

674

PROTOKÓŁ

z dnia 3 czerwca 1999 r.

**wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF),
sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.**

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 3 czerwca 1999 r. został sporządzony w Wilnie Protokół wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Protokół 1999), w następującym brzmieniu:

Protokół
z dnia 3 czerwca 1999 roku
wprowadzający zmiany do Konwencji
o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)
z dnia 9 maja 1980 roku
(Protokół 1999)

Na podstawie art. 6 i 19 § 2 Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 roku, zwanej dalej "COTIF 1980" odbyło się w Wilnie w dniach od 26 maja do 3 czerwca 1999 roku piąte Zgromadzenie Ogólne Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).

- Przekonane o potrzebie i użyteczności organizacji międzypaństwowej zajmującej się na szczeblu państw, w takim zakresie w jakim jest to możliwe, wszelkimi zagadnieniami międzynarodowego przewozu kolejami,
- biorąc w tym celu pod uwagę, iż Konwencja COTIF 1980 ma zastosowanie do 39 państw w Europie, Azji i Afryce oraz przedsiębiorstw kolejowych w tych państwach, najbardziej właściwą organizacją jest OTIF,
- biorąc pod uwagę potrzebę doskonalenia COTIF 1980, w szczególności Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM, w celu ich dostosowania do nowych potrzeb międzynarodowego przewozu kolejami,
- biorąc pod uwagę, że w międzynarodowej komunikacji kolejowej bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych wymaga przekształcenia RID w system prawa publicznego, którego stosowanie nie będzie już zależało od zawarcia umowy przewozu podlegającej Przepisom ujednoczonym CIM,
- biorąc pod uwagę, że po podpisaniu Konwencji w dniu 9 maja 1980 roku w znacznej ilości Państw Członkowskich nastąpiły przemiany polityczne, gospodarcze i prawne, które powinny skutkować ustanowieniem i rozwijaniem przepisów ujednoczonych obejmujących inne, ważne dla międzynarodowej komunikacji kolejowej dziedziny prawa,
- biorąc pod uwagę, iż ze względu na szczególne zainteresowanie społeczne, państwa powinny przyjąć bardziej skuteczne środki w celu usunięcia przeszkód utrudniających przekraczanie granic w międzynarodowej komunikacji kolejowej,

– biorąc pod uwagę, że dla międzynarodowego przewozu kolejami istotne znaczenie ma aktualizowanie istniejących wielostronnych, międzynarodowych Konwencji i umów dotyczących kolejnictwa oraz ich odpowiednie włączanie do Konwencji,

Zgromadzenie Ogólne postanowiło, co następuje:

Artykuł 1

Nowe brzmienie Konwencji

COTIF 1980 zostaje zmieniona zgodnie z brzmieniem podanym w załączniku, stanowiącym integralną część niniejszego Protokołu.

Artykuł 2

Depozytariusz tymczasowy

§ 1. Funkcje Rządu depozytariusza, przewidziane w art. 22 do 26 COTIF 1980, od dnia otwarcia do podpisania niniejszego Protokołu do dnia jego wejścia w życie, wykonuje OTIF, jako depozytariusz tymczasowy.

§ 2. Depozytariusz tymczasowy powiadamia Państwa Członkowskie:

a) o podpisaniu niniejszego Protokołu oraz złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia,

b) o dniu wejścia w życie Protokołu zgodnie z jego art. 4,

oraz wykonuje inne funkcje depozytariusza, określone w części VII Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 roku.

Artykuł 3

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie, przystąpienie

§ 1. Protokół niniejszy pozostaje otwarty do podpisania przez Państwa Członkowskie do dnia 31 grudnia 1999 roku. Podpisanie odbywa się Bernie w siedzibie depozytariusza tymczasowego.

§ 2. Zgodnie z art. 20 § 1 COTIF 1980, Protokół podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu. Dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia lub zatwierdzenia składa się niezwłocznie depozytariuszowi tymczasowemu.

§ 3. Państwa, które nie podpisały niniejszego Protokołu w terminie przewidzianym w § 1 oraz państwa, których wnioski o przystąpienie do COTIF 1980 zostały przyjęte zgodnie z art. 23 § 2, mogą przystąpić do niniejszego Protokołu przed jego wejściem w życie, składając dokument przystąpienia depozytariuszowi tymczasowemu.

