчик обязан обеспечить при необходимости оказание бесплатной помощи лицу с ограниченными возможностями передвижения при посадке в поезд, непосредственно в поезде и высадке из поезда. Оказание лицу с ограниченными возможностями передвижения помощи в поезде означает принятие перевозчиком разумных мер, направленных на предоставление указанному лицу возможности пользоваться в поезде всеми услугами, оказываемыми перевозчиком пассажирам.

Статья 12

Перевозка ручной клади и домашних животных

1. Matkustaja saa ottaa mukaansa junaan käsimatkatavaraa ja lemmikkieläimiä, ellei tämä ole ristiriidassa osapuolina olevien valtioiden tulli- tai muiden viranomaismääräysten kanssa. Kuljetusyhtiöt määrittelevät käsimatkatavaroiden ja lemmikkieläinten kuljetusta koskevat ehdot.

2. Käsimatkatavarana ei saa kuljettaa esineitä, jotka voivat aiheuttaa vaaraa tai haittaa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle.

3. Jos kuljetusyhtiöllä on syytä olettaa, että matkustaja ei ole noudattanut säädettyjä käsimatkatavaran kuljetusehtoja tai hän kuljettaa artiklan 2 kohdassa mainittuja esineitä, joiden kuljetus on kielletty, käsimatkatavara voidaan tarkastaa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti matkustajan läsnä ollessa.

13 artikla

Matkatavaroiden kuljetus

1. Kuljetusyhtiö ottaa matkatavaran kuljettavaksi vain, jos matkustaja esittää matkalipun.

2. Kuljetusyhtiöt määrittelevät matkatavaroiden vastaanottoa, kuljetusta ja luovuttamista koskevat ehdot.

3. Matkatavaroina ei saa kuljettaa:
- palovaarallisia, helposti syttyviä, itsestään syttyviä, räjähdysherkkiä, radioaktiivisia, syövyttäviä ja myrkyllisiä aineita, tuliaseita, ampumatarvikkeita eikä aineita, jotka voivat aiheuttaa vahinkoa matkustajille, matkatavaroille tai heidän omaisuudelleen,

-eläimiä,

-helposti pilaantuvia tuotteita tai

- jalometalleja ja niistä valmistettuja esineitä, arvopapereita, metalli- ja paperirahaa, aitoja helmiä, jalokiviä ja muita arvoesineitä sekä taide-esineitä.

4. Matkustaja voi matkatavaroita kuljetettaviksi luovuttaessaan ilmoittaa niiden arvon. Arvo ilmoitetaan lähtömaan valuutas-

1. Passažir имеет право провозить при себе ручную кладь и домашних животных, если это не противоречит таможенным или другим административным правилам государств Сторон. Условия перевозки ручной клади и домашних животных устанавливаются перевозчиками.

2. Запрещается перевозка ручной клади, которая может представлять опасность или вред для здоровья людей, окружающей среды или сохранности имущества.

3. Если перевозчик имеет основание предполагать, что пассажиром не соблюдены установленные условия перевозки ручной клади либо перевозятся запрещенные к перевозке предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, ручная кладь может быть проверена в соответствии с применяемым законодательством в присутствии пассажира.

Статья 13

Перевозка багажа

1. Перевозчик принимает багаж к перевозке только при предъявлении пассажиром проездного документа.

2. Условия приема, перевозки и выдачи багажа устанавливаются перевозчиками.

3. К перевозке багажом не допускаются:
- огнеопасные, легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся, взрывчатые, радиоактивные, едкие и отравляющие вещества, огнестрельное оружие, боевые припасы, а также вещества, которые могут причинить вред пассажирам, багажу или их имуществу;
- животные;
- скоропортящиеся продукты;
- драгоценные металлы и изделия из них, ценные бумаги, деньги металлические и бумажные, натуральный жемчуг, драгоценные камни и другие драгоценности, предметы искусства.

4. При сдаче багажа пассажир может объявить его ценность. Ценность объявляется в валюте государства

sa. Kuljetusyhtiöt sopivat matkatavaroiden arvon ilmoittamismenettelystä.

Kuljetusyhtiöllä on oikeus vaatia lisämaksua sellaisen matkatavaran kuljettamisesta, jolle on ilmoitettu arvo.

5. Matkatavarat luovutetaan vain matkali-pussa merkityllä määräasemalla.

6. Matkatavarat, joita ei ole vastaanotettu kuljetusyhtiön määräämässä määräajassa, katsotaan noutamatta jätetyiksi. Tällaisen matkatavaran osalta menetellään sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukai-sesti.

7. Ellei matkustajalle luovuteta matkatavaroita kuljetusyhtiöstä johtuvista syistä 10 vuoro-kauden kuluessa matkatavaroiden kulje-tusmääräajan päätyttyä, katsotaan ne kadon-neiksi.

14 artikla

Matkatavaroiden kuljetusmääräaika

1. Matkatavaroiden kuljetusmääräaika määritellään koko kuljetusmatkalle kuljetus-yhtiöiden keskenään sopimien ehtojen mu-kaisesti.

2. Matkatavaroiden kuljetusmääräaikaa jat-ketaan:

1) kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä tapahtuneen matkan viivästymistä vastaavalla ajalla tai

2) matkatavaroiden tarkastukseen tarvitta-valla ajalla, jos tarkastuksessa on todettu, että on kuljetettu matkatavaroina esineitä tai eläimiä, joita ei saa kuljettaa tämän sopimuk-sen 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

15 artikla

Kuljetusyhtiön vastuuta koskevat yleiset määräykset

otpravления. Порядок объявления ценности багажа устанавливается перевозчиками по взаимному согласованию.

Перевозчик может потребовать дополнительную плату за перевозку багажа с объявленной ценностью.

5. Багаж выдается только на станции назначения, указанной в перевозочном документе.

6. Багаж, не полученный в сроки, установленные перевозчиком, считается не востребованным. Дальнейшее распоряжение таким багажом осуществляется в порядке, установленном применяемым законодательством.

7. При невыдаче пассажиру багажа по причинам, зависящим от перевозчика, в течение 10 суток с момента истечения срока доставки багаж считается утраченным.

Статья 14

Срок доставки багажа

1. Срок доставки багажа определяется на весь путь следования в порядке, установленном перевозчиками по взаимному согласованию.

2. Срок доставки багажа продлевается:

1) на время задержки в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика;

2) на время выполнения операций, связанных с проверкой багажа, если в результате проверки установлено, что в составе багажа имеются предметы и животные, не допускаемые к перевозке в соответствии с пунктом 3 статьи 13 настоящего Соглашения.

Статья 15

Общие положения, касающиеся ответственности перевозчика

1. Kuljetusyhtiö on vastuussa matkustajalle tämän sopimuksen mukaisesti.

2. Kuljetusyhtiö on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu matkustajan hengelle tai terveydelle siitä hetkestä, jolloin matkustaja tulee junaan siihen hetkeen, kun hän poistuu junasta.

3. Kuljetusyhtiö on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu matkatavaroiden katoamisesta, osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta, siitä hetkestä, jolloin matkatavarat otetaan kuljetettaviksi siihen hetkeen, kun ne luovutetaan, sekä matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittymisestä.

4. Kuljetusyhtiö ei vastaa käsimatkatavaran tai käsimatkatavarana kuljetettavan lemmikkieläimen katoamisesta tai vahingoittumisesta, ellei niiden katoaminen tai vahingoittuminen johdu kuljetusyhtiön tai sen henkilökunnan tuottamuksesta tai ole yhteydessä kuljetusyhtiön ankaraan vastuuseen kuuluvaan tapahtumaan.

16 artikla

Kuljetusyhtiön vastuu matkustajan hengelle tai terveydelle aiheutuneesta vahingosta

1. Matkustajan hengelle tai terveydelle kuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta vastaa se kuljetusyhtiö, joka suoritti kuljetusta vahingon sattuessa.

2. Matkustajan hengelle tai terveydelle kuljetuksen aikana aiheutuneen vahingon korvaaminen suoritetaan sen valtion sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella vahinko on tapahtunut.

3. Kuljetusyhtiö vapautuu vastuusta, jos matkustajan hengelle tai terveydelle aiheutunut vahinko johtui:

1) olosuhteista, joita kuljetusyhtiö ei voinut estää ja joiden korjaaminen ei riippunut siitä,

2) matkustajan toimista tai

3) kolmansien henkilöiden toimista, joita kuljetusyhtiö ei voinut välttää tai joiden seu-

1. Перевозчик несет ответственность перед пассажиром в соответствии с настоящим Соглашением.

2. Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при его перевозке, с момента посадки пассажира в поезд и до момента, когда пассажир покинул поезд.

3. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с утратой, недостаточей, повреждением (порчей) багажа, с момента приема багажа к перевозке до момента его выдачи, а также за просрочку доставки багажа.

4. Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение ручной клади или животных, перевозимых в качестве ручной клади, если их утрата или повреждение произошли не по вине перевозчика или его персонала или не были связаны с обстоятельствами, входящими в сферу строгой ответственности перевозчика.

Статья 16

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира

1. Ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при перевозке, несет перевозчик, осуществлявший перевозку в момент причинения вреда.

2. Возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью пассажира при перевозке, осуществляется в соответствии с применяемым законодательством государства, на территории которого причинен вред.

3. Перевозчик освобождается от ответственности, если вред жизни или здоровью пассажира причинен вследствие:

1) обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

2) действий пассажира;

3) действий третьих лиц, которых перевозчик, несмотря на применение всех

rauksia se ei voinut estää kaikista mahdollista varotoimenpiteistä huolimatta.

17 artikla

Vastuu junan myöhästymisestä tai peruuntumisesta

1. Jos juna saapuu myöhässä matkustajan matkalipussa merkitylle määräasemalle, matkustajalla on oikeus saada korvausta 25 prosenttia matkalipun hinnasta, jos juna myöhästyy 60–119 minuuttia, tai 50 prosenttia matkalipun hinnasta, jos juna myöhästyy 120 minuuttia tai enemmän.

2. Matkustajalla ei ole oikeutta korvaukseen, jos junan lähdön viivästymisestä on ilmoitettu ennen matkalippujen hankintaa.

3. Matkan peruuntumisesta matkustajalla on oikeus korvaukseen koko matkalipun hinnasta tai vaihtoehtoisesti korvaavaan kuljetukseen.

18 artikla

Kuljetusyhtiöiden yhteisvastuu matkatavaroiden kuljetussopimuksesta johtuvien vaatimusten osalta

1. Kuljetusyhtiöt ovat yhteisesti vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut matkatavaroiden katoamisesta, osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta tai kuljetuksen määräajan ylittymisestä.

2. Kuljetusyhtiön vastuun laajuus matkatavaroiden katoamisesta, osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta, pilaantumisesta tai kuljetuksen määräajan ylittymisestä ei voi ylittää niiden korvausten määrää, jotka kuljetusyhtiön on maksettava matkatavaroiden kokonaan katoamisesta.

19 artikla

Kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteet matkatavaroiden katoamisesta, osit-

voimien mer predostorožnosti, ne smog izbežat' ili posledstviya kotoryh ne smog predotvratit'.

Статья 17

Ответственность за опоздание или отмену поезда

1. В случае опоздания поезда в пункт назначения пассажира, указанного в проездных документах, пассажир имеет право получить компенсацию в размере 25 процентов стоимости проездного документа за опоздание поезда от 60 минут до 119 минут и в размере 50 процентов стоимости проездного документа за опоздание поезда на 120 минут и более.

2. Пассажир не имеет права на компенсацию, если до приобретения проездных документов был проинформирован о задержке отправления поезда.

3. В случае отмены рейса пассажир имеет право на компенсацию в размере полной стоимости билета или перевозку альтернативным маршрутом

Статья 18

Солидарная ответственность перевозчиков по требованиям, вытекающим из договора перевозки багажа

1. Перевозчики несут солидарную ответственность за ущерб, причиненный в связи с утратой, недостаточностью, повреждением (порчей) и просрочкой доставки багажа.

2. Предел ответственности перевозчика за утрату, недостаточность, повреждение (порчу) и просрочку доставки багажа по совокупности требований не может превышать размера возмещения, подлежащего уплате перевозчиком при полной утрате багажа.

Статья 19

Основания для освобождения перевозчика от ответственности за утрату,

tain katoamisesta, vahingoittumisesta, pilaantumisesta tai kuljetuksen määräajan ylittymisestä

Kuljetusyhtiö vapautuu vastuusta kuljetettaviksi otettujen matkatavaroiden katoamisesta, osittain katoamisesta, vahingoittumisesta, pilaantumisesta tai kuljetuksen määräajan ylittymisestä, jos tämä johtui:

1) seikoista, joita kuljetusyhtiö ei voinut estää ja joiden korjaaminen ei riippunut siitä,

2) matkatavaroiden, päällyksen tai pakkauksen epäasianmukaisesta laadusta taikka matkatavaroiden, päällyksen tai pakkauksen erityisistä luonnollisista tai fyysisistä ominaisuuksista, jotka aiheuttivat niiden vahingoittumisen tai pilaantumisen,

3) matkustajan virheestä,

4) kolmansien henkilöiden toimista johtuen, joita kuljetusyhtiö ei voinut välttää tai joiden seurauksia se ei voinut estää,

5) siitä, että matkustaja oli ilmoittanut väärän, epätarkan tai puutteellisen matkatavaranimikkeen tai jos matkatavaroista löytyi esineitä, joiden kuljetus on kielletty,

6) siitä, että lähettäjä ei matkatavaroita kuljetettaviksi luovuttaessaan noudattanut kuljetusyhtiön määrittämiä ehtoja tai

7) viranomaisten suorittamasta matkatavaroiden tarkastuksesta, pidättämisestä tai takavarikoinnista kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä.

20 artikla

Korvauksen määrä matkatavaroiden katoamisesta kokonaan tai osittain

1. Kuljetusyhtiön on korvattava matkustajalle matkatavaroiden katoamisesta tai osittain katoamisesta aiheutunut vahinko. Korvattavan vahingon määrä määräytyy pitäen lähtökohtana sitä arvoa, joka on vahvistettu asiakirjoilla tai muulla osapuolten sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä säädetyllä tavalla.

2. Sellaisten matkatavaroiden kadotessa tai osittain kadotessa, joista on ilmoitettu

недостачу, повреждение (порчу) и просрочку доставки багажа

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) и просрочку доставки багажа, принятого к перевозке, если они произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

2) вследствие ненадлежащего качества багажа, тары и упаковки или вследствие особых естественных и физических свойств багажа, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);

3) по вине пассажира;

4) вследствие действий третьих лиц, которые перевозчик не смог избежать или последствия которых не смог предотвратить;

5) вследствие указания пассажиром неправильного, неточного или неполного наименования багажа или нахождения в багаже запрещенных к перевозке предметов;

6) вследствие несоблюдения отправителем при сдаче багажа к перевозке условий, определяемых перевозчиком;

7) вследствие проверки, задержания, конфискации багажа органами государственной власти по причинам, не зависящим от перевозчика.

Статья 20

Размер возмещения при полной или частичной утрате багажа

1. Перевозчик обязан возместить пассажиру ущерб за утрату или недостачу багажа. Размер возмещаемого ущерба определяется исходя из цены, подтвержденной документами либо иными способами, предусмотренными применяемым законодательством государств Сторон.

2. При утрате или частичной утрате багажа, перевозимого с объявленной

arvo, kuljetusyhtiö korvaa matkustajalle ilmoitetun arvon määrän tai arvon osuuden, joka vastaa matkatavarain kadonnutta osaa.

3. Jos arvoa ei ole ilmoitettu, korvattavan vahingon määrä määräytyy sen hinnan mukaan, mitä tavaran arvona voidaan pitää sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaan, mutta kuitenkin enintään 20 euroa kultakin puuttavalta bruttopainokilogrammalta.

4. Artiklan 1 ja 2 kohdissa tarkoitettujen korvauksien lisäksi maksetut kuljetusmaksut on palautettava. Matkustajalle aiheutuneita vahinkoja, jotka eivät johdu kuljetussopimuksesta, ei korvata.

21 artikla

Korvauksen määrä matkatavarain vahingoittumisesta

1. Kuljetusyhtiön on korvattava matkustajalle matkatavarain vahingoittumisesta aiheutunut vahingon määrä, jolla matkatavarain hinta aleni.

2. Sellaisten matkatavarain vahingoittumisesta, joista on ilmoitettu arvo, kuljetusyhtiö korvaa määrän, jonka on oltava osa ilmoitetusta arvosta ja joka vastaa suhteessa matkatavarain vahingoittumisesta aiheutunutta arvon alentumisprosenttia.

3. Artiklan 1 ja 2 kohdissa tarkoitetun korvauksen määrä ei saa ylittää:

-matkatavarain kokonaan katoamisesta 20 artiklan mukaan määräytyvää korvausta, jos kaikki matkatavarat menettivät arvonsa vahingoittumisen seurauksena, tai

-matkatavarain arvonsa menettäneen osan katoamisesta 20 artiklan mukaan määräytyvää korvausta, jos ainoastaan matkatavarain osa menetti arvonsa vahingoittumisen seurauksena.

ценностью, перевозчик возмещает пассажиру сумму объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую недостающей части багажа.

3. Если стоимость не объявлена, размер возмещаемого ущерба определяется по цене, которая считается ценностью груза в соответствии с применяемым законодательством, но не более 20 евро за каждый недостающий килограмм массы brutto.

4. Кроме возмещений, предусмотренных пунктами 1 и 2 настоящей статьи, уплаченные провозные платежи подлежат возврату. Убытки пассажира, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению.

Статья 21

Размер возмещения при повреждении багажа

1. Перевозчик должен возместить пассажиру ущерб за повреждение багажа в размере суммы, на которую понизилась стоимость багажа.

2. При повреждении багажа, перевозимого с объявленной ценностью, перевозчик возмещает сумму, которая должна составлять часть объявленной ценности, соответствующую в долевым отношении проценту понижения стоимости багажа, которое наступило в результате повреждения багажа.

3. Размер возмещения, предусмотренного пунктами 1 и 2 настоящей статьи, не должен превышать:

- размер возмещения за полную утрату багажа, определяемый в соответствии со статьей 20 настоящего Соглашения, если вследствие повреждения обесценен весь багаж;

- размер возмещения за утрату обесцененной части багажа, определяемый в соответствии со статьей 20 настоящего Соглашения, если вследствие повреждения обесценена только часть багажа.

22 artikla

Korvauksen määrä matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittämisestä

1. Jos kuljetusyhtiö ei noudattanut matkatavaroiden kuljetuksen kokonaismääräaika, joka on laskettu 14 artiklan mukaisesti, kuljetusyhtiö maksaa korvausta kuljetusmääräajan ylittämisestä.

2. Korvauksen määrä matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittämisestä määräytyy pitäen lähtökohtana 5 prosenttia matkatavaroiden kuljetusmaksusta jokaiselta viivästysvuorokaudelta. Tällöin koko korvaus kuljetuksen määräajan ylittämisestä ei saa olla yli 50 prosenttia matkatavaroiden kuljetusmaksusta.

3. Matkatavaroiden osittain kadotessa korvaus maksetaan kuljetusmääräajan ylittämisestä matkatavaroiden perille toimitetun osan perusteella.

Korvattaessa matkatavaroiden kokonaan kaatoamisesta aiheutunutta vahinkoa korvausta ei makseta kuljetusmääräajan ylittämisestä.

Matkatavaroiden vahingoittuessa korvauksen maksaminen kuljetusmääräajan ylittämisestä ei estä 21 artiklan tarkoittaman korvauksen maksamista.

23 artikla

Matkustajan vastuu

1. Matkustaja on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka hän on kuljetuksen aikana tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttanut kuljetusyhtiölle.

2. Matkustaja vapautuu vastuusta, jos hän todistaa, että vahinko aiheutui seikoista, jotka eivät riipu hänestä ja joiden seurauksia hän ei voinut estää, huolimatta kaikista kohtuullisista varotoimenpiteistä, joita vaaditaan matkustajalta.

Статья 22

Размер возмещения за просрочку доставки багажа

1. Если перевозчиком не был соблюден общий срок доставки багажа, исчисленный в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения, перевозчик уплачивает возмещение за просрочку доставки.

2. Размер возмещения за просрочку доставки багажа рассчитывается исходя из 5 процентов платы за перевозку багажа за каждые сутки просрочки. При этом общий размер возмещения за просрочку не должен превышать 50 процентов платы за перевозку багажа.

3. При частичной утрате багажа возмещение за просрочку доставки подлежит уплате в размере, определенном исходя из доставленной части багажа.

При возмещении ущерба за полную утрату багажа возмещение за просрочку доставки не выплачивается.

При повреждении багажа выплата возмещения за просрочку доставки не исключает выплаты возмещения, предусмотренного статьей 21 настоящего Соглашения.

Статья 23

Ответственность пассажира

1. Пассажир обязан возместить ущерб, причиненный им перевозчику умышленно или по неосторожности во время перевозки.

2. Пассажир освобождается от ответственности, если докажет, что ущерб был причинен в результате действия обстоятельств, которые не зависят от пассажира и последствия которых пассажир не мог предотвратить, несмотря на все принятые разумные меры предосторожности, требуемые от пассажира.

24 artikla

Korvausvaatimukset

1. Matkustajalla on oikeus esittää kuljetusyhtiölle matkustajan ja/tai matkatavaran kuljetussopimukseen perustuvia korvausvaatimuksia.

Matkustajat esittävät kuljetussopimukseen perustuvat korvausvaatimukset sille kuljetusyhtiölle, jonka kanssa kuljetussopimus on tehty.

Kuljetusyhtiöt sopivat keskenään korvausvaatimusten käsittelystä.

2. Korvausvaatimus on esitettävä kuljetusyhtiölle yhdeksän kuukauden kuluessa lukuun ottamatta matkatavaroiden kuljetusmääräajan ylittämistä koskevia vaatimuksia, jotka on esitettävä 30 päivän kuluessa.

3. Artiklan 2 kohdassa mainitut määräajat lasketaan:

1) kuljetusmaksujen palauttamista koskevien vaatimusten osalta matkalippujen tai kuljetusasiakirjojen luovutuspäivästä,

2) matkatavaroiden vahingoittumista tai osittain katoamista sekä kuljetusmääräajan ylittämistä koskevien korvausvaatimusten osalta matkatavaroiden luovutuspäivästä,

3) matkatavaroiden kokonaan katoamista koskevien korvausvaatimusten osalta 10 päivän kuluttua kuljetusmääräajan päättymisestä ja

4) muiden vaatimusten osalta määräaika lasketaan ajankohdasta, jolloin peruste vaatimuksen esittämiselle on syntynyt.

4. Korvausvaatimus voidaan esittää kirjallisesti paperisena tai sähköisenä.

Korvausvaatimuksen esittäjän on liitettävä vaatimukseen asiakirjat, joilla korvausvaatimus perustellaan.

Asiakirjat, jotka kuljetusyhtiö on luovuttanut matkustajalle, liitetään korvausvaatimukseen alkuperäisinä tai sähköisinä.

5. Kuljetusyhtiön on 180 päivän kuluessa korvausvaatimuksen vastaanottopäivästä kä-

Статья 24

Претензии

1. Право предъявления претензии к перевозчику, основанной на договоре перевозки пассажира и (или) багажа, принадлежит пассажиру.

Претензии, основанные на договоре перевозки пассажира, предъявляются пассажирами перевозчику, с которым был заключен договор перевозки.

Порядок рассмотрения претензий определяется перевозчиками по взаимному согласованию.

2. Претензия должна быть предъявлена перевозчику в течение 9 месяцев, за исключением претензий о просрочке доставки багажа, для предъявления которой установлен 30-дневный срок.

3. Указанные в пункте 2 настоящей статьи сроки исчисляются:

1) по требованиям о возврате провозных платежей - со дня выдачи проездных или перевозочных документов;

2) по требованиям о возмещении за повреждение или частичную утрату, а также за просрочку доставки багажа - со дня выдачи багажа;

3) по требованиям о возмещении за полную утрату багажа - по истечении 10 дней с даты окончания срока доставки;

4) по остальным требованиям - с даты наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии.

4. Претензии могут предъявляться в письменной форме в бумажном или электронном виде.

Заявитель обязан приложить к претензии документы, обосновывающие претензию.

Документы, выданные перевозчиком пассажиру, прилагаются к претензии в подлинниках или в электронном виде.

5. Перевозчик обязан в 180-дневный срок со дня получения претензии

siteltävä se, annettava vastaus korvausvaatimuksen esittäjälle, sekä hyväksyessään vaatimuksen kokonaan tai osittain maksettava korvausvaatimuksen esittäjälle tälle kuuluva korvaus. Hylätessään korvausvaatimuksen osittain tai kokonaan kuljetusyhtiön on ilmoitettava kirjallisesti vaatimuksen esittäjälle korvausvaatimuksen hylkäämisen perusteet ja samalla sen on palautettava korvausvaatimukseen liitetyt asiakirjat.

Jos yhden matkalipun tai yhden matkatavara-lähetyksen korvaussumma on alle 5 prosenttia kuljetusmaksusta, sitä ei makseta.

6. Jos korvausvaatimus on laadittu vastoin artiklan 5 kohdan määräyksiä, kuljetusyhtiön on palautettava se korvausvaatimuksen esittäjälle käsittelemättä viimeistään 15 päivän kuluttua sen kuljetusyhtiölle saapumispäivästä ilmoittaen palautuksen syyn. Tässä tapauksessa artiklan 2 kohdassa mainittu määräaika keskeytyy siksi ajaksi, jonka korvausvaatimus on ollut kuljetusyhtiöllä.

25 artikla

Matkustajien kuljetussopimukseen perustuvat kanteet ja tuomioistuimen toimivalta

1. Matkatavaroiden kuljetukseen liittyvä kanne voidaan esittää sitä kuljetusyhtiötä vastaan, jolle oli esitetty korvausvaatimus tämän sopimuksen 24 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja vain siinä tapauksessa, että:

1) kuljetusyhtiö ei ole vastannut korvausvaatimukseen vaatimuksen käsittelylle säädetyssä ajassa tai

2) kuljetusyhtiö ilmoitti korvausvaatimuksen käsittelyajan kuluessa korvausvaatimuksen esittäjälle vaatimuksen täydellisestä tai osittaisesta hylkäämisestä.

2. Matkustajalla, jolla on tämän sopimuksen määräyksiin perustuva oikeus esittää korvausvaatimus, on oikeus nostaa kuljetussopimukseen perustuva kanne, esittämättä korvausvaatimusta kuljetusyhtiölle.

rassмотреть ее, ответить заявителю и при полном или частичном признании претензии уплатить заявителю причитающуюся сумму. При частичном или полном отклонении претензии перевозчик обязан в письменной форме сообщить заявителю основание отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензии.

Претензия на сумму, не превышающую 5 процентов провозной платы по одному проездному документу или по одной отправке багажа, не подлежит удовлетворению.

6. Если претензия оформлена с нарушением предписаний пункта 5 настоящей статьи, то перевозчик обязан возвратить ее заявителю без рассмотрения в срок не позднее 15 дней со дня ее поступления перевозчику с указанием причины ее возврата. В этом случае течение сроков, указанных в пункте 2 настоящей статьи, приостанавливается на срок, в течение которого претензия находилась у перевозчика.

Статья 25

Иски пассажиров по договору перевозки. Подсудность

1. Иск, связанный с перевозкой багажа, может быть предъявлен в отношении того перевозчика, к которому была заявлена претензия в соответствии с пунктом 1 статьи 24 настоящего Соглашения, и только в том случае если:

1) перевозчик не дал ответ на претензию в срок, установленный на рассмотрение претензии;

2) в течение срока на рассмотрение претензии перевозчик уведомил заявителя о полном или частичном отклонении претензии.

2. Пассажир, имеющий право на основании предписаний настоящего Соглашения заявить претензию, имеет право предъявить иск, основанный на договоре перевозки пассажира, без

Matkustajan oikeus nostaa kanne tapauksessa, jossa hän ei esitä korvausvaatimusta kuljetusyhtiölle, alkaa siitä päivästä, jolloin syntyivät olosuhteet, joista matkustajalla on oikeus esittää korvausvaatimus.

3. Matkustajan hengelle, terveydelle tai omaisuudelle aiheutuneen vahingon korvaamista koskeva kanne voidaan esittää toimivaltaisuudessa tuomioistuimessa vain siinä maassa, jossa se kuljetusyhtiö, jolle on esitetty korvausvaatimus tai jonka kanssa kuljetussopimus on tehty, on rekisteröity.

26 artikla

Kanneaika

1. Sopimukseen perustuvat kanteet kuljetusyhtiötä vastaan matkustajan hengelle tai terveydelle aiheutuneesta vahingosta on nostettava kolmen vuoden kuluessa tapahtumasta ja kaikissa muissa tapauksissa yhden vuoden kuluessa.

2. Kanneajan alkamispäivää ei oteta huomioon kanneaikaa laskettaessa.

3. Kanteen esittämisen määräaikojen vanhentuminen on peruste vaatimusten hylkäämiselle.

III LUKU

TAVAROIDEN KULJETUS

27 artikla

Yleiset määräykset

1. Tämän luvun määräyksiä sovelletaan Suomen ja Venäjän välisen suoran kansainvälisen rautatieliikenteen rahtikirjoilla lähetettävissä tavarakuljetuksissa. Tavaroita kuljetetaan ilman rautatieraja-aseilla tapahtuvaa siirtokuormausta kaikkien niiden rautatieasemien välillä, jotka on avattu tavaraliikenteelle.

2. Tavarat on kuljetettava sen rautatieraja-

edjällynen pretensii k perevozchiku. Pravo predjällynen passazhirom iska v sluçae nepredjällynen im pretensii perevozchiku vozniçaeet so dnia nastuplenija obstojaatelstv, po kotorym passazhir imet pravo zajaity pretensiiu.

3. Isk o vozmeçenii vrea, priçinennoo жиini, zdorovju ili imuçestvu passazhira, mozet byt predjällynen v nadležaæem sude tolko v toj strane, gde zaregistrirovann perevozçik, kotorymu byla predjällynen pretensii ili s kotorym byl zakljuçen dogovor perevozki.

Статья 26

Исковая давность

1. Иски к perevozchiku на основании настоящего Соглашения в случаях причинения вреда жизни или здоровью пассажира predjällynenяются в течение 3 лет, а в остальных случаях – в течение 1 года с даты наступления события.

2. День начала исчисления исковой давности в срок не включается.

3. Пропуск сроков predjällynenяения иска является основанием для отклонения требований.

РАЗДЕЛ III

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

Статья 27

Общие положения

1. Положения настоящего раздела применяются к грузовым перевозкам, осуществляемым на основе накладных, применяемых в финляндско-российском прямом международном железнодорожном сообщении. Перевозки грузов осуществляются между всеми железнодорожными станциями, которые открыты для осуществления грузовых операций без перегрузки грузов на пограничных железнодорожных станциях.

2. Перевозки грузов должны

aseman kautta, jonka lähettäjä on merkinnyt
rahtikirjaan.

осуществляться через пограничную железнодорожную станцию, указанную отправителем в накладной.

28 artikla

Tavaroiden kuljetussopimus

1. Kuljetusyhtiön on kuljetettava kuljetus-sopimuksen mukaisesti maksua vastaan lähettäjän kuljetettaviksi jättämät tavarat määräasemalle lähettäjän ja kuljetusyhtiön sopimaa reittiä pitkin sekä luovutettava tavarat vastaanottajalle.

2. Kuljetusyhtiö kuljettaa tavarat tämän sopimuksen ehtojen mukaisesti, jos:

1) kuljetus voidaan suorittaa kuljetusyhtiön käytettävissä olevilla kuljetusvälineillä,

2) lähettäjä noudattaa tämän sopimuksen ehtoja,

3) kuljetusta eivät estä olosuhteet, joita kuljetusyhtiö ei voi estää ja joiden korjaaminen ei riipu kuljetusyhtiöstä ja

4) ylimatestausten tai muiden erikoiskuljetuksena kuljetettavien tavaroiden kuljetusreitillä olevat rautatieinfrastruktuurin haltijat ja kuljetusyhtiöt ovat sopineet kuljetuksesta.

3. Tavaroiden kuljetussopimus katsotaan tehdyksi siitä hetkestä, kun tavara otetaan kuljetettavaksi. Tavaroiden kuljetussopimuksen tekeminen vahvistetaan rahtikirjalla.

4. Rahtikirjassa olevat virheelliset tai puutteelliset tiedot taikka rahtikirjan katoaminen kuljetusyhtiöstä johtuvasta syystä, eivät vaikuta tämän sopimuksen mukaiseen kuljetus-sopimukseen tai sen voimassaoloon.

5. Ellei tavaroiden ominaisuuksia tai kuntoa taikka lähettäjän ehdottamia kuljetusehtoja ole määriteltä tässä sopimuksessa, voivat lähettäjä, vastaanottaja ja kuljetusyhtiö sopia tällaisten tavaroiden kuljetuksen erityisehdoista sekä kuljetusta ja säilyvyyttä koskevasta vastuusta.

Статья 28

Договор перевозки груза

1. В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется за плату перевезти вверенный ему отправителем груз до станции назначения по маршруту, согласованному отправителем и перевозчиком, и выдать его получателю.

2. Перевозчик осуществляет перевозки грузов на условиях настоящего Соглашения, если:

1) перевозка может производиться перевозочными средствами, которыми располагает перевозчик;

2) отправитель выполняет условия настоящего Соглашения;

3) осуществлению перевозки не препятствуют обстоятельства, которые перевозчик не может предотвратить и устранение которых от него не зависит;

4) перевозка негабаритных или других специфических грузов согласована управляющими железнодорожной инфраструктурой и перевозчиками по маршруту следования грузов.

3. Договор перевозки считается заключенным с момента приема груза к перевозке. Заключение договора перевозки груза подтверждается накладной.

4. Неверные или неточные данные, внесенные в накладную, а также утеря накладной перевозчиком не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки груза, который регулируется условиями настоящего Соглашения.

5. В случаях если свойства груза или его состояние, либо предлагаемые отправителем условия перевозок не предусмотрены настоящим Соглашением, по согласованию между отправителем, получателем и перевозчиком могут устанавливаться особые условия перевозки такого груза и ответственность

за его перевозку и сохранность.

29 artikla

Tavarat, joita ei oteta kuljetettaviksi

1. Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä ei saa kuljettaa:

1) kirjelähetyksiä, rahaosoituksia eikä postipaketteja,

2) tavaroita, joita kokonsa, painonsa tai muiden ominaisuuksiensa vuoksi ei voida kuljettaa, vaikka se johtuisi vain toisen kuljetusyhtiön liikkuvan kaluston tai laitteiden teknisistä erityisominaisuuksista tai kantavuudesta,

eikä

3) esineitä, joiden kuljetus on kielletty vaikka vain toisen osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

2. Jos kuljetussopimusta toteutettaessa todetaan, että on lähetetty tavaroita, joita ei saa kuljettaa, niiden osalta toimitaan sen osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella määräysten rikkominen on todettu.

30 artikla

Rahtikirja

1. Rahtikirjassa on oltava seuraavat tiedot:

- 1) lähettäjän nimi ja postiosoite,
- 2) vastaanottajan nimi ja postiosoite,
- 3) kuljetusyhtiötä koskevat tiedot,
- 4) lähetysasema,
- 5) määräasema,
- 6) rautatieraja-asemat,

7) lähtömaassa sovellettavan harmonisoidun tavaroiden kuvaus- ja koodausjärjestelmän mukainen tavaranimike, koodi ja pakkaustapa,

Статья 29

Предметы, не допускаемые к перевозке

1. К перевозкам в прямом международном железнодорожном сообщении между Финляндской Республикой и Российской Федерацией не допускаются:

1) виды письменной корреспонденции, денежных переводов и почтовых посылок;

2) грузы, которые не могут быть перевезены по своему объему, массе или другим свойствам в силу технических особенностей или грузоподъемности подвижного состава или устройств хотя бы одного из перевозчиков;

3) предметы, перевозки которых запрещены применяемым законодательством государства хотя бы одной из Сторон;

2. Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что отправлены не допускаемые к перевозке грузы, то с ними поступают в соответствии с применяемым законодательством государства Стороны, на территории государства которой было установлено указанное нарушение.