§ 4. Przystąpienie państwa do COTIF 1980 zgodnie z jej art. 23, którego wniosek został złożony w okresie od otwarcia do podpisania do wejścia w życie niniejszego Protokołu, uważa się za przystąpienie do COTIF 1980 oraz Konwencji w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszego Protokołu.

Artykuł 4

Wejście w życie

§ 1. Protokół niniejszy wejdzie w życie pierwszego dnia trzeciego miesiąca następującego po miesiącu, w którym depozytariusz tymczasowy powiadomił Państwa Członkowskie o złożeniu dokumentu, w wyniku którego zostały spełnione wymogi określone w art. 20 § 2 COTIF 1980. Państwa, które w czasie podjęcia decyzji przez piąte Zgromadzenie Ogólne były Państwami Członkowskimi i które są nimi nadal w momencie spełnienia wymogów przewidzianych dla wejścia w życie niniejszego Protokołu, uważa się za Państwa Członkowskie w rozumieniu art. 20 § 2.

§2. Jednak art. 3 stosuje się od otwarcia do podpisania niniejszego Protokołu.

Artykuł 5

Oświadczenia i zastrzeżenia

Oświadczenia i zastrzeżenia przewidziane w art. 42 § 1 Konwencji w jej nowym brzmieniu, stanowiącym załącznik do niniejszego Protokołu, mogą być dokonane lub złożone w każdym czasie, nawet przed wejściem w życie niniejszego Protokołu. Nabierają one mocy z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu.

Artykuł 6

Postanowienia przejściowe

§ 1. Nie później niż w ciągu sześciu miesięcy po wejściu w życie Protokołu, Sekretarz Generalny Organizacji zwołuje Zgromadzenie Ogólne w celu:

- a) wyznaczenia członków Komitetu Administracyjnego na kolejny okres (art. 14 § 2

lit. b) COTIF w brzmieniu załącznika do niniejszego Protokołu) oraz, w razie potrzeby, podjęcia decyzji o wygaśnięciu mandatu dotychczasowego Komitetu Administracyjnego,

b) ustalenia na okres sześcioletni, maksymalnej kwoty, jaką mogą osiągnąć wydatki Organizacji w każdym okresie budżetowym (art. 14 § 2 lit. e COTIF w brzmieniu załącznika do niniejszego Protokołu), oraz

c) dokonania, w razie potrzeby, wyboru Sekretarza Generalnego (art. 14 § 2 lit. c COTIF w brzmieniu załącznika do niniejszego Protokołu).

§ 2. Nie później niż w ciągu trzech miesięcy po wejściu w życie Protokołu, Sekretarz Organizacji zwołuje Komisję Ekspertów Technicznych.

§ 3. Po wejściu w życie niniejszego Protokołu wygasa mandat Komitetu Administracyjnego, określony zgodnie z art. 6 § 2 lit. b COTIF 1980. Ustalona przez Zgromadzenie Ogólne data jego wygaśnięcia musi być zbieżna z początkiem mandatu członków i zastępców członków Komitetu Administracyjnego wyznaczonych przez Zgromadzenie Ogólne (art. 14 § 2 lit. b COTIF w brzmieniu załącznika do niniejszego Protokołu).

§ 4. Mandat Dyrektora Generalnego Urzędu Centralnego wykonującego swoje funkcje w czasie wejścia w życie niniejszego Protokołu, wygasa po upływie okresu, na który został powołany zgodnie z art. 7 § 2 lit. d) COTIF 1980. Z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu, wykonuje on funkcje Sekretarza Generalnego.

§ 5. Nawet po wejściu w życie niniejszego Protokołu, odpowiednie postanowienia art. 6, 7, 11 COTIF 1980, stosuje się w odniesieniu do:

a) sprawdzania rachunków i zatwierdzania rocznych wydatków Organizacji,

b) ustalania ostatecznych udziałów Państw Członkowskich w wydatkach Organizacji,

c) wpłacania udziałów,

d) ustalonej przed wejściem w życie niniejszego Protokołu maksymalnej kwoty, jaką mogą osiągnąć wydatki Organizacji w okresie pięcioletnim.

Lit. a do c dotyczą roku, w którym niniejszy Protokół wejdzie w życie oraz roku poprzedzającego.

§ 6. Ostateczne udziały Państw Członkowskich należne za rok, w którym wejdzie w życie niniejszy Protokół, zostaną obliczone się na podstawie art. 11 § 1 COTIF 1980.