Статья 30

Накладная

1. В накладной должны содержаться следующие сведения:

- 1) отправитель и его почтовый адрес;
- 2) получатель и его почтовый адрес;
- 3) сведения о перевозчике;
- 4) станция отправления;
- 5) станция назначения;
- 6) пограничные железнодорожные станции;

7) наименование груза, его код в соответствии с применяемой в стране отправления гармонизированной системой описания и кодирования

8) tavarán lajia ja painoa koskevat tiedot,
9) vaarallisia aineita kuljetettaessa tiedot aineista Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä 25 kesäkuuta 2013 tehdyn sopimuksen mukaisesti,

10) vaununumero ja intermodaaliyksikön tiedot,

11) kuljetussopimuksen tekopäivä ja

12) muut kuljetussopimuksen toteuttamista varten tarvittavat tiedot, joista määrätään toimivaltaisten viranomaisten välisessä sopimuksessa.

2. Rahtikirjan muodosta ja täyttämisestä sopivat osapuolten toimivaltaiset viranomaiset.

3. Kuljetussopimus voidaan tehdä sähköisenä rahtikirjana. Sähköinen rahtikirja vastaa paperirahtikirjaa ja sen on sisällettävä samat tiedot kuin paperirahtikirja. Sähköisen rahtikirjan soveltamisesta sovitaan kuljetusyhtiöiden välisillä sopimuksilla.

товаров, род упаковки;

8) сведения о виде и массе груза;

9) при перевозках опасных грузов сведения о грузе в соответствии с Соглашением между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о перевозках опасных грузов в прямом международном железнодорожном сообщении 25 июня 2013 года;

10) номер вагона и сведения об интермодальной транспортной единице;

11) дата заключения договора перевозки;

12) другие сведения, необходимые для реализации договора перевозки, устанавливаемые соглашением между компетентными органами.

2. Формы накладных и порядок их заполнения устанавливаются компетентными органами Сторон.

3. Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной. Электронная накладная выполняет функции бумажной накладной и должна содержать информацию, идентичную указываемой в бумажной накладной. Порядок применения электронной накладной определяется отдельными соглашениями между перевозчиками.

31 artikla

Vastuu rahtikirjaan merkityistä tiedoista

1. Lähettäjä on vastuussa rahtikirjaan merkitsemiensä tietojen ja ilmoitusten oikeellisuudesta sen osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jonka valtion alueelta tavarat lähetettiin.

2. Lähettäjä on vastuussa kaikista seurauksista, jotka aiheutuvat siitä, että nämä tiedot ja ilmoitukset on merkitty virheellisesti, epätarkasti tai puutteellisesti mukaan lukien rautierahtikirjassa olevien tavaranimikkeiden, erityismerkintöjen, tavarointien ja niiden ominaisuuksien koskevien tietojen väärin ilmoittaminen, jonka seurauksena tavarankuljetuk-

Статья 31

Ответственность за сведения, внесенные в накладную

1. Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной в порядке, предусмотренном применяемым законодательством Стороны, с территории государства которой отправлен груз.

2. Отправитель несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, в том числе, если в результате искажения в транспортной железнодорожной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе, о его свойствах

sen arvo laskee tai syntyy mahdollisesti liikenne- ja käyttöturvallisuuteen vaikuttavia seikkoja. Jos kuljetusyhtiö tekee lähettäjän pyynnöstä merkintöjä rahtikirjaan, tämän katsotaan toimivan lähettäjän nimissä, ellei ole toisin todistettu.

3. Jos kuljetusyhtiö toteaa ennen kuljetussopimuksen tekemistä rahtikirjassa virheellisiä, epätarkkoja tai puutteellisia tietoja, lähettäjän on laadittava uusi rahtikirja.

снижается стоимость перевозки груза или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации. Если по просьбе отправителя перевозчик записывает в накладную указания, то считается, что он действует от имени отправителя, если не будет доказано противоположное.

3. Если до заключения договора перевозки перевозчик обнаружит в накладной неправильные, неточные или неполные данные, то отправитель обязан составить новую накладную.

32 artikla

Rahtikirjaan liitettävät asiakirjat

1. Lähettäjän on liitettävä rahtikirjaan asiakirjat, jotka tarvitaan tulli- ja muiden viranomaismuodollisuuksien hoitamiseksi kuljetuksen aikana.

2. Kuljetusyhtiö ei ole velvollinen tarkastamaan mukaan liitettyjen asiakirjojen oikeellisuutta tai riittävyyttä. Lähettäjä on kuljetusyhtiölle vastuussa seurauksista, jotka ovat johtuneet siitä, että asiakirjat puuttuvat tai asiakirjoihin merkityt tiedot ovat puutteellisia tai virheellisiä. Kuljetusyhtiö on vastuussa seurauksista, jotka johtuvat siitä, että se on kadottanut lähettäjän rahtikirjaan liitettävät asiakirjat ja rahtikirjassa luetellut asiakirjat.

Статья 32

Документы, прилагаемые к накладной

1. Отправителем к накладной должны быть приложены документы, необходимые для выполнения таможенных и других административных формальностей во время перевозки.

2. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность прилагаемых документов. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за последствия, возникшие в результате отсутствия документов, а также за недостаточность или недостоверность сведений, указанных в документах. Перевозчик несет ответственность за последствия утраты по его вине документов, приложенных отправителем к накладной и перечисленных в накладной.

33 artikla

Tavaroiden kuormaus ja vastaanotto kuljetettavaksi

1. Tavarat on kuormattava, sijoitettava ja kiinnitettävä vaunuihin ja intermodaaliyksiköihin osapuolten toimivaltaisten viranomaisten hyväksymien kuormausmääräysten mukaisesti.

2. Tavaroiden ja intermodaaliyksiköiden

Статья 33

Погрузка и прием груза к перевозке

1. Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах и интермодальных транспортных единицах осуществляется в соответствии с правилами погрузки и крепления, утверждаемыми компетентными органами Сторон.

2. Погрузка грузов и интермодальных

kuormaamisesta vaunuihin vastaa lähettäjä ja niiden purkamisesta vaunuista vastaanottaja. Tavaroiden ja intermodaaliyksiköiden kuormaamisesta vaunuihin sekä niiden purkamisesta vaunuista voi vastata myös kuljetusyhtiö lähettäjän tai vastaanottajan lukuun niiden keskinäisen sopimuksen mukaisesti, ellei osapuolten sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä muuta säädetä.

3. Tavarat, jotka tarvitsevat päällyksen tai pakkauksen, niiden suojaamiseksi kokonaan tai osittaiselta katoamiselta, pilaantumiselta ja vahingoittumiselta kuljetettaessa, on luovutettava kuljetettaviksi päällystettyinä tai pakkauksessa, jotka vastaavat tavaroiden ominaisuuksia ja joilla varmistetaan se, että tavarantoimen suojaamista koskevat vaatimukset täyttyvät täysin.

Jos tavaroiden päällysteen tai pakkauksen vahingoittuminen voidaan todeta ulkoisessa tarkastuksessa, kuljetusyhtiö voi kieltäytyä ottamasta vastaan tavaroita kuljetettavaksi.

Kuljetusyhtiö on velvollinen suorittamaan tavaroiden päällyksen tai pakkauksen ulkoisen tarkastuksen vain niissä tapauksissa, kun kuormausta tehdään kuljetusyhtiön tai lähettäjän välineillä kuljetusyhtiön edustajan läsnä ollessa.

4. Lähettäjä on vastuussa vahingoista, jotka liittyvät siihen, että se ei noudattanut tavaroiden kuormausmääräyksiä, tai jotka aiheutuivat siitä, että päällyks tai pakkaus puuttui tai oli huonokuntoinen.

34 artikla

Sinetit

1. Vaunut sinetöi joko kuljetusyhtiö tai lähettäjä riippuen siitä, kumpi niistä on suorittanut tavaroiden kuormauksen, lähetysmaassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Kontit ja muut intermodaaliyksiköt sinetöi lähettäjä.

транспортных единиц в вагоны обеспечивается отправителями, а выгрузка из них - получателями. Погрузка грузов и интермодальных транспортных единиц в вагоны, а также выгрузка из них может обеспечиваться также перевозчиками за счет отправителей или получателей с ее оплатой по согласованию между ними, если иное не предусмотрено применяемым законодательством государств Сторон.

3. Грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения их от полной или частичной утраты, порчи и повреждения при перевозке, должны предъявляться к перевозке в таре или упаковке, соответствующей свойствам груза и полностью обеспечивающей выполнение требований, предъявляемых к сохранности груза.

В случае предъявления грузов в неисправной таре или упаковке, если это можно установить путем наружного осмотра, перевозчик может отказать в приеме грузов к перевозке.

Перевозчик обязан производить наружный осмотр тары или упаковки грузов только в тех случаях, когда погрузка производится средствами перевозчика или отправителя в присутствии представителя перевозчика.

4. Отправитель несет ответственность за ущерб, связанный с несоблюдением им правил погрузки и крепления грузов или возникший в связи с отсутствием или неудовлетворительным состоянием тары или упаковки.

Статья 34

Пломбы

1. Пломбирование вагонов осуществляется перевозчиком или отправителем (в зависимости от того, кто из них осуществил погрузку груза) в соответствии с применяемым законодательством государства отправления. Пломбирование контейнеров и других интермодальных транспортных единиц осуществляется

2. Sinetöinnissä on käytettävä sinettejä tai lukkosinettejä, joita ei voida poistaa niitä rikkomatta.

3. Vaunujen ja intermodaalikuljetusyksiköiden avaaminen raja-, tulli- ja muita viranomaistarkastuksia varten tapahtuu sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Avaamisesta laaditaan pöytäkirja ja rahtikirjaan tehdään merkintä avaamisesta.

4. Osapuolina olevien valtioiden tulliviranomaisten tai kuljetusyhtiön viranomaistarkastuksen jälkeen asettamat sinetit rinnastetaan lähettäjän tai kuljetusyhtiön sinetteihin.

отправителем.

2. Для пломбирования должны применяться пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятие которых невозможно без их повреждения.

3. Вскрытие вагонов и интермодальных транспортных единиц для проведения пограничного, таможенного и других видов государственного контроля осуществляется в соответствии с применяемым законодательством. О вскрытии оформляется акт вскрытия и в накладную вносятся соответствующие отметки о вскрытии.

4. Пломбирование, осуществленное таможенными органами государств Сторон или перевозчиком после осуществления государственного контроля, приравнивается к пломбированию, осуществленному отправителем или перевозчиком.

35 artikla

Tavaroiden kuljetus ja arvon ilmoittaminen

Lähetäjällä on oikeus luovuttaa kuljetettavaksi tavaraa ilmoittamalla sen arvo. Arvon määrä ei saa ylittää tavarán käypää arvoa, joka määritellään toimittajan laskun perusteella. Jos toimittajan lasku puuttuu, tavarán arvo määritellään vastaavien tavaroiden lähtöpäikan hinnan mukaan.

Статья 35

Перевозка грузов с объявлением ценности

Отправитель вправе предъявить к перевозке груз с объявлением его ценности. Размер объявленной ценности не может превышать действительную стоимость груза, которая определяется на основании счета поставщика. Если счет поставщика отсутствует, то размер объявленной ценности определяется исходя из стоимости аналогичных товаров в месте отправления грузов.

36 artikla

Kuljetussopimuksen muuttaminen

1. Lähetäjällä ja vastaanottajalla on kummallakin oikeus muuttaa kuljetussopimusta yhden kerran.

2. Muutosilmoitus voidaan tehdä kirjallisenä tai sähköisenä, jos lähettäjän tai vastaanottajan ja kuljetusyhtiön välillä on tehty sopimus sähköisestä asiakirjavaihdosta.

Статья 36

Изменение договора перевозки

1. Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем.

2. Заявление об изменении может быть сделано в письменной форме или в электронном виде, если между перевозчиком и отправителем или получателем есть соглашение об электронном документообороте.

3. Lähettäjä voi muuttaa kuljetussopimusta seuraavasti:

- 1) ottaa tavaran takaisin lähetysasemalta,
- 2) muuttaa määräasemaa,
- 3) muuttaa tavaran vastaanottajaa,
- 4) palauttaa tavaran lähetysasemalle tai

5) pysäyttää tavara matkalla ja antaa myöhemmin täydentävä määräys. Lähettäjän oikeus muuttaa kuljetussopimusta lakkaa hetkestä, jolloin vastaanottaja on saanut rahtikirjan tai tavara on saapunut määrämään vastaanottavalle rautatieraja-asemalle, jos siellä on vastaanottajan kirjallinen sopimuksen muutosilmoitus.

4. Vastaanottaja voi muuttaa kuljetussopimusta määrämaassa sen jälkeen, kun tavara on saapunut vastaanottavalle rautatieraja-asemalle, seuraavasti:

- 1) muuttaa määräasemaa,
- 2) muuttaa tavaran vastaanottajaa tai
- 3) pysäyttää tavara matkalla ja antaa myöhemmin täydentävä määräys.

5. Jos tavarat ovat saapuneet määrämään vastaanottavalle rautatieraja-asemalle tai ne on jo kuljetettu sen ohi, voidaan kuljetussopimusta muuttaa määrämaassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Jos sekä lähettäjä että vastaanottaja lähettävät muutosilmoituksia, kuljetusyhtiö muuttaa kuljetussopimusta sen ilmoituksen perusteella, joka saapui ensimmäisenä.

6. Kuljetussopimusta ei saa muuttaa siten, että se aiheuttaa lähetyksen jakamisen.

7. Lähettäjä ei vastaa seurauksista, jotka ovat aiheutuneet kuljetussopimuksen muuttamisesta vastaanottajan muutosilmoituksen perusteella.

8. Kuljetusyhtiöllä on oikeus kieltäytyä muuttamasta kuljetussopimusta tai

3. Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) принять груз обратно от станции отправления;
- 2) изменить станцию назначения;
- 3) изменить получателя груза;
- 4) вернуть груз на станцию отправления;

5) задержать груз в пути с последующим дополнительным распоряжением.

Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем или прибытия груза на входную пограничную железнодорожную станцию государства назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя об изменении договора перевозки.

4. Получатель может в пределах государства назначения после прибытия груза на входную пограничную станцию произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) изменить станцию назначения;
- 2) изменить получателя груза;
- 3) задержать груз в пути с последующим дополнительным распоряжением.

5. В том случае, когда груз прибыл на входную железнодорожную пограничную станцию государства назначения или проследовал указанную станцию, изменение договора перевозки производится в соответствии с применяемым законодательством, действующим в государстве назначения. При подаче заявлений об изменении договора перевозки и отправителем и получателем перевозчик производит изменение договора по тому заявлению, которое поступило первым.

6. Не допускается изменение договора перевозки, которое приводит к делению отправки.

7. Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного на основании заявления получателя.

8. Перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки или

pidättäytyä toimeenpanemasta tätä muutosta vain, jos:

- 1) kuljetusyhtiö ei voi ylivoimaisesta esteestä tai muusta kuljetusyhtiöstä riippumattomasta syystä toimeenpanna sitä sillä hetkellä, kun se saa muutosilmoituksen,
- 2) toimeenpano saattaa aiheuttaa häiriötä rautatieliikenteelle,
- 3) se on ristiriidassa sen osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön kanssa, jonka alueella kuljetus tapahtuu tai

4) määräasemaa muuttaessa tavarán arvo ei kata kaikkia arvioituja tavarán kuljetuskustannuksia uudelle määräasemalle, paitsi jos nämä kustannukset maksetaan välittömästi tai niiden maksamisesta annetaan vakuus.

9. Kuljetusyhtiöllä on oikeus vaatia maksu tekemästään kuljetussopimuksen muutoksesta ja korvausta kuljetussopimuksen muutoksesta aiheutuneista kaikista kustannuksista.

10. Kuljetussopimuksen muutos hyväksytään tulliviranomaisella tulliviranomaisen asemamaassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:

1) это неосуществимо для перевозчика по непреодолеваемым препятствиям или другим не зависящим от него причинам в момент получения заявления;

2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;

3) это противоречит применяемому законодательству государства Стороны, по территории которого осуществляется перевозка;

4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется ее оплата.

9. Перевозчик имеет право потребовать оплату за производимое им изменение договора перевозки и возмещение всех расходов, понесенных им в связи с изменением договора перевозки.

10. Согласование изменения договора перевозки с таможенным органом производится в соответствии с применяемым законодательством государства нахождения таможенного органа.

37 artikla

Kuljetusmaksujen laskeminen ja maksaminen

1. Ellei kuljetusyhtiön ja lähettäjän välisellä sopimuksella muuta määrätä, kuljetusmaksujen maksaminen on lähettäjän velvollisuus lähtömaan alueella ja kauttakulkumaan alueella tapahtuvasta kuljetuksesta, ja vastaanottajan velvollisuus määrämaan alueella tapahtuvasta kuljetuksesta.

2. Kuljetusmaksujen maksuvelvollisuus voidaan siirtää kolmannelle osapuolelle, joka on tehnyt sopimuksen kuljetusyhtiön kanssa ja jonka lähettäjä on merkinnyt rahtikirjaan maksajaksi.

3. Kuljetusmaksut lasketaan erikseen

Статья 37

Исчисление и порядок оплаты провозных платежей

1. Если соглашением между перевозчиком и отправителем не предусмотрено иное, внесение провозных платежей является обязанностью отправителя за перевозку по территории государства отправления и по территории транзитных государств и обязанностью получателя за перевозку по территории государства назначения.

2. Обязанности по оплате провозных платежей могут быть возложены на третье лицо, заключившее договор с перевозчиком и указанное в накладной отправителем в качестве плательщика.

3. Провозные платежи исчисляются

kummankin valtion alueella.

4. Kuljetuksesta suoritettavan maksun suuruus määräytyy kuljetussopimuksen tekopäivän mukaan.

5. Jos kuljetusmaksut on laskettu väärin, maksamatta jäänyt osa on maksettava, ja liika maksettu osa on palautettava.

6. Jos käy ilmi, että vaunu on ylikuormattu sen enimmäiskantavuutta painavammaksi, kuljetusmaksut lasketaan tavaroiden ylikuorman koko kuljetusreitiltä omana lähetyskäsenaän.

7. Jos käy ilmi, että rahtikirjaan on merkitty väärä tavaranimike, kuljetusmaksut koko kuljetusreitiltä lasketaan todellisuudessa kuljettavien tavaroiden mukaan.

8. Jos tavarankuljetuksen esteiden ilmetessä kuljetusreitillä on muutettu kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä, kuljetusmaksut lasketaan muutetulle kuljetusreitille.

9. Jos vastaanottaja ei ole ottanut tavaroita vastaan tai käyttänyt oikeuksiaan eikä saavu vastaanottamaan tavaroita, on velvollisuus kyseisen kuljetussopimuksen mukaisten kuljetusmaksujen maksamiseen lähettäjällä.

38 artikla

Tavaroiden tarkastus

1. Kuljetusyhtiöllä on oikeus sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti tarkastaa, vastaako lähetyksen rahtikirjaan merkityt tiedot ja noudatetaanko kuljetussopimuksen ehtoja.

2. Lähetys tarkastetaan lähetyksasemalla tai määräasemalla lähettäjän tai vastaanottajan edustajan läsnä ollessa.

3. Lähetys voidaan myös tarkastaa kuljetuksen aikana liikenteen turvallisuuden ja tavaroiden säilyvyyden varmistamiseksi.

4. Jos lähetyksen tarkastuksessa lähetyksellä todetaan, että lähetyksen lähetyksen ei vastaa

отдельно по территории каждого государства.

4. Размер платы за перевозку грузов определяется на дату заключения договора перевозки.

5. В случае неправильного исчисления провозных платежей недобор подлежит уплате, а перебор – возврату.

6. При выявлении перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности провозные платежи за весь путь следования излишка груза исчисляются как за самостоятельную отправку.

7. При выявлении неправильного указания наименования груза в накладной провозные платежи за весь путь следования исчисляются для действительно перевозимого груза.

8. Если при возникновении препятствий к перевозке груза был изменен путь следования груза по причинам, не зависящим от перевозчика, провозные платежи исчисляются за измененный путь следования.

9. Если получатель не принял груз и не воспользовался правами или не явился для получения груза, то уплатить провозные платежи по данному договору перевозки обязан отправитель.

Статья 38

Проверка груза

1. Перевозчик имеет право в соответствии с применяемым законодательством проверить, соответствует ли отправка сведениям, внесенным в накладную, и соблюдаются ли условия договора перевозки.

2. Проверка отправки проводится на станции отправления или на станции назначения в присутствии представителя отправителя или получателя.

3. Проверка отправки может также проводиться в пути следования в целях обеспечения безопасности движения и сохранности груза.

4. Если при проверке отправки на станции отправления установлено, что

rahtikirjaan merkittävät tiedot, palautetaan vaunu tai intermodaalisyksikkö tavaroihin ja rahtikirjoihin muutettavaksi, jollei kuljetukselle ole lähetyksensä sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä esteitä. Palautuksesta aiheutuvat kustannukset korvaa lähettäjä.

5. Viranomaiset voivat sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti tarkastaa lähetyksen sisällön kuljetuksen aikana, jos on perusteltua syytä epäillä, että lähetyksen aiheuttaa vaaraa ihmisen hengelle tai terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle, tai jos sellainen tarkastus on tehtävä tavaroiden säilyvyyden varmistamiseksi.

6. Jos kuljetuksen aikana tai määräasemalla suoritettua tarkastusta todetaan, ettei lähetyksen vastaa rahtikirjan tietoja, tarkastuksen suorittaneen kuljetusyhtiön on laadittava kaupallinen tarkastuspöytäkirja.

39 artikla

Tavaroiden kuljetuksen määräaika

1. Kuljetuksen määräaika määräytyy tavarankoko kuljetusmatkalta.
 2. Kuljetusmääräaika määrätään seuraavasti:
 - a) kuljetettavaksi ottamiseen ja vastaanottajalle luovuttamiseen varattu aika
 - yksi vuorokausi
 - b) kuljetusaika kunkin kuljetukseen osallistuvan kuljetusyhtiön osalta jokaista alkavaa 200 kilometriä kohti - yksi vuorokausi ja
 - c) aika, joka liittyy tavaroiden luovuttamiseen kuljetusyhtiöiden välillä
 - yksi vuorokausi.
- Kuljetusaikaa voidaan muuttaa lähettäjän ja kuljetusyhtiön välisellä sopimuksella.

3. Riippumatta siitä, mitä 2 kohdassa määrätään, kuljetusyhtiö määrää kuljetusmääräajat ylipaino- ja ylittakuljetuksille sekä erillisellä veturilla varustetuilla

otpravka ei vastaa tiedoille, palautetaan vaunu tai intermodaalisyksikkö tavaroihin ja rahtikirjoihin muutettavaksi, jollei kuljetukselle ole lähetyksensä sovellettavaksi tulevassa lainsäädännössä esteitä. Palautuksesta aiheutuvat kustannukset korvaa lähettäjä.

5. Проверка содержания груза может быть произведена в соответствии с применяемым законодательством органами государственной власти в пути следования, если есть обоснованные причины считать, что груз представляет опасность для жизни и здоровья людей, окружающей среды или имущества, или если такая проверка необходима в целях обеспечения сохранности груза.

6. Если проверкой в пути следования или на станции назначения установлено, что отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, то перевозчик, производивший проверку, должен составить коммерческий акт.

Статья 39

Срок доставки груза

1. Срок доставки определяется на весь путь следования груза.
 2. Срок доставки устанавливается из следующих нормативов:
 - a) срок, связанный с приемом к перевозке и выдачей получателю, – 1 сутки;
 - б) срок на перевозку грузов на каждые начатые 200 километров в части каждого перевозчика, участвующего в перевозке, – 1 сутки;
 - в) срок, связанный с передачей грузов между перевозчиками, – 1 сутки.
- Срок доставки может быть изменен по соглашению между отправителем и перевозчиком.
3. Независимо от положений пункта 2 настоящей статьи при перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов и грузов, следующих в специальных

erikoisjunilla kuljetettaville tavaroille.

4. Kuljetusmääräajan laskeminen alkaa tavarankuljetettavaksi ottamista seuraavana päivänä klo 00.00. Kuljetettavaksi ottamiseen ja vastaanottajalle luovuttamiseen varattu aika lasketaan vain kerran.

5. Kuljetuksen määräaikaa jatketaan kuljetusmatkalla kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä tapahtuneen koko viivästyksen verran.

6. Kuljetus katsotaan suoritetuksi määräajassa, jos tavara on saapunut määräasemalle ennen kuljetuksen määräajan päättymistä ja kuljetusyhtiö ilmoittaa vastaanottajalle tavaroiden saapumisesta ja mahdollisuudesta luovuttaa tavarat vastaanottajan haltuun. Tavarankuljetuksen saapumisesta ilmoitetaan vastaanottajalle määräaamassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

40 artikla

Tavaroiden luovutus

1. Tavaroiden saavuttua määräasemalle kuljetusyhtiön on luovutettava rahtikirja ja tavarat vastaanottajalle.

2. Jos tavara on määräaamassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti luovutettu tullin tai muun viranomaisen haltuun niiden vaatimuksesta, katsotaan tavara luovutetuksi vastaanottajalle.

3. Rahtikirja ja tavarat luovutetaan sen jälkeen, kun vastaanottaja on maksanut kuljetusyhtiölle kaikki kuljetusmaksut, ellei vastaanottajan ja kuljetusyhtiön välisessä sopimuksessa muuta määrätä. Vastaanottaja on velvollinen maksamaan kuljetusmaksut kaikista rahtikirjaan merkityistä tavaroista, vaikka osa rahtikirjaan merkityistä tavaroista puuttuu.

4. Tavarat luovutetaan määräaamassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

pоездах с отдельным локомотивом, сроки доставки устанавливаются перевозчиком.

4. Исчисление срока доставки начинается с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем, в который груз принят к перевозке. Срок, связанный с приемом к перевозке и выдачей получателю, входит в расчет только один раз.

5. В случае задержки груза в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика, срок доставки такого груза продлевается на все время задержки.

6. Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и перевозчик уведомляет получателя о прибытии груза и возможности передачи груза в распоряжение получателя. Порядок уведомления получателя о прибытии груза определяется в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

Статья 40

Выдача груза

1. По прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан выдать накладную и груз получателю.

2. Если в соответствии с применяемым законодательством страны назначения, груз передан таможенному или другому государственному органу по их требованию, груз считается выданным получателю.

3. Выдача накладной и груза производится после уплаты получателем перевозчику всех причитающихся провозных платежей, если соглашением между получателем и перевозчиком не предусмотрено иное. Получатель обязан оплатить провозные платежи за весь груз, указанный в накладной, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует.

4. Выдача груза производится в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

41 artikla

Tavaroiden kuljetuksen ja luovutuksen esteet

1. Jos tavaroiden kuljetukselle tai luovutukselle on syntynyt este kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä, kuljetusyhtiön on pyydettävä välittömästi ohjeita jatkotoimista tavaroiden lähettäjältä kaikissa seuraavissa tapauksissa, jos

1) kuljetusyhtiö ei voi kuljettaa tavaroita muuttamalla alkuperäistä kuljetusreittiä,

2) kuljetuksen jatkaminen ei ole mahdollista muista kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä,

3) kuljetusyhtiö ei voi siitä riippumattomista syistä luovuttaa tavaroita vastaanottajalle tai

4) vastaanottaja ei ole saapunut vastaanotamaan tavaroita.

Kaikissa muissa tapauksissa kuljetus- tai luovutusesteiden syntyessä kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä, kuljetusyhtiö päättää, pyydetäänkö lähettäjältä ohjeita vai kuljetetaan tavarat määräasemalle muuttaen alkuperäistä kuljetusreittiä.

2. Jos lähettäjä ei toimita ohjeita kahdeksan vuorokauden kuluessa siitä, kun niitä on pyydetty, tai jos se antaa ohjeet, joita ei voida toteuttaa kohtuullisin toimenpitein, kuljetusyhtiöllä on oikeus menetellä tavaransuhteen valtion lainsäädännön mukaisesti, jonka alueella tavaroiden kuljetuksen tai luovutuksen este syntyi taikka toimittaa tavarat takaisin tavaroiden lähettäjälle sovittuaan asiasta kyseisen valtion tulliviranomaisten kanssa. Tässä kohdassa tarkoitettu määräaika on nopeasti pilaantuvien tavaroiden osalta neljä vuorokautta.

3. Kuljetusyhtiöllä on oikeus määrätä tavaroista noudattamatta artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja määräaikoja, jos välittömät toi-

Статья 41

Препятствия к перевозке и выдаче груза

1. Если возникло препятствие к перевозке груза или к выдаче груза по причинам, не зависящим от перевозчика, то перевозчик должен немедленно запросить указание от отправителя груза о дальнейших действиях во всех следующих случаях:

1) если перевозчик не может произвести перевозку груза с изменением первоначального пути следования;

2) если продолжение перевозки невозможно по другим причинам, не зависящим от перевозчика;

3) если перевозчик по не зависящим от него причинам не может выдать груз получателю;

4) получатель не явился для получения груза.

Во всех остальных случаях при возникновении препятствий к перевозке или выдаче груза по причинам, не зависящим от перевозчика, он решает, запросить ли указание отправителя или произвести перевозку груза до станции назначения с изменением первоначального пути следования.

2. Если в течение восьми суток после запроса отправителя не поступают указания или поступают указания отправителя о действиях с грузом, которые невозможно выполнить путем принятия разумных мер, перевозчик вправе распорядиться грузом в соответствии с законодательством того государства, на территории которого произошло препятствие к перевозке или выдаче груза, или доставить его обратно отправителю груза, согласовав это с таможенными органами данного государства. В отношении скоропортящихся грузов время поступления указаний, предусмотренное настоящим пунктом, составляет четверо суток.

3. Перевозчик имеет право распорядиться грузом без соблюдения установленных в пункте 2 настоящей

menpiteet ovat tavaroiden kunnon vuoksi välttämättömiä.

4. Jos tavara on myyty, on myynnistä saatu summa, josta on vähennetty kuljetusyhtiölle maksettavat maksut, annettava korvausvaatimusmenettelyn mukaisesti lähettäjälle. Jos myynnistä saatu summa ei kata tavarasta aiheutuvia kuluja, lähettäjä maksaa erotuksen.

5. Jos lähettäjä on rahtikirjassa antanut ohjeita siitä, kuinka tavaroiden kanssa menetellään tavaroiden kuljetus- tai luovutusesteen ilmetessä, kuljetusyhtiö menettelee tavaroiden suhteen lähettäjän ohjeiden mukaisesti. Jos ohjeita ei voida toteuttaa, kuljetusyhtiön on meneteltävä artiklan 1 – 3 kohtien määräysten mukaisesti.

6. Jos tavaroiden kuljetus- tai luovutusesteet aiheutuivat kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä, tavarasta määräämään oikeutetun on korvattava kuljetusyhtiölle kaikki sille tavaroiden kuljetus- tai luovutusesteistä aiheutuneet kustannukset.

статьи сроков, если состояние груза требует осуществления неотложных мероприятий.

4. Если груз был реализован, то вырученная от реализации сумма, за вычетом платежей, причитающихся перевозчику, выдается в претензионном порядке отправителю. Если вырученная сумма не покрывает начисленных на груз платежей, то отправитель выплачивает разницу.

5. Если отправитель в накладной дал указания о том, как поступить с грузом в случае возникновения препятствий к перевозке и выдаче груза, то перевозчик поступает с грузом согласно указаниям отправителя. Если выполнение этих указаний невозможно, перевозчик руководствуется предписаниями пунктов 1 - 3 настоящей статьи.

6. Если препятствия к перевозке груза или его выдаче возникли по причинам, не зависящим от перевозчика, то лицо, имеющее право распорядиться грузом, должно возместить перевозчику все расходы, понесенные им в связи с препятствием к перевозке или выдаче груза.

42 artikla

Tavaroiden pidätys

1. Kaikkien kuljetussopimuksesta johtuvien maksujen tai sopimuksen perusteella perittävien maksujen vakuudeksi kuljetusyhtiöllä on oikeus pidättää kyseisellä kuljetussopimuksella kuljetettava tavaralähetys. Tämä oikeus pysyy voimassa niin kauan kuin tavara on kuljetusyhtiön hallussa.

2. Pidätys tapahtuu määrämaassa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

Статья 42

Удержание груза

1. В обеспечение всех платежей, вытекающих из договора перевозки или взимаемых на основе настоящего Соглашения, перевозчик вправе удерживать груз, перевозимый по данному договору перевозки. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в ведении перевозчика.

2. Удержание осуществляется в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

43 artikla

Tavaroiden katoaminen

Статья 43

Утрата груза

1. Ellei tavaroita ole luovutettu vastaanottajalle tavaroiden kuljetuksen määräajan päätyttyä, lähettäjällä tai vastaanottajalla on oikeus lähettää kuljetusyhtiölle ilmoitus tavaroiden etsinnästä. Tavaroiden etsintäilmoitus ei ole korvausvaatimus kadonneista tavaroista. Tavarat katsotaan kadonneiksi, jos niitä ei ole luovutettu vastaanottajalle tämän vaatimuksesta 30 vuorokauden kuluessa kuljetusmääräajan päättymisestä.

2. Jos tavarat ovat saapuneet määräasemalle 30 vuorokauden kuluttua kuljetusmääräajan päättymisestä, kuljetusyhtiön on ilmoitettava tästä vastaanottajalle. Saatuaan ilmoituksen tavarantoimituksesta vastaanottaja voi 30 vuorokauden kuluessa vaatia, että tavara luovutetaan hänelle jollakin kuljetusreitillä varrella olevalla asemalla. Vastaanottajan on maksettava ainoastaan kuljetusmaksu alkuperäiseltä lähetysasemalta sille asemalle, jolla tavara luovutetaan, ja palautettava saamansa korvaussumma, josta on vähennetty korvaukseen mahdollisesti sisällytetty kuljetusmaksu. Vastaanottaja voi kuitenkin esittää korvausvaatimuksen kuljetusmääräajan ylittämisestä.

3. Jos 2 kohdassa mainittua luovuttamisvaatimusta ei ole esitetty tai jos kadonnut tavara löytyy yli vuoden kuluttua vahingonkorvauksen maksamisesta, kuljetusyhtiöllä on oikeus määrätä tavarasta määrämään sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

44 artikla

Tavarantoimituksen katoamisen, vahingoittumisen tai pilaantumisen määrittäminen

1. Jos kuljetusyhtiö toteaa tai olettaa tai tavarasta määräämään oikeutettu väittää, että tavara on kadonnut osittain, vahingoittunut tai pilaantunut, kuljetusyhtiön on tarkistettava sen kunto ja tarvittaessa myös sen paino, ja laadittava ilman viivytystä kaupallinen tarkastusprotokolla, johon on kirjattava tavarantoimituksen kunto ja vahingoittumisen, pilaantumisen tai

1. Если по истечении срока доставки груза он не выдан получателю, то отправитель или получатель имеет право подать перевозчику заявление о розыске груза. Заявление о розыске груза не является предъявлением претензии за утраченный груз. Груз считается утраченным, если он не выдан получателю по его требованию в течение 30 суток со дня истечения срока доставки.

2. Если груз прибыл на станцию назначения по истечении 30 дней после истечения срока доставки, то перевозчик должен поставить об этом в известность получателя. В течение 30 суток после получения извещения о том, что груз найден, получатель может потребовать, чтобы груз был выдан ему на одной из станций пути следования. При этом получатель должен уплатить только провозную плату от первоначальной станции отправления до станции выдачи груза и вернуть полученную им сумму возмещения за вычетом провозной платы, которая возможно была включена в эту сумму. В этом случае за получателем сохраняется право предъявления претензии на возмещение за просрочку доставки груза.

3. Если упомянутое в пункте 2 настоящей статьи заявление о выдаче груза не было подано или груз был найден по истечении одного года после выплаты суммы возмещения, перевозчик вправе распорядиться грузом в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

Статья 44

Определение недостатка, повреждения (порчи) груза

1. Если перевозчик обнаружил или предполагает недостаток, повреждение (порчу) груза или если это утверждает лицо, имеющее право распоряжения грузом, то перевозчик обязан произвести проверку состояния груза (а при необходимости - и его массы) и без задержки составить коммерческий акт, в

osittaisen katoamisen syyt ja määrä. Tavarasta määräämään oikeutetulle on varattava mahdollisuus olla läsnä tarkastuksessa.

2. Jos tavarasta määräämään oikeutettu pyytää kaupallisen tarkastuspöytäkirjan yhtä kappaletta itselleen, se on annettava hänelle maksutta.

3. Tavarasta määräämään oikeutettu voi kieltäytyä vastaanottamasta tavaraa, kunnes havaittu tavarahan vahingoittuminen, pilaantuminen tai osittainen katoaminen on todettu kaupallisella tarkastuspöytäkirjalla.

4. Jos kuljetusyhtiö ei laadi kaupallista tarkastuspöytäkirjaa, tavarasta määräämään oikeutettu voi kieltäytyä vastaanottamasta tavaraa, vaikka on vastaanottanut rahtikirjan ja maksanut kuljetusmaksut.

5. Jos tavarasta määräämään oikeutettu ei hyväksy kaupallisessa tarkastuspöytäkirjassa mainittuja asioita tai kuljetusyhtiö on kieltäytynyt laatimasta kaupallista tarkastuspöytäkirjaa tavarahan luovuttamisen yhteydessä, tavarasta määräämään oikeutetulla on oikeus vaatia tavarahan kunnan ja painon tarkastamista sekä vahingoittumisen, pilaantumisen tai osittaisen katoamisen syiden ja suuruuden toteamista asiantuntijan suorittaman tarkastuksen perusteella.

45 artikla

Kuljetusyhtiöiden yhteisvastuu

1. Kuljetusyhtiöt ovat yhteisvastuussa lähettäjälle tai vastaanottajalle kuljetussopimuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta tämän sopimuksen mukaisesti.

2. Vastaanottaessaan tavarahan kuljetettavaksi rahtikirjoineen kuljetusyhtiö tulee osalliseksi kuljetussopimukseen ja sitoutuu siitä johtuviin velvollisuuksiin.

3. Kuljetusyhtiö vastaa kuljetussopimuksen mukaisten velvollisuuksiensa asianmukaisesti

ktorom должно быть зафиксировано его состояние и указаны причины и размер повреждения (порчи) или недостатки груза. Для лица, имеющего право распоряжения грузом, должна быть обеспечена возможность присутствовать при проверке.

2. По просьбе лица, имеющего право распоряжения грузом, один экземпляр коммерческого акта выдается ему бесплатно.

3. Лицо, имеющее право распоряжения грузом, может отказаться от получения груза до тех пор, пока не будут удостоверены коммерческим актом обнаруженные повреждение (порча) или недостатка груза.

4. В случае если перевозчик не составит коммерческий акт, то лицо, имеющее право распоряжения грузом, может отказаться принять груз, даже если им принята накладная и уплачены провозные платежи.

5. Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, не признает факты, установленные в коммерческом акте, или если перевозчик отказывается составить коммерческий акт при выдаче груза, данное лицо вправе потребовать проверки состояния и массы, а также установления причин и размеров повреждения (порчи) или недостатки груза путем проведения экспертизы.

Статья 45

Солидарная ответственность перевозчиков

1. Перевозчики несут солидарную ответственность перед отправителем или получателем за надлежащее исполнение договора перевозки в порядке и пределах, установленных настоящим Соглашением.

2. Перевозчик, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.

3. Перевозчики несут ответственность за надлежащее исполнение своих

ta täytäntöönpanosta siihen saakka, kunnes tavara on luovutettu vastaanottajalle.

обязательств по договору перевозки груза до момента выдачи груза получателю.

46 artikla

Статья 46

Yleiset määräykset kuljetusyhtiön vastuusta ja kuljetusyhtiön vastuusta vapautumisen perusteet

Общие положения об ответственности перевозчика и основания для освобождения перевозчика от ответственности

1. Kuljetusyhtiö on tämän sopimuksen mukaisesti vastuussa vahingosta, joka aiheutuu tavarahan kuljetusmääräajan ylittämisestä, tavarahan katoamisesta kokonaan tai osittain taikka vahingoittumisesta, kuljetettavaksi ottamisesta vastaanottajalle luovuttamiseen asti.

1. В соответствии с настоящим Соглашением перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный вследствие просрочки доставки груза, полной утраты, недостачи или повреждения груза с момента приема груза к перевозке до момента выдачи груза получателю.

2. Kuljetusyhtiö vapautuu vastuusta tavaroiden kuljetussopimuksen mukaisten velvollisuuksiensa täyttämättä jättämisestä tai puutteellisesta täyttämisestä, jos tällainen täyttämättä jättäminen tai puutteellinen täyttäminen johtui:

2. Перевозчик освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору перевозки груза, если такое неисполнение или ненадлежащее исполнение произошло:

1) syistä, joita kuljetusyhtiö ei voinut estää ja joiden korjaaminen ei riippunut siitä,

1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

2) lähettäjältä tai vastaanottajasta tai muista tavarasta määräämään oikeutetuista henkilöistä johtuen tai

2) по вине отправителя, получателя либо иного лица, имеющего право распоряжения грузом;

3) tavaroiden toimittamisen viivästyksestä, joka johtui jomman kumman osapuolen viranomaisten vaatimuksesta kuljetusyhtiöstä riippumattomista syistä.

3) в случае задержки груза по требованию органов государственной власти одной из Сторон по причинам, не зависящим от перевозчика.

3. Kuljetusyhtiö ei myöskään ole vastuussa:

3. Кроме того, перевозчик не несет ответственности:

1) tavaroiden painovajauksesta, jos kollien lukumäärä on oikea ja päällys on ehjä eikä myöskään ilman päällystä kuljetettavien tavaroiden painovajauksesta, jos niissä ei ole ulkoisia merkkejä tavarahan kajoamisesta ja kollien lukumäärä on oikea,

1) за недостачу массы груза при полном количестве мест и исправной таре либо при полном количестве мест, если груз перевозился без тары, при отсутствии внешних признаков доступа к грузу;

2) puuttuvista irtotavaroista tai varaosista, jotka ovat sinetöidyissä autoissa, traktoreissa tai muissa omalla konevoimallaan kulkevissa koneissa, intermodaaliyksiköissä, jos niissä oli vastaanottajalle luovutettaessa lähettäjän asettamat ehjät sinetit,

2) за недостачу съемных и запасных частей, находящихся в опломбированных автомобилях, тракторах и других самоходных машинах, интермодальных транспортных единицах, если они выданы получателю за исправными пломбами отправителя;

3) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, ka-

3) за недостачу, утрату, повреждение

toamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta kuormaamiseen tai purkamiseen liittyvistä syistä, jos kuormaamisen tai purkamisen oli suorittanut lähettäjä tai vastaanottaja,

4) avovaunussa kuljetettaviksi otettujen tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta silloinkaan, kun lähettäjä on käyttänyt tavaroiden peittämiseen keinoja, jotka sallitaan tällaiseen kuljetukseen lähtömaan lainsäädännön mukaan ja jos tavarat saapuivat ehjässä vaunussa ilman matkalla tapahtuvaa siirtokuormausta eikä niissä ole merkkejä, jotka todistaisivat tavaroiden vahingoittumisesta kuljetuksen aikana,

5) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta, jos ne johtuivat pakattavien tavaroiden pakkauksen puuttumisesta tai huonokuntoisuudesta, mitä ei olisi voinut todeta ulkoisen tarkastuksen yhteydessä otettaessa tavaroita kuljetettaviksi, tai vahingoittuminen ja pilaantuminen ovat aiheutuneet tavaroiden, päälläyksen ja pakkauksen luonnollisista ja fyysisistä erityisominaisuuksista,

6) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta tavaroiden luonnollisen vähenemismäärän mukaisina määrinä, jotka määrittellään 48 artiklassa,

7) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta, koska lähettäjä jätti kuljetettaviksi tavaroita virheellisillä, epätarkoilla tai puutteellisilla nimikkeillä,

8) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta, jos tämä tapahtui kuljetettaessa tavaraa erityisehdoilla ja vastuusta vapautuminen on määriteltä näissä erityisehdoissa,

9) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta, jos tämä tapahtui kuljetettaessa tavaroita lähettäjän tai vastaanottajan saattajien seuraamana tai

10) tavaroiden osittaisesta katoamisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai pilaantumisesta siksi, että lähettäjä oli kuormannut

(porчу) груза, которые произошли вследствие погрузки или выгрузки груза, если погрузка или выгрузка обеспечивалась отправителем или получателем;

4) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке на открытом подвижном составе, в том числе в случае, если отправителем используются средства для укрытия груза, допускаемого к такой перевозке законодательством, действующим в государстве отправления, если груз прибыл в исправном вагоне без перегрузки в пути и не имеется признаков, которые свидетельствовали бы о несохранности груза во время перевозки;

5) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие отсутствия упаковки для грузов, которые должны быть упакованы, или ее неудовлетворительного состояния, которое не могло быть замечено при наружном осмотре при приеме груза к перевозке, а также вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);

6) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза в пределах норм естественной убыли грузов, определяемой в соответствии со статьей 48 настоящего Соглашения;

7) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие того, что отправитель сдал к перевозке груз под неправильным, неточным или неполным наименованием;

8) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли при перевозке груза на особых условиях и освобождение от ответственности было предусмотрено этими особыми условиями;

9) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли при перевозке груза с проводниками отправителя или получателя;

10) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие того, что отправитель

tavarat kyseisten tavaroiden kuljetukseen soveltumattomaan vaunuun tai intermodaaliyksikköön.

произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или интермодальную транспортную единицу.

47 artikla

Статья 47

Todistustaakka

Бремя доказывания

1. Vapautuakseen vastuusta kuljetusyhtiö on velvollinen todistamaan, että tavaroiden katoaminen, osittainen katoaminen, vahingoittuminen tai pilaantuminen johtui sopimuksen 46 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista olosuhteista.

1. Бремя доказывания того, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пункте 2 статьи 46 настоящего Соглашения, возлагается на перевозчика.

2. Jos todetaan, että tavaroiden katoaminen, osittainen katoaminen, vahingoittuminen tai pilaantuminen on aiheutunut 46 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista syistä, katsotaan, että tavaroiden katoaminen, osittainen katoaminen, vahingoittuminen tai pilaantuminen on näiden olosuhteiden seurausta, jollei lähettäjä tai vastaanottaja toisin näytä toteen.

2. Если будет установлено, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пункте 3 статьи 46 настоящего Соглашения, то считается, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие этих обстоятельств, если отправитель или получатель не докажет иного.

48 artikla

Статья 48

Vastuun rajoitukset tavaroiden painovajauksissa

Ограничение ответственности при недостатке массы груза

1. Kun on kyse tavaroista, jotka erityisominaisuuksiensa vuoksi ovat kuljetuksen aikana alttiita painon vähenemiselle, kuljetusyhtiö vastaa ainoastaan painovajauksen siitä määrästä, joka ylittää alla luetellun vähenemisvaran prosenteissa:

1. В отношении груза, который по своим особым свойствам подвержен естественной убыли в массе при перевозке, перевозчик ответствен лишь за ту часть недостачи массы, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

1) 2 prosenttia nestemäisten aineiden tai käsittelemättöminä (tuoreina) tai kosteina kuljetettavaksi jätettyjen tavaroiden painosta tai

1) два процента от массы жидких или сданных в необработанном (свежем) или сыром состоянии грузов;

2) 1 prosentti kuivien tavaroiden painosta.

2) один процент от массы сухих грузов.

2. Artiklan 1 kohtaa ei sovelleta, jos tavaroiden lähettäjä tai vastaanottaja näyttää toteen, että tavaroiden painon väheneminen on aiheutunut kuljetusyhtiöistä johtuvista syistä.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не применяются, если отправителем или получателем груза будет доказано, что уменьшение массы груза произошло по причинам, зависящим от перевозчика.

3. Jos useita kolleja kuljetetaan samalla rahtikirjalla, lasketaan painon vähenemisvara jokaisesta kollista erikseen, jos niiden painot

3. Если по одной накладной перевозятся несколько мест груза, то убыль исчисляется для каждого места, если его

on merkitty erikseen rahtikirjaan tai ne voidaan todeta muulla tavalla.

4. Jos tavara on kokonaan kadonnut tai yksittäisiä kolleja puuttuu, vahingonkorvausta laskettaessa ei sovelleta artiklan 1 kohtaa.

49 artikla

Vahinko-olettama uudelleen kuljetettavaksi jätettäessä

Jos kuljetettaessa tavaroita kolmannesta valtiosta, kuljetussopimuksen muuttamisen jälkeen todetaan tavaroiden osittain kadonneen, vahingoittuneen tai pilaantuneen, oletetaan osittaisen katoamisen, vahingoittumisen tai pilaantumisen tapahtuneen viimeisen kuljetussopimuksen aikana, jos lähetys on jätetty uudelleen kuljetettavaksi sellaisena kuin se on saapunut paikkaan, jossa se on jätetty uudelleen kuljetettavaksi.

50 artikla

Korvauksen määrä tavaran katoamisesta kokonaan tai osittain

1. Kokonaan tai osittain kadonneesta tavarasta suoritettava korvaus ei saa ylittää kadonneen tai osittain kadonneen tavaran käypää arvoa.

2. Kadonneen tai osittain kadonneen tavaran käypä arvo määritellään tavarantoimittajan laskussa mainitun hinnan mukaan.

3. Jos kadonneen tai osittain kadonneen tavaran käypää arvoa ei voida määritellä tavarantoimittajan laskun perusteella, se määritellään pitäen lähtökohtana vastaavan tavaran hintaa lähtöpaikalla.

4. Jos kadonneen tai osittain kadonneen tavaran arvoa ei voida määritellä edellä mainitulla tavalla, arvo määritellään asiantuntijalausunnon perusteella.

масса была отдельно указана в накладной или может быть установлена иным способом.

4. В случае полной утраты груза или недостачи нескольких мест при расчете возмещения не применяются положения пункта 1 настоящей статьи.

Статья 49

Предположение об утрате при переотправлении

Если при перевозке грузов из третьего государства после переоформления договора перевозки установлены недостача, повреждения или порча груза, предполагается, что такие недостача, повреждение или порча произошли во время действия последнего договора перевозки, если отправка была переотправлена в том неизменном состоянии, в каком она прибыла в место переотправки.

Статья 50

Размер возмещения при утрате или недостаче груза

1. Размер возмещения за утрату или недостачу груза не может превышать действительную стоимость утраченного или недостающего груза.

2. Действительная стоимость утраченного или недостающего груза определяется по цене, указанной в счете поставщика.

3. Если действительная стоимость утраченного или недостающего груза не может быть определена на основании счета поставщика, она определяется исходя из стоимости, которая взимается за аналогичные товары в месте отправления грузов.

4. Если стоимость утраченного или недостающего груза не может быть определена в вышеупомянутом порядке, она определяется путем проведения экспертизы.

5. Jos korvaussumman perusteena olevissa asiakirjoissa kadonneen tai osittain kadonneen tavarahan arvoa ei ole ilmoitettu sen valtion valuutassa, missä korvausvaatimus esitetään, valuutta muunnetaan sen valtion ja maksupäivän kurssin mukaiseksi valuutaksi, jossa korvausvaatimuksen mukainen maksu on maksettava.

6. Lisäksi korvataan kadonneen tavarahan tai sen kadonneen osan kuljetusyhtiölle maksetut kuljetusmaksut, jos ne eivät sisälly tavarahan hintaan. Tullimaksut ja muut kuljetukseen liittyvät maksut korvataan sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Kuljetusyhtiö ei korvaa sellaisia lähettäjän tai vastaanottajan kustannuksia ja tappioita, jotka eivät ole aiheutuneet kuljetussopimuksista.

51 artikla

Korvauksen määrä tavaroiden vahingoittumisesta ja pilaantumisesta

1. Jos tavara on vahingoittunut, kuljetusyh-tiön on korvattava tavarasta määräämään oikeutetulle tavarahan arvon alentumisen määrä, mutta ei muita vahinkoja.

Tavarahan arvo määritellään 50 artiklan mukaisesti.

2. Korvaus ei saa kuitenkaan ylittää määrää:

1) joka korvataan tavaralahetyksen kokonaan kadotessa, jos koko lähetyksen arvo on vahingoittumisen johdosta alentunut tai

2) joka korvataan tavaralahetyksen osan kadotessa, jos ainoastaan lähetyksen osan arvo on vahingoittumisen johdosta alentunut.

5. Если в документах, являющихся основанием для исчисления суммы возмещения, стоимость утраченного или недостающего груза не выражена в валюте государства, где заявлена претензия, то пересчет из одной валюты в другую должен быть произведен по курсу дня и государства, где должен быть произведен платеж по претензии.

6. Кроме этого, подлежат возмещению провозные платежи по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в цену груза и были уже оплачены перевозчику. Таможенные и прочие платежи, связанные с перевозкой, подлежат возмещению в соответствии с применяемым законодательством. Перевозчик не возмещает расходы и убытки отправителя или получателя, не вытекающие из договора перевозки.

Статья 51

Размер возмещения при повреждении (порче) груза

1. В случае повреждения груза перевозчик должен возместить лицу, имеющему право распоряжения им, такую сумму, на которую понизилась стоимость груза, без возмещения других убытков. Определение стоимости груза производится в порядке, предусмотренном статьей 50 настоящего Соглашения.

2. При этом размер возмещения не должен превышать:

1) размер возмещения за утрату груза, если вследствие повреждения понижена стоимость всей отправки груза;

2) размер возмещения за недостачу груза, если вследствие повреждения понижена стоимость только части отправки груза.

52 artikla

Korvauksen määrä tavarahan kuljetusmääräajan ylittämistä

1. Kuljetusyhtiön vastuu kuljetusmääräajan ylittämistä syntyy vain silloin, kun tavarahan koko kuljetusmääräaika on ylitetty.

2. Kuljetusyhtiö vastaa tavaroiden toimitamisesta 39 artiklassa määriteltujen kuljetusmääräaikaohjen mukaisesti. Kuljetusyhtiön on maksettava korvaus vastaanottajalle kuljetusmääräajan ylittämistä seuraavasti:

- 6 prosenttia kuljetusmaksusta viivästymisen ollessa enintään 1/10 koko kuljetusmääräajasta,

- 12 prosenttia kuljetusmaksusta viivästymisen ollessa yli 1/10, mutta enintään 2/10 koko kuljetusmääräajasta,

- 18 prosenttia kuljetusmaksusta viivästymisen ollessa yli 2/10, mutta enintään 3/10 koko kuljetusmääräajasta,

- 24 prosenttia kuljetusmaksusta viivästymisen ollessa yli 3/10, mutta enintään 4/10 koko kuljetusmääräajasta tai

- 30 prosenttia kuljetusmaksusta viivästymisen ollessa yli 4/10 koko kuljetusmääräajasta.

Korvaus tavarahan kuljetusmääräajan ylittämistä saa olla enintään 30 prosenttia kuljetusmaksusta, lukuun ottamatta tapauksia, jotka on esitetty artiklan 3 kohdassa.

3. Jos näytetään toteen, että kuljetusmääräajan ylittämistä on aiheutunut taloudellista vahinkoa tavarasta määräämään oikeutetulle, niin suoritettava vahingonkorvaus ei saa ylittää koko kuljetusmaksun määrää.

4. Jos samanaikaisesti sekä tavarahan kuljetusmääräaika on ylittynyt että tavara kadonnut, kuljetusyhtiö on vastuussa vain tavarahan katoamisesta.

5. Jos samanaikaisesti kuljetusmääräajan ylittyessä tavara on kadonnut osittain, tai vahingoittunut tai pilaantunut, kuljetusyhtiö

Статья 52

Размер возмещения за просрочку доставки груза

1. Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза возникает только в случае просрочки всего срока доставки груза.

2. Перевозчик несет ответственность за доставку груза в соответствии со сроками, определенными статьей 39 настоящего Соглашения. В случае просрочки доставки груза перевозчик обязан уплатить получателю возмещение в следующих размерах:

- 6 процентов провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;

- 12 процентов провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки;

- 18 процентов провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки;

- 24 процентов провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки;

- 30 процентов провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки.

Размер возмещения в случае нарушения срока доставки груза не должен превышать 30 процентов провозной платы, за исключением случаев, указанных в пункте 3 настоящей статьи.

3. Если будет доказано, что вследствие просрочки доставки у лица, имеющего право распоряжения грузом, возникли убытки, то размер возмещения таких убытков не должен превышать полную провозную плату.

4. В случае если одновременно с просрочкой доставки груза произошла утрата груза, перевозчик несет ответственность только за утрату груза.

5. В случае если одновременно с просрочкой доставки груза произошла недостача или повреждение (порча) груза,

tiö maksaa korvauksen kuljetusmääräajan ylittämisestä tavarán jäljellä olevasta, vahingoittumattomasta osasta.

перевозчик уплачивает возмещение за просрочку доставки неутраченной, неповрежденной части груза.

53 artikla

Статья 53

Tavaroiden kuljetussopimusta koskevat korvausvaatimukset

Претензии по договору перевозки груза

1. Oikeus esittää kuljetussopimukseen perustuvia korvausvaatimuksia on:

1. Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит:

1) lähettäjällä niin kauan kuin sillä on oikeus muuttaa tavarán kuljetussopimusta,

1) отправителю - до тех пор, пока он имеет право на изменение договора перевозки груза;

2) vastaanottajalla siitä lähtien, kun se on 36 artiklan mukaisesti muuttanut tavarán kuljetussopimusta tai se on saanut rahtikirjan taikka näyttänyt kuljetusyhtiölle oikeutensa esittämällä rahtikirjan kaksoiskappaleen tai

2) получателю - с момента изменения им договора перевозки груза в соответствии с положениями статьи 36 настоящего Соглашения, с момента выдачи ему накладной или предъявления получателем своих прав перевозчику с представлением дубликата накладной;

3) maksettujen summien palauttamisen osalta henkilöllä, joka on suorittanut maksut. Oikeutta esittää korvausvaatimus ei saa siirtää.

3) в части возврата уплаченных сумм - лицу, которое произвело данный платеж. Переуступка права требования не допускается.

2. Lähettäjän on esitettävä tavarán kuljetusta koskeva korvausvaatimus tavarán kuljetettavaksi ottaneelle kuljetusyhtiölle ja vastaanottajan vastaavasti tavarán luovuttaneelle kuljetusyhtiölle. Korvausvaatimukset esitetään kirjallisessa muodossa ja niissä on mainittava asianmukaiset perustelut ja aiheutetun vahingon määrä.

2. Претензии по перевозке груза должны быть предъявлены отправителем к перевозчику, принимавшему груз для перевозки, а получателем - к сдающему перевозчику. Претензии предъявляются в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы причиненного ущерба.

3. Maksettujen summien palauttamista koskevat korvausvaatimukset on esitettävä sille kuljetusyhtiölle, joka on perinyt nämä maksut.

3. Претензии о возврате уплаченных сумм предъявляются к тому перевозчику, который взыскал эти платежи.

4. Korvausvaatimukset on esitettävä erikseen jokaisesta rahtikirjasta, lukuun ottamatta:

4. Претензия предъявляется по каждой накладной в отдельности, за исключением:

1) maksun palauttamista koskevaa korvausvaatimusta, joka voidaan esittää useiden rahtikirjojen osalta tai

1) претензии о возврате провозных платежей. Такая претензия может предъявляться по нескольким накладным;

2) rahtikirjoja, joista on laadittu yksi kaupallinen tarkastuspöytäkirja, jolloin korvausvaatimus esitetään kaikista kaupallisessa tarkastuspöytäkirjassa mainituista lähetyksistä.

2) случаев, когда по нескольким накладным составлен один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.

5. Korvausvaatimuksen voi esittää lähettäjän tai vastaanottajan puolesta kolmas osa-

5. Претензия может быть предъявлена от имени отправителя или получателя

puoli lähettäjän tai vastaanottajan valtuutuksella siinä valtiossa sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti, jossa korvausvaatimuksen vastaanottava kuljetusyhtiö on rekisteröity.

6. Tehtäessä tavarankuljetusta koskeva korvausvaatimus lähettäjän on esitettävä rahtikirjan kaksoiskappale ja vastaanottajan rahtikirja tai sen kadottua kuljetuksen aikana rahtikirjan kaksoiskappale. Jos rahtikirja on sähköisessä muodossa, on se esitettävä myös tulosteena.

7. Korvausvaatimukseen on liitettävä edellä lueteltujen asiakirjojen lisäksi asiakirjat, jotka vahvistavat tavarankuljetuksen arvonnäiden tai sen arvonnäiden alenemisen sekä tarvittaessa myös muut asiakirjat, joilla korvausvaatimusta perustellaan. Rahtikirja, rahtikirjan kaksoiskappale, kuljetusyhtiön laatima kaupallinen tarkastuspöytäkirja tavarankuljetuksen osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta ja muut asiakirjat on liitettävä korvausvaatimukseen alkuperäisinä tai oikeaksi todistettuina jäljennöksinä.

8. Kuljetusyhtiön on käsiteltävä korvausvaatimus ja annettava vastaus korvausvaatimuksen esittäjälle tai suoritettava tälle kuuluvaa korvaus 180 päivän kuluessa korvausvaatimuksen jättöpäivästä, joka on vahvistettu postileimalla tai kuljetusyhtiön kuittauksella korvausvaatimuksen vastaanotosta.

9. Hylätessään korvausvaatimuksen osittain tai kokonaan kuljetusyhtiön on ilmoitettava vaatimuksen esittäjälle korvausvaatimuksen hylkäämisen perustelut ja samalla palautettava korvausvaatimukseen liitetyt asiakirjat.

10. Jos korvausvaatimus on laadittu vastoin tässä artiklassa määrättyä menettelyä, kuljetusyhtiö palauttaa sen käsittelemättä korvausvaatimuksen esittäjälle viimeistään 15 päivän kuluttua sen kuljetusyhtiölle saapumispäivästä ilmoittaen palautuksen syyn. Näissä tapauksissa 56 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu aika ei keskeydy. Jos kuljetusyhtiö palauttaa korvausvaatimuksen esittäjälle vaatimuksen myöhemmin kuin 15 päivän kuluttua, aika keskeytyy seuraavasta päivästä siitä, kun tä-

third party by means of the completion of the consignment note by the sender or the recipient in accordance with the applicable legislation of the State in which the carrier is registered, to which a claim is presented.

6. Upon presentation of a claim for carriage of goods, the sender must submit a duplicate of the consignment note, and the recipient - a duplicate of the consignment note in the event of its loss during carriage - a duplicate of the consignment note. If the consignment note is in electronic form, it must also be submitted in printed form.

7. In addition to the claims listed above, documents supporting the value of the goods or the reduction of their value, and other documents, which are necessary and other documents, which are necessary to substantiate the claim. The consignment note, duplicate of the consignment note, commercial act, drawn up by the carrier for partial loss or damage to the goods, and other documents must be submitted to the claim in originals or in duly certified copies.

8. The carrier is obliged to consider the claim and give an answer to the claimant or pay to him the sum due within 180 days from the date of presentation of the claim, confirmed by a postal stamp or a receipt of the carrier in receipt of the claim.

9. In case of partial or full rejection of the claim, the carrier must inform the claimant of the reasons for the rejection of the claim and simultaneously return the documents submitted to the claim.

10. If the claim is rejected in violation of the procedure laid down in this article, the carrier must return the claim to the claimant without processing within 15 days of its receipt by the carrier, with indication of the reasons for its return. In such cases, the running of the period of limitation is suspended. The period of limitation provided for in paragraph 3 of article 56 of the present Convention shall apply. If the carrier returns the claim to the claimant

mä määräaika päättyy siihen päivään saakka, jolloin kuljetusyhtiö lähettää korvausvaatimuksen esittäjälle. Jos kuljetusyhtiö palauttaa tällaisen korvausvaatimuksen sen esittäjälle, korvausvaatimusta ei katsota hylätyksi eikä se oikeuta korvausvaatimusten esittäjää viemään kannetta oikeuteen.

претензию позже 15-дневного срока, то течение срока приостанавливается со следующего дня после истечения этого срока до дня отправления перевозчиком заявителю претензии. Возвращение перевозчиком заявителю такой претензии не является ее отклонением и не дает заявителю претензии права обратиться с иском в судебные органы.

54 artikla

Kuljetussopimukseen perustuva kanneoikeus

1. Kuljetussopimukseen perustuva kanneoikeus kuuluu sille henkilölle, jolla on oikeus esittää korvausvaatimus kuljetusyhtiölle. Kanne voidaan esittää sille kuljetusyhtiölle, jolle korvausvaatimus on esitetty, jollei kuljetusyhtiö ole noudattanut 53 artiklassa korvausvaatimuksen käsittelylle määrättyä aikaa tai jos kuljetusyhtiö on tämän määräajan kuluessa ilmoittanut hakijalle korvausvaatimuksen hylkäämisestä joko kokonaan tai osittain.

2. Kanne voidaan esittää toimivaltaisessa tuomioistuimessa vain siinä valtiossa, jossa korvausvaatimuksen vastaanottava kuljetusyhtiö on rekisteröity.

Статья 54

Иски по договору перевозки

1. Право предъявления иска на основании договора перевозки принадлежит тому лицу, которое имеет право предъявить претензию к перевозчику. Иск может быть предъявлен к тому перевозчику, к которому была заявлена претензия, в случае, если перевозчиком не был соблюден срок рассмотрения претензии, установленный статьей 53 настоящего Соглашения, или если в течение этого же срока перевозчик уведомил заявителя об отклонении претензии полностью или частично.

2. Иск может быть предъявлен в надлежащем суде только в том государстве, где зарегистрирован перевозчик, которому была предъявлена претензия.

55 artikla

Korvausvaatimus- ja kanneoikeuden raukeaminen kuljetusyhtiötä vastaan

1. Kuljetussopimukseen perustuva oikeus esittää korvausvaatimuksia tai kanteita kuljetusyhtiötä vastaan raukeaa, kun tavarasta määräämään oikeutettu on vastaanottanut tavarat, lukuun ottamatta tämän artiklan 2 kohdassa mainittuja tapauksia.

2. Oikeus korvausvaatimuksen ja kanteen esittämiseen kuljetusyhtiölle ei raukea:

- 1) tavarat kuljetusmääräajan ylittämisen,
- 2) tavarat osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta:

- a) jos osittainen katoaminen tai vahingoitt-

Статья 55

Прекращение права на предъявление претензии и иска к перевозчику

1. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику по договору перевозки прекращается после принятия груза лицом, имеющим право распоряжения им, кроме случаев, указанных в пункте 2 настоящей статьи.

2. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику не прекращается:

- 1) за просрочку доставки груза;
- 2) за частичную утрату или повреждение груза:

- a) если частичная утрата или

tuminen on todettu 44 artiklan mukaisesti kaupallisella tarkastuspöytäkirjalla ennen kuin tavarasta määräämään oikeutettu on vastaanottanut tavarahan tai

b) jos kuljetusyhtiön olisi pitänyt täyttää 44 artiklan vaatimukset,

3) tavarahan kuljetussopimuksen mukaisten maksujen palauttamisesta tai

4) ulkoapäin huomaamattomista vahingoista, joiden olemassaolon tavarasta määräämään oikeutettu toteaa vasta tavarahan vastaanoton jälkeen, kuitenkin vain kaikkien alla lueteltujen ehtojen täytyessä:

a) kuljetusyhtiö ei ole antanut tavarasta määräämään oikeutetulle mahdollisuutta todeta tavarahan kuntoa määrääsemällä,

b) tavarasta määräämään oikeutettu on tavarahan vastaanottaessaan tehnyt 44 artiklan mukaisen, tavarahan kunnon toteamista koskevan pyynnön kirjallisesti,

c) tavarasta määräämään oikeutettu näyttää toteen, että vahinko on syntynyt tavarahan kuljetettavaksi ottamisen ja sen luovuttamisen välisenä aikana ja

d) puutteet todetaan seitsemän vuorokauden kuluessa tavarahan vastaanottamisesta.

повреждение были удостоверены в соответствии со статьей 44 настоящего Соглашения коммерческим актом до принятия груза лицом, имеющим право распоряжения;

б) если перевозчик должен был выполнить требования статьи 44 настоящего Соглашения;

3) на возврат уплаченных сумм по договору перевозки груза;

4) за такие незаметные снаружи недостатки, которые были обнаружены лишь после принятия груза лицом, имеющим право распоряжения грузом, но только при наличии всех нижеследующих обстоятельств:

а) перевозчик не предоставил возможности лицу, имеющему право распоряжения грузом, удостовериться на станции назначения о состоянии груза;

б) требование об удостоверении состояния груза в порядке, установленном статьей 44 настоящего Соглашения, было при получении груза заявлено в письменной форме лицом, имеющим право распоряжения грузом;

в) лицо, имеющее право распоряжения грузом, докажет, что ущерб произошел в период между приемом груза к перевозке и выдачей его;

г) недостатки были установлены в течение 7 суток с момента получения груза.

56 artikla

Korvausvaatimuksen ja kanteen vanhentuminen

1. Kuljetussopimukseen perustuvat korvausvaatimukset ja kanteet kuljetusyhtiötä vastaan, kuten myös kuljetusyhtiön korvausvaatimukset ja kanteet lähettäjää tai vastaanottajaa vastaan voidaan esittää vuoden kuluessa. Jos kannetta ei nosteta yhden vuoden kuluessa, oikeus korvaukseen menetetään.

2. Korvausvaatimuksen ja kanteen vanhentumisaika lasketaan alkavaksi:

1) siitä päivästä, jolloin tavara on luovutettu vastaanottajalle, kun kysymyksessä

Статья 56

Претензионная и исковая давность

1. Претензии и иски к перевозчику по договору перевозки, а также претензии и иски перевозчика к отправителям или получателям могут быть заявлены в течение одного года.

При непредъявлении иска в течение одного года право на возмещение утрачивается.

2. Начало течения срока претензионной и исковой давности исчисляется:

1) по претензиям и искам о возмещении за частичную утрату, повреждение груза,

on korvausvaatimus tai kanne tavarán osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta taikka tavarán kuljetusmääráajan ylittámisestä,

2) kun kysymyksessä on korvausvaatimus tai kanne tavarán kokonaan katoamisesta, 30 vuorokauden kuluttua kuljetusmääráajan pááttymisestä,

3) maksupáivástá tai, jos maksua ei ole suoritettu, siitä páivástá, jolloin tavara otettiin kuljetettavaksi, kun kysymyksessä on korvausvaatimus tai kanne kuljetusmaksujen tai korvausten suorittamisesta tai palauttamisesta tai kuljetusmaksuja koskevien laskelmien ja niissä tapahtuneiden virheiden korjaamisesta,

4) maksujen palauttamispáivástá, kun kyseessä on korvausvaatimus kuljetusyhtiön aikaisemmin palauttamista maksuista,

5) myyntipáivástá, kun kysymyksessä on korvausvaatimus tai kanne, joka koskee tavarán myynnistä saadun summan palauttamista,

6) matkalipun voimassaoloajan pááttymisestä, kun kysymyksessä on matkustajan korvausvaatimus tai kanne tai

7) muille kanteille, siitä páivástá, jolloin syntyivät olosuhteet, jotka ovat korvausvaatimuksen peruste.

3. Vanhentumisaika keskeytyy, jos kuljetusyhtiölle on 53 artiklan mukaisesti esitetty kirjallinen korvausvaatimus. Vanhentumisaika jatkuu siitä páivástá, jolloin kuljetusyhtiö on antanut kirjallisen vastauksen korvausvaatimuksen hylkäämisestä osittain tai kokonaan tai jättänyt vastaamatta korvausvaatimukseen 53 artiklan edellyttämässä 180 páiván määráajassa.

4. Uudelleen esitetyt, samansisältöiset korvausvaatimukset eivät keskeytä vanhentumisaikaa.

57 artikla

Takautumisoikeus ja takautumisvaatimuksen esittäminen

1. Kuljetusyhtiöllä, joka tämän sopimuksen perusteella on suorittanut korvausta,

a также за просрочку доставки груза - со дня выдачи груза получателю;

2) по претензиям и искам о возмещении за полную утрату груза - по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки;

3) по претензиям и искам об уплате или возврате провозных платежей, возмещений или по исправлениям расчетов и ошибок в подсчете провозных платежей - со дня уплаты или, если платеж не был произведен, - со дня приема груза к перевозке;

4) по претензиям перевозчика о возмещении сумм, ранее возвращенных перевозчиком, - со дня возврата этих сумм;

5) по претензиям и искам о возврате вырученных от продажи груза сумм - со дня продажи;

6) по претензиям и искам пассажиров - со дня окончания срока годности билета;

7) для остальных исков – со дня наступления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.

3. При предъявлении письменной претензии к перевозчику согласно статье 53 настоящего Соглашения течение срока давности приостанавливается. Течение этого срока давности продолжается с того дня, когда перевозчик дал письменный ответ о частичном или полном отклонении претензии или не дал ответа по претензии в 180-дневный срок согласно статье 53 настоящего Соглашения.

4. Повторные претензии, содержащие ранее предъявленные требования, не приостанавливают течения срока давности.

Статья 57

Право регрессных требований и предъявление регрессного требования

1. Перевозчик, уплативший на основании настоящего Соглашения

on takautumisoikeus toista kuljetukseen osallistunutta kuljetusyhtiötä kohtaan, jos on perusteet olettaa, että:

- toinen kuljetusyhtiö on aiheuttanut vahingon tai
- vahinko on molempien kuljetusyhtiöiden aiheuttama.

2. Suoritetuista korvauksista koskevat takautumisvaatimukset on esitettävä 75 vuorokauden kuluessa korvauksen todellisesta maksupäivästä lukien.

3. Takautumisvaatimuksen saaneen kuljetusyhtiön on 75 vuorokauden kuluessa vaatimuksen saamisesta ilmoitettava päätöksestään, ellei kuljetusyhtiöiden välinen sopimus määrää lyhyempää määräaika.

4. Kuljetusyhtiöllä, jolle on esitetty maksettua korvausta koskeva takautumisvaatimus, ei ole oikeutta kiistää sen korvauksen oikeellisuutta, jonka vaatimuksen esittävä kuljetusyhtiö on suorittanut, jos tuomioistuimien on sen vahvistanut ja jos vaatimuksen saaneelle kuljetusyhtiölle on annettu tieto haasteesta siten, että sillä on ollut mahdollisuus esiintyä väliintulijana oikeudenkäynnissä.

5. Kuljetusyhtiöllä, joka on tämän sopimuksen perusteella suorittanut korvausta, on oikeus esittää takautumisvaatimus kuljetukseen osallistunutta toista kuljetusyhtiötä kohtaan oikeusteitse.

IV LUKU

RAUTATIERAJALIKENNE

58 artikla

Rautatieraja-asemat

Liikennöintiä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä harjoitetaan seuraavien Suomen ja Venäjän välisellä valtakunnanrajalla sijaitsevien rautatierajaasemien kautta:

возмещение, имеет право регрессного требования к участвовавшему в перевозке перевозчику, если есть основания считать, что:

- другой перевозчик является виновным в причиненном ущербе;
- ущерб произошёл по вине обоих перевозчиков.

2. Регрессные требования по
выплатным возмещениям должны быть
предъявлены в течение 75 суток со дня
фактической уплаты суммы возмещения.

3. Перевозчик, получивший регрессное требование, должен в течение 75 суток со дня получения требования сообщить свое решение, если более короткий срок не предусмотрен соглашением между перевозчиками.

4. Перевозчик, к которому предъявлено регрессное требование по выплаченному возмещению, не вправе оспаривать правильность уплаты возмещения перевозчиком, предъявляющим это требование, если возмещение было определено в судебном порядке и если перевозчик, к которому предъявлено требование, был заблаговременно уведомлен о судебном вызове и имел возможность вступить в судебное дело.

5. Перевозчик, уплативший на основании настоящего Соглашения возмещение, вправе предъявить регрессные требования к другому участвовавшему в перевозке перевозчику в судебном порядке.

РАЗДЕЛ IV

ПОГРАНИЧНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Статья 58

Пограничные железнодорожные станции

Сообщение в международном прямом железнодорожном сообщении осуществляется через следующие пограничные железнодорожные станции на финляндско-российской

1. Matkustaja- ja tavaraliikenne: a) Suomen alueella Vainikkala, Imatrankoski, Niirala ja Vartius. b) Venäjän alueella Buslovskaja, Svetogorsk, Värtsilä ja Kivijärvi.	государственной границе: 1. для пассажирского и грузового сообщения: a) на территории Финляндии: Вайниккала; Иматранкоски; Нийрала; Вартиус; б) на территории России: Бусловская; Светогорск; Вяртсиля; Кивиярви.
Rautatieraja-asemien kautta voidaan kuljettaa kaikentyyppisiä tavaroita. 2. Nopea henkilöjunaliikenne: a) Suomen alueella Vainikkala. b) Venäjän alueella Buslovskaja.	Через пограничные железнодорожные станции можно осуществлять перевозки всех видов грузов; 2. для скоростного пассажирского сообщения: a) на территории Финляндии: Вайниккала; б) на территории России: Бусловская.
59 artikla <i>Sovellettava aika</i> Rautatieraja-asemilla ja niiden välisillä rataosilla kaikissa toiminnoissa, jotka liittyvät tässä sopimuksessa tarkoitettuun junaliikenteeseen sekä vaunujen, matkatavaroiden ja tavaroiden luovutukseen, sovelletaan 24-tuntista Moskovan aikaa.	Статья 59 <i>Применяемое время</i> На железнодорожных пограничных станциях и перегонах между ними при всех операциях, связанных с указанным в настоящем Соглашении движением поездов, а также с передачей вагонов, багажа и грузов, применяется московское время в 24-часовом формате.
60 artikla <i>Liikkuvan kaluston luovutus ja palautus</i> 1. Suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä tämän sopimuksen mukaisesti liikennöivien matkustaja- ja tavaravaunujen luovuttaminen tapahtuu luovuttavalta kuljetusyhtiöltä vastaanottavalle kuljetusyhtiölle rajanylityksen jälkeisellä rautatieraja-asemalla. Kuljetusyhtiöt voivat kuitenkin sopia keskenään siitä, että liikkuvan kaluston yksiköiden luovutus tapahtuu rajanylitystä edeltävällä	Статья 60 <i>Передача и возврат подвижного состава</i> 1. Передача пассажирских и грузовых вагонов, следующих в прямом международном железнодорожном сообщении в соответствии с настоящим Соглашением, от сдающего перевозчика принимающему перевозчику осуществляется на пограничной железнодорожной станции, следующей после пересечения границы.

rautatieraja-asemalla. Tässä artiklassa tarkoitettujen vaunujen vastaanotto ja luovutus tapahtuvat rautatieraja-asemilla vuoden jokaisena päivänä, 24 tuntia vuorokaudessa, jolleivät kuljetusyhtiöt sovi muunlaisesta aikataulusta.

2. Luovuttava kuljetusyhtiö saa antaa luovutettavaksi vain sellaista liikkuvaa kalustoa, jonka se on ennakolta tarkastanut tämän sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan nojalla tehdyn sopimuksen mukaisesti ja todennut luovutuskelpoisiksi, ja jota koskevat asiakirjat ovat tämän sopimuksen määräysten ja muiden sovellettavien vaatimusten mukaisia.

3. Luovuttava kuljetusyhtiö vastaa liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta ja liikennöintikelpoisuudesta luovutukseen saakka ja vastaanottava kuljetusyhtiö kaluston luovutuksen jälkeen.

4. Vastaanottava kuljetusyhtiö tai sen pyynnöstä rautatieinfrastruktuurin haltija suorittaa sille luovutettavan liikkuvan kaluston teknisen tarkastuksen tämän sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan nojalla tehdyn sopimuksen mukaisesti liikkuvan kaluston saapuessa vastaanottavan osapuolen rautatieraja-asemalle. Todetuista puutteista on laadittava erillinen asiakirja. Vastaanottavan osapuolen rautatieturvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen voi kieltää tai rajoittaa liikkuvan kaluston käytön oman valtionsa alueella, jos se ei täytä kyseiselle liikkuvalla kalustolle ja rautatiejärjestelmän turvallisuudelle asetettuja vaatimuksia tai sitä ei ole hyväksytty 5 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

Однако перевозчики могут договориться между собой о передаче подвижного состава на пограничной железнодорожной станции, предшествующей пересечению границы. Прием и сдача вагонов, указанных в настоящей статье, осуществляется на пограничных железнодорожных станциях ежедневно и круглосуточно в течение всего года, если перевозчики не договорятся о другом расписании.

2. Сдающий перевозчик должен предъявить к сдаче только подвижной состав, осмотренный им предварительно в соответствии с договором, заключенным на основании пункта 2 статьи 4 настоящего Соглашения, и признанный им годным для сдачи, а также с документами, соответствующими положениям настоящего Соглашения и другим предъявляемым к нему требованиям.

3. Ответственность за техническое состояние и пригодность к эксплуатации железнодорожного подвижного состава до передачи несет сдающий перевозчик, а после передачи – принимающий.

4. Принимающий перевозчик или по его просьбе управляющий железнодорожной инфраструктурой производит технический осмотр сдаваемого ему подвижного состава в соответствии с договором, заключенным на основании пункта 2 статьи 4 настоящего Соглашения, при прибытии подвижного состава на пограничную железнодорожную станцию принимающей Стороны. Обнаруженные недостатки оформляются отдельным документом. Компетентный орган в области безопасности железнодорожного транспорта принимающей стороны может запрещать или ограничивать использование подвижного состава на своей территории, если он не соответствует требованиям, предъявляемым к данному подвижному составу и безопасности железнодорожной системы, или если он не принят в соответствии с условиями, предусмотренными пунктом 5 настоящей статьи.

5. Luovutettavalla liikkuvalla kalustolla tulee olla vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti myönnetty käyttöönottolupa vastaanottavan osapuolen rataverkolla.

6. Suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä liikennöivälle nopealle henkilöjunalle ei tehdä teknistä tarkastusta rautatieraj asemalla. Kuljetusyhtiön tulee tehdä junalle tekninen tarkastus lähtöaseman varikolla ennen junan lähtöä. Teknisestä tarkastuksesta tehdään tarkastusilmoitus, joka on voimassa yhden vuorokauden ilmoituksen laatimisesta lukien.

7. Sen osapuolen kuljetusyhtiön, joka luovuttaa liikkuvan kaluston yksikön liikennöitäväksi toisen osapuolen rataverkolla, on toimitettava kirjallisesti tai sähköisesti seuraavat tiedot yksikkökohtaisesti vastaanottavalle kuljetusyhtiölle ennen sen luovutusta, jolleivät tiedot ole vastaanottavalla kuljetusyhtiöllä:

- a) tiedot liikkuvan kaluston yksikölle myönnetystä käyttöönottoluvasta,
- b) tiedot liikkuvan kaluston omistajasta tai haltijasta,
- c) tiedot liikkuvan kaluston käyttöön liittyvistä mahdollisista rajoituksista ja
- d) tiedot kunnossapitoon liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tekijöistä, kuten seuraavasta huollosta.

8. Jokaisessa liikkuvan kaluston yksikössä on oltava seuraavat selvät merkinnät ja tekstit:

- a) tiedot omistajasta tai haltijasta,
- b) numero,
- c) tavaravaunuissa kantavuus, katetuissa vaunuissa ja korkealaitaisissa avovaunuissa lisäksi korin tilavuus ja matkustajavaunuissa paikkojen lukumäärä,

5. Сдаваемый подвижной состав должен иметь выдаваемое в соответствии с применяемым законодательством принимающей Стороны разрешение на эксплуатацию по железнодорожной сети принимающей Стороны.

6. Технический осмотр составов скоростного пассажирского поезда, курсирующего в прямом международном железнодорожном сообщении на пограничных железнодорожных станциях, не проводится. Перевозчик должен провести техническую проверку состава в депо станции отправления перед отправлением состава. О проведении технического осмотра составляется извещение, действующее в течение одних суток с момента его составления.

7. Перевозчик Стороны, сдающий подвижной состав для осуществления сообщения по железнодорожной сети другой Стороны, обязан представить в письменной или электронной форме принимающему перевозчику следующую информацию на каждую единицу подвижного состава до ее сдачи, если принимающий перевозчик не располагает такой информацией:

- a) о разрешении (принятии) на ввод в эксплуатацию, выданном на единицу подвижного состава;
- б) о владельце подвижного состава или управляющем подвижным составом;
- в) о возможных ограничениях, связанных с эксплуатацией подвижного состава;
- г) о существенных для безопасности факторах, связанных с техническим обслуживанием, например о сроке выполнения очередного технического обслуживания.

8. Каждая единица подвижного состава должна иметь следующие четкие знаки и надписи:

- a) сведения о владельце или управляющем;
- б) номер;
- в) на грузовых вагонах - грузоподъемность, а на крытых вагонах и полувагонах дополнительно и объем кузова, на пассажирских вагонах - число мест;

d) taarapaino,
e) viimeisimmän määräaikaisen tarkastuksen suorituspäivämäärä ja -paikka,
f) vaarallisten aineiden kuljetusmääräysten mukaiset merkinnät ja tekstit ja

g) muut merkinnät ja tekstit, joista osapuolet ovat sopineet erikseen ja jotka vastaavat osapuolten sovellettavaksi tulevaa lainsäädäntöä.

9. Vastaanottavan kuljetusyhtiön tulee palauttaa ne liikkuvan kaluston yksiköt, jotka eivät täytä tämän sopimuksen tai sen nojalla tehtyjen sopimusten, tai muiden sopimusten, mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan sopimuksen, vaatimuksia. Luovuttavan kuljetusyhtiön on otettava mainitulla perusteella palautettu liikkuvan kaluston yksikkö vastaan.

10. Kuljetusyhtiöt voivat ottaa rautatierajasaemalla vastaan kuormatut ja tyhjät liikkuvan kaluston yksiköt, joissa on seuraavia kuljetuksen aikana syntyneitä vikoja, jos ne eivät aiheuta vahinkoa tai vaaraa liikenteelle:

- a) korkealaitaisten avovaunujen päätyovia ei ole suljettu salvoilla tai salpoja puuttuu, mikäli tavara ei ole vaarassa putoa,
- b) lattialaudoissa on halkeamia, jotka eivät aiheuta tavarantoimittamisvaaraa tai
- c) matalalaitaisten avovaunujen sivulaitojen kiinnityssalvat ja salpojen vastakappaleet ovat epäkunnossa, jos laitojen putoaminen on muutoin estetty.

61 artikla

Rautatierajaliikenteen yleiset määräykset

1. Rautatieraja-asemien ja näiden asemien välillä sijaitsevan rautatieinfrastruktuurin teknisen varustelun on täytettävä junaliikenteen turvallisuusvaatimukset rautatierajaliikenteessä, mahdollistettava liikkuvan kaluston vastaanotto ja luovutus sekä tarvittavien tarkastusten suorittaminen osapuolina olevien

- g) massa тары;
- д) дата и место проведения последнего периодического осмотра;
- е) знаки и надписи, соответствующие положениям правил перевозки опасных грузов;

ж) иные знаки и надписи, отдельно согласованные между Сторонами и предусмотренные применяемым законодательством государств Сторон.

9. Единица подвижного состава, не соответствующая требованиям настоящего Соглашения или заключенных на его основе договоров либо других соглашений, в том числе о перевозке опасных грузов, должна быть возвращена принимающим перевозчиком. Сдающий перевозчик обязан принять возвращенную на указанном основании единицу подвижного состава.

10. Перевозчики могут принимать на пограничных железнодорожных станциях груженые и порожние единицы подвижного состава с перечисленными ниже неисправностями, образовавшимися в пути следования, если они не угрожают безопасности движения или не могут причинять вред:

- а) с не закрытыми торцевыми дверями полувагонов на запоры или с отсутствующими запорами, если грузу не угрожает падение;
- б) с трещинами в досках полового настила, не угрожающими падению груза;
- в) с обрывом усиков и проушин бортовых запоров, при условии исключения другим способом возможности падения бортов.

Статья 61

Общие положения о пограничном железнодорожном сообщении

1. Техническое оснащение пограничных железнодорожных станций и железнодорожной инфраструктуры, расположенной между пограничными железнодорожными станциями, должно обеспечивать соответствие требованиям безопасности движения поездов в

valtioiden sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

2. Luovuttavan kuljetusyhtiön veturit saavat liikennöidä rautatierajaliikenteessä vastaanottavan osapuolen rautatierajasemien alueella liikkuvan kaluston luovuttamista ja vastaanottamista varten. Osapuolten rautatieinfrastruktuurin haltijat vastaavat liikennöinnin järjestämisestä rautatierajasemien välillä hyväksytyn aikataulun mukaisesti. Rautatierajaliikenteessä saa liikennöidä ainoastaan rautatieturvallisuudesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä liikkuvan kaluston yksiköllä vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

Rautatierajasemien välillä käytettäviä liikkuvan kaluston yksiköitä koskevat tekniset vaatimukset määritellään tämän sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan nojalla tehdyssä sopimuksessa.

Kuljetusyhtiö tekee vaihtotyöt omalla liikkuvalla kalustollaan sillä rautatierajasemalla, jolla luovutus tapahtuu. Vaihtotyöhön rautatierajasemalla saa käyttää toisen osapuolen kuljetusyhtiön vetureita rautatieturvallisuudesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti aikataulun mukaisena seisonta-aikana.

Veturimiehistö vastaa veturin kuljettamisesta ja sen teknisestä kunnosta veturin ollessa vastaanottavan osapuolen rautatieraja-

пограничном железнодорожном сообщении, выполнение операций, связанных с приемом и сдачей подвижного состава, выполнение необходимых видов контроля в соответствии с применяемым законодательством государств Сторон.

2. Допускается движение локомотивов, принадлежащих сдающему перевозчику, в пограничном железнодорожном сообщении в пределах пограничных железнодорожных станций принимающей Стороны в целях осуществления операций по сдаче или приему подвижного состава. Управляющие железнодорожной инфраструктурой Сторон обеспечивают организацию движения на пограничном перегоне в соответствии с согласованным расписанием. К обращению в пограничном железнодорожном сообщении допускаются только единицы подвижного состава, признаваемые компетентным органом в области безопасности железнодорожного транспорта в соответствии с применяемым законодательством принимающей Стороны.

Технические требования к единицам подвижного состава, используемым между пограничными железнодорожными станциями, определяются в договоре, заключенном на основании пункта 2 статьи 4 настоящего Соглашения.

Маневровые работы производятся перевозчиком своим подвижным составом на пограничной железнодорожной станции, на которой осуществляется сдача. При маневровых работах на пограничной железнодорожной станции разрешается использование локомотива перевозчика другой Стороны с согласия компетентного органа в области безопасности железнодорожного транспорта в соответствии с применяемым законодательством государства принимающей Стороны во время стоянки, установленной расписанием.

Локомотивная бригада несет ответственность за управление локомотивом и его техническое состояние

asemalla sekä rautatieraja-asemien välillä.

Junamiehistö, joka hoitaa liikkuvaa kalustoa, vastaa liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta liikkuvan kaluston ollessa rautatieraja-asemien välillä ja rautatierajaasemilla.

62 artikla

Rautatieinfrastruktuurin kunnossapito ja tarkastus

1. Rautatieinfrastruktuurin haltijat huolehtivat rautatieraja-asemien välisen raiteen kunnossapidosta ja tarkastuksesta rautatieraja-asemalta rajaviivalle saakka.

2. Rautatieinfrastruktuurin haltijan on ilmoitettava kaikesta työskentelystä rajaauskol-la etukäteen oman maansa rajavaltuutetulle, joka ilmoittaa asiasta toisen osapuolen rajavaltuutetulle Suomen tasavallan ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton välillä Suomen ja Neuvostoliiton välisellä valtakunnan rajalla noudatettavasta järjestyksestä ja rajatapahtumain selvittämisjärjestyksestä 23 päivänä kesäkuuta 1960 tehdyn sopimuksen mukaisesti siihen tehtyine muutoksineen.

63 artikla

Toiminta liikkuvan kaluston pysähtyessä rataosalle ja onnettomuuksien yhteydessä

1. Jos liikkuva kalusto pysähtyy muulle junaliikenteelle mahdollisesti häiriötä aiheutta-

vo время нахождения локомотива на пограничной железнодорожной станции принимающей Стороны, а также на перегоне между пограничными железнодорожными станциями.

Поездная бригада, обслуживающая подвижной состав, несет ответственность за техническое состояние подвижного состава во время нахождения подвижного состава на перегоне между пограничными железнодорожными станциями и на пограничных железнодорожных станциях.

Статья 62

Содержание и осмотр железнодорожной инфраструктуры

1. Управляющие железнодорожной инфраструктурой обеспечивают содержание и осмотр пути на перегоне между пограничной железнодорожной станцией и линией государственной границы.

2. Управляющие железнодорожной инфраструктурой обязаны уведомить заранее о выполнении в пограничной просеке любых работ Пограничного комиссара своего государства, который уведомит об этом Пограничного комиссара другой Стороны в соответствии с Договором между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о режиме финляндско-советской государственной границы и о порядке урегулирования пограничных инцидентов от 23 июня 1960 года с внесенными в него изменениями.

Статья 63

Порядок действий при остановках подвижного состава на перегоне и транспортных происшествиях

1. В случае остановки подвижного состава на перегоне между

valla tavalla junan teknisen vaurioitumisen, liikennehäiriön tai muun vastaavan syyn vuoksi rautatieraja-asemien välisellä rataosuudella, veturinkuljettajan on riippumatta tällaisen pysähdysten syystä ilmoitettava asiasta viipymättä sen osapuolen liikenteenohjaukselle, jonka alueella juna on.

2. Ilmoituksen saaneen osapuolen liikenteenohjauksen on viipymättä ilmoitettava asiasta toisen osapuolen liikenteenohjaukselle.

3. Sen osapuolen liikenteenohjauksen, jonka rataosuudelle liikkuva kalusto on pysähtynyt, on ryhdyttävä viipymättä toimenpiteisiin liikkuvan kaluston poistamiseksi rataosuudelta.

4. Rautatieraja-asemilla tai niiden välisellä rataosuudella sattuneissa onnettomuus- ja vaurioilanteissa rautatieinfrastruktuurin haltijat ja kuljetusyhtiöt ovat velvollisia antamaan toisilleen apua liikkuvan kaluston poistamiseksi ja raivausapua onnettomuuspaikalla. Raivauskalustoa on tarvittaessa pyydyttävä toisen osapuolen liikenteenohjauksen välityksellä.

5. Onnettomuuden ja vaurioiden seurausten ennallistamista koskevat työt määräytyvät osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti.

железнодорожными пограничными станциями в результате технической неисправности поезда, помехи в движении или другой подобной причины, создающей при этом помехи другому движению поездов, машинист обязан независимо от причины такой остановки немедленно уведомлять об этом центр управления движением государства Стороны, на территории которого находится поезд.

2. Центр управления движением, получивший уведомление, обязан немедленно уведомить об этом центр управления движением государства другой Стороны.

3. Центр управления движением государства Стороны, на перегоне которого остановился подвижной состав, должен немедленно принять меры по выводу подвижного состава с перегона.

4. При возникновении транспортных происшествий или повреждений на пограничных железнодорожных станциях или на перегонах между ними управляющие железнодорожной инфраструктурой и перевозчики обязаны оказывать взаимную помощь по уборке подвижного состава и проведению восстановительных работ на месте транспортного происшествия. Требование о направлении восстановительного средства другой Стороны передается при необходимости через центр управления движением.

5. Восстановительные работы по устранению последствий транспортных происшествий и повреждений осуществляются в соответствии с применяемым законодательством государств Сторон.

64 artikla

Vastuu onnettomuudesta aiheutuneista kustannuksista ja vahingonkorvauksesta

Rautatieraja-asemalla tai niiden välisellä rataosuudella tapahtuvasta onnettomuudesta vastuussa oleva rautatieinfrastruktuurin halti-

Статья 64

Ответственность за затраты, понесенные в результате транспортного происшествия, компенсация ущерба

Управляющий железнодорожной инфраструктурой или перевозчик, виновный в транспортном происшествии

ja tai kuljetusyhtiö vastaa onnettomuudesta aiheutuneista kustannuksista ja vahingoista.

V LUKU

KUORMAUSTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

65 artikla

Tavaroiden kuormaaminen ja kiinnittäminen

1. Jos lähettäjä on suorittanut kuormauksen, kuljetusyhtiön on vastaanottaessaan tavaroita varmistettava, että tavarat on kuormattu, sijoitettu ja kiinnitetty avoimeen liikkuvan kaluston yksikköön 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kuormausmääräysten mukaisesti. Sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa kuormausmääräyksissä määritellyjä kuormaulottumia ei saa ylittää, lukuun ottamatta erikoiskuljetuksia.

2. Vastaanottaessaan tavarankuljetettavaksi kuljetusyhtiön on varmistettava, että seuraavat vaatimukset täyttyvät:

1) kaikki liikkuvan kaluston yksikössä olevan kuorman peittämiseen ja kiinnittämiseen käytetyt tarvikkeet on kiinnitettävä turvallisesti liikkuvaan kalustoon ja kuormaan,

2) kuormauksessa käytettävien kiinnitysosien ja peitteiden materiaalin on oltava kyseisen kuorman kiinnittämiseen ja peittämiseen soveltuvasta materiaalista ottaen huomioon kuljetuksen aikana odotettavissa olevat vaikutukset ja olosuhteet ja

3) kuormat sekä liikkuvan kaluston yksiköiden päällä tai sisällä olevat käyttämättömät kuormankiinnityslaitteet on kiinnitettävä turvallisesti, jotta ne eivät liiku kuljetuksen aikana tarpeettomasti.

3. Kuljetusyhtiön on varmistettava, että kuormaus on tehty niin, ettei:

na poграничных железнодорожных станциях или на перегоне между ними, отвечает за затраты и компенсацию ущерба, связанные с транспортным происшествием.

РАЗДЕЛ V

ПРАВИЛА ПОГРУЗКИ

Статья 65

Погрузка и крепление груза

1. Если погрузка осуществлялась силами отправителя, перевозчик обязан при приеме груза к перевозке удостовериться, что погрузка, размещение и крепление грузов в единице подвижного состава открытого типа выполнены в соответствии с правилами погрузки, предусмотренными пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения. Габариты погрузки, определенные в правилах погрузки, предусмотренных пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения, не должны быть превышены, за исключением специальных перевозок.

2. При приеме грузов к перевозке перевозчик должен обеспечить соблюдение следующих требований:

1) все приспособления, использованные для укрытия и крепления груза на единице подвижного состава, должны быть безопасно прикреплены к подвижному составу и к грузу;

2) укрытия и крепления, применяемые при погрузке, должны быть изготовлены из материалов, годных к применению в качестве укрытия и крепления данного груза, с учетом воздействий и условий, ожидаемых во время перевозки;

3) грузы, а также неиспользованные крепежные устройства груза, находящиеся на единице подвижного состава или внутри, должны быть, надежно закреплены во избежание их перемещения во время перевозки.

3. Перевозчик должен обеспечить выполнение условий, при которых погрузка:

1) vaunun tai intermodaaliyksikön kanto-
kyky ylity,

2) vaunun suurin sallittu akselipaino ylity
tai

3) rataverkon haltijan määrittelemä radan
suurin sallittu akselipaino ylity jollakin suunnitellun reitin osalla.

1) не превышает грузоподъемность
вагона или интермодальной транспортной
единицы;

2) не превышает максимально
допустимую осевую нагрузку вагона;

3) не превышает максимально
допустимую осевую нагрузку на путь на
каком-либо участке планируемого
маршрута, установленную управляющим
железнодорожной сети.

VI LUKU

MUUT MÄÄRÄYKSET

66 artikla

Henkilöstön oleskelu

1. Rajaliikenteessä työskentelevällä henkilöstöllä, joka hoitaa kuljetuksiin liittyviä tehtäviä, on oikeus saapua ilman viisumia toisena osapuolena olevan valtion rautatieraja-asemalle ja työskennellä siellä tai rautatieraja-aseman ja valtakunnanrajan välisellä raja-alueella kuljettamassa tämän sopimuksen mukaisessa suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä liikennöivää junaa, vastaanottamassa tai luovuttamassa liikkuvaa kalustoa tai suorittamassa sen teknistä tarkastusta. Henkilöstön on esitettävä voimassa oleva henkilötodistus tai passi osapuolten valtioiden rajavaltaviranomaisille.

Kuljetusyhtiön on laadittava henkilöstöstä luettelo, joka on tarvittaessa esitettävä osapuolena olevien valtioiden rajavaltaviranomaisille.

2. Kuljetusyhtiön henkilöstön on työtehtäviään rautatierajaliikenteessä hoitaessaan noudatettava sen osapuolena olevan valtion lainsäädännön vaatimuksia, jonka alueella tehtäviä suoritetaan. Kuljetusyhtiön henkilöstö ei saa poistua junasta rautatieraja-asemien

РАЗДЕЛ VI

РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 66

Пребывание служебного персонала

1. Служебный персонал, задействованный в осуществлении пограничного сообщения и выполняющий обязанности по перевозкам, вправе прибывать без визы на пограничную железнодорожную станцию государства другой Стороны для выполнения на станции или на перегоне между пограничной железнодорожной станцией и государственной границей обязанностей по управлению поездом, курсирующим в прямом международном железнодорожном сообщении в соответствии с настоящим Соглашением, операций по приему и сдаче подвижного состава, а также для проведения технического осмотра подвижного состава. При этом лица из числа служебного персонала должны предъявить пограничным органам государств Сторон действующее служебное удостоверение личности или паспорт.

Списки служебного персонала формируются перевозчиками и предъявляются при необходимости пограничным органам государств Сторон.

2. При выполнении своих служебных обязанностей в железнодорожном пограничном сообщении персонал перевозчиков обязан выполнять требования законодательства государства Стороны, на территории которого

välisillä rataosuuksilla, ellei se ole välttämätöntä junaliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Kuljetusyhtiö vastaa rautatierajaliikenteessä työskentelevän henkilöstönsä tehtävistä tai niiden laiminlyönnistä.

3. Veturi- ja junamiehistöjen ja matkustajavaunujen vaununhoitajien on noudatettava sen osapuolena olevan valtion voimassaolevia liikennöinti- ja turvallisuusmääräyksiä sekä muita säännöksiä ja viranomaismääräyksiä, jonka alueella juna liikennöi.

67 artikla

Rautatieliikenteen harjoittaminen

Luovuttava kuljetusyhtiö harjoittaa tässä sopimuksessa tarkoitettua rautatieliikennettä sille rautatieraja-asemalle saakka, jossa liikkuva kalusto luovutetaan vastaanottavalle kuljetusyhtiölle.

VII LUKU

LOPPUMÄÄRÄYKSET

68 artikla

Säännöllinen yhteydenpito

1. Tämän sopimuksen toteuttamiseksi osapuolten toimivaltaiset viranomaiset järjestävät yhteiskokouksia.

Yhteiskokous järjestetään vuorotellen kummassakin maassa vähintään kerran vuodessa. Lisäksi ylimääräinen yhteiskokous voidaan järjestää toisen osapuolen toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä.

выполняются обязанности. Не разрешается выход из поезда персонала перевозчика на перегонах между пограничными железнодорожными станциями, кроме случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности движения поездов. Перевозчики отвечают за действия по выполнению или невыполнению обязанностей своим персоналом, задействованным в железнодорожном пограничном сообщении.

3. Локомотивные и поездные бригады и проводники пассажирских вагонов обязаны соблюдать правила движения и безопасности, действующие в государстве той Стороны, по территории которого следует поезд, а также другие служебные распоряжения.

Статья 67

Осуществление железнодорожного сообщения

Сдающий перевозчик осуществляет железнодорожное сообщение, предусмотренное настоящим Соглашением, до пограничной железнодорожной станции, на которой происходит передача подвижного состава принимающему перевозчику.

РАЗДЕЛ VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 68

Поддержание регулярных связей

1. В рамках реализации настоящего Соглашения компетентные органы государств Сторон проводят совместные заседания.

Совместные заседания проводятся поочередно в обоих государствах не реже одного раза в год. Кроме того, внеочередное заседание может быть проведено по просьбе компетентного органа государства одной из Сторон.

2. Osapuolten toimivaltaiset viranomaiset seuraavat sopimuksen täytäntöönpanoa sekä käsittelevät kansainvälisen rautatieliikenteen kehittämistä ja lisäksi jommankumman osapuolen esittämiä erityiskysymyksiä. Lisäksi toimivaltaiset viranomaiset käsittelevät sopimuksen muutosehdotuksia ja sopimuksen määräysten soveltamisesta mahdollisesti syntyviä erimielisyyksiä.

2. Компетентные органы государств Сторон следят за реализацией настоящего Соглашения и рассматривают вопросы развития международного железнодорожного сообщения, а также специальные вопросы, задаваемые любой из Сторон. Компетентные органы государств Сторон рассматривают предложения о внесении изменений в настоящее Соглашение, а также разногласия, возникающие относительно применения положений настоящего Соглашения.

69 artikla

Статья 69

Mahdolliset erimielisyydet

Возможные разногласия

1. Osapuolten väliset erimielisyydet, jotka koskevat sopimuksen tulkintaa tai täytäntöönpanoa, ratkaistaan osapuolina olevien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten välisillä neuvotteluilla.

1. Разногласия между Сторонами, возникающие при толковании и реализации настоящего Соглашения, подлежат урегулированию путем переговоров между компетентными органами государств Сторон.
2. Если в ходе переговоров, проводимых в соответствии с настоящим Соглашением, разногласия не будут преодолены, то они разрешаются по дипломатическим каналам.

2. Ellei tämän sopimuksen mukaisesti järjestettävissä neuvotteluissa saada erimielisyyksiä ratkaistua, ratkaistaan ne diplomaattiteitse.

70 artikla

Статья 70

Sopimuksen muuttaminen

Изменение Соглашения

Sopimusta voidaan muuttaa osapuolten välisellä sopimuksella. Muutoksista tehdään erilliset pöytäkirjat.

По взаимному согласию Сторон в настоящее Соглашение могут быть внесены изменения, которые оформляются отдельными протоколами.

71 artikla

Статья 71

Sopimuksen voimaantulo ja voimassaoloaika

Вступление в силу и срок действия Соглашения

Sopimus on ratifioitava.

Настоящее Соглашение подлежит ратификации.

Sopimus tulee voimaan 30 (kolmenkym-

Настоящее Соглашение заключается на

menen) päivän kuluttua ratifioimisasiakirjojen vaihtamisesta ja on voimassa toistaiseksi.

неопределенный срок и вступает в силу через 30 (тридцать) дней с даты обмена ратификационными грамотами.

72 artikla

Статья 72

Kumoutuvat sopimukset

Отменяемые соглашения

Seuraavat sopimukset lakkaavat olemasta voimassa tämän sopimuksen voimaantulopäivänä:

-16 päivänä huhtikuuta 1996 tehty Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välinen sopimus Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä,

– Suomen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton kulkulaitosministeriön välillä 19 päivänä joulukuuta 1947 tehty rautatierajasopimus siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen ja

– Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä 26 päivänä huhtikuuta 2005 tehtyt Suomen ja Venäjän rautatieyhdysliikenteen matkustajien, matkatavaran, kiitotavaran ja tavaroiden kuljetusehdot.

Со дня вступления настоящего Соглашения в силу прекращают свое действие следующие Соглашения:
- Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о финляндско-российском прямом железнодорожном сообщении от 16 апреля 1996 года;

- Пограничное железнодорожное соглашение, заключенное между Министерством путей сообщения и общественных работ Финляндии и Министерством путей сообщения Союза Советских Социалистических Республик от 19 декабря 1947 года с учетом изменений, внесенных в него;

- Условия перевозок пассажиров, багажа, товаробагажа и грузов в финляндско-российском железнодорожном сообщении от 26 апреля 2005 года между Финляндской Республикой и Российской Федерацией.

73 artikla

Статья 73

Sopimuksen voimassaolon päätyminen

Прекращение действия Соглашения

Kumpikin osapuoli voi lakkauttaa sopimuksen voimassaolon yksipuolisesti kirjallisella ilmoituksella diplomaattiteitse.

Каждая Сторона может прекратить действие настоящего Соглашения в одностороннем порядке, уведомив об этом другую Сторону в письменном виде по дипломатическим каналам.

Sopimus lakkaa olemasta voimassa 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuolista on vastaanottanut tällaisen ilmoituksen tai ilmoituksessa mainittuna myöhemmän ajankohtana.

Настоящее Соглашение прекращает свое действие по истечении 12 месяцев со дня получения другой Стороной такого уведомления или в более поздний срок, указанный в уведомлении.

74 artikla

Suhde muihin sopimuksiin

Sopimus ei vaikuta osapuolten oikeuksiin tai velvollisuuksiin, jotka johtuvat muista kansainvälisistä sopimuksista, joiden osapuolia Suomen tasavalta ja Venäjän federaatio ovat, eikä myöskään niiden kansainvälisten järjestöjen jäsenyydestä aiheutuviin oikeuksiin ja velvollisuuksiin kansainvälisissä järjestöissä.

Статья 74

Связь с другими договорами

Настоящее Соглашение не затрагивает прав и обязательств Сторон, вытекающих из других международных договоров, участниками которых являются Финляндская Республика и Российская Федерация, а также из их членства в международных организациях.

Tehty Pietarissa 28 päivänä huhtikuuta 2015 kahtena suomen- ja venäjänkielisenä alkuperäisenä kappaleena molempien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Suomen tasavallan
hallituksen puolesta

Venäjän federaation
hallituksen puolesta

Совершено в Санкт-Петербурге, 28 апреля 2015 года в двух экземплярах, каждый на финском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Финляндской Республики

За Правительство
Российской Федерации