§ 7. Na wniosek Państwa Członkowskiego, którego udział obliczony na podstawie art.

26 Konwencji w brzmieniu załącznika do niniejszego Protokołu, jest wyższy od udziału za 1999 rok, Zgromadzenie Ogólne może ustalić udział tego państwa na trzy lata następujące po roku wejścia w życie niniejszego Protokołu, biorąc pod uwagę następujące zasady:

a) podstawą ustalenia udziału przejściowego będzie minimalny udział, określony w wyżej wymienionym art. 26 § 3 lub udział należny za 1999 rok, jeżeli jest on wyższy od wyższy od udziału minimalnego;

b) udział będzie stopniowo dostosowywany najwyższej w trzech etapach do osiągnięcia kwoty ostatecznego udziału określonego w wyżej wymienionym art. 26.

Postanowienie niniejsze nie ma zastosowania do Państw Członkowskich zalegających z wpłatą minimalnego udziału, którą w każdym przypadku, należy dokonać.

§ 8. Umowy przewozu pasażerów lub towarów w komunikacji międzynarodowej, między Państwami Członkowskimi, zawarte na podstawie Przepisów ujednoczonych CIV z 1980 roku lub Przepisów ujednoczonych CIM z 1980 roku, podlegają Przepisom ujednoczonym obowiązującym w czasie zawarcia umowy nawet po wejściu w życie niniejszego Protokołu.

§ 9. Postanowienia obligatoryjne Przepisów ujednoczonych CUV i Przepisów ujednoczonych CUI będą stosowane do umów zawartych przed wejściem w życie niniejszego Protokołu, przez rok po jego wejściu w życie.

Artykuł 7

Teksty Protokołu

§ 1. Protokół niniejszy jest sporządzony i podpisany w językach angielskim, francuskim i niemieckim. W razie rozbieżności tekst francuski jest rozstrzygający.

§ 2. Na wniosek zainteresowanego Państwa Członkowskiego, Organizacja ogłasza oficjalne przekłady niniejszego Protokołu na inne języki, o ile jeden z tych języków jest oficjalnym językiem na terytorium przynajmniej dwóch Państw Członkowskich. Przekłady będą sporządzane we współpracy z właściwymi służbami zainteresowanych państw.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swoje Rządy podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Wilnie dnia 3 czerwca 1999 roku w jednym egzemplarzu oryginalnym w językach angielskim, francuskim i niemieckim; który zostaje zdeponowany w archiwach OTIF. Uwierzytelnione kopie będą doręczone każdemu z Państw Członkowskich.

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)
z dnia 9 maja 1980 roku w brzmieniu przyjętym Protokołem zmian
z dnia 3 czerwca 1999 roku

Tytuł I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Organizacja międzyrządowa

§ 1. Strony niniejszej Konwencji tworzą, jako Państwa Członkowskie, Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), zwaną dalej "Organizacją".

§ 2. Siedzibą Organizacji jest Berno. Zgromadzenie Ogólne może postanowić o jej przeniesieniu w inne miejsce położone w jednym z Państw Członkowskich.

§ 3. Organizacja ma osobowość prawną. Ma ona w szczególności zdolność do zawierania umów, nabywania i zbywania ruchomości i nieruchomości, jak również zdolność sądową.

§ 4. Organizacja, członkowie jej personelu, powoływani przez nią eksperci oraz przedstawiciele Państw Członkowskich korzystają z przywilejów i immunitetów niezbędnych do sprawowania swoich funkcji, na warunkach określonych w Protokole o przywilejach i immunitetach Organizacji, załączonym do Konwencji.

§ 5. Stosunki między Organizacją i państwem, na którego terenie znajduje się jej siedziba, reguluje umowa o siedzibie.

§ 6. Językami roboczymi Organizacji są angielski, francuski i niemiecki. Zgromadzenie Ogólne może wprowadzić inne języki robocze.

Artykuł 2

Cel Organizacji

§ 1. Celem Organizacji jest wszechstronne promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej, w szczególności poprzez:

a) ustanowienie jednolitych systemów prawnych w następujących dziedzinach prawa:

1. umowy o przewozie osób i towarów w międzynarodowej bezpośredniej komunikacji kolejowej, łącznie z przewozem uzupełniającym innymi środkami transportu a stanowiącym przedmiot jednej umowy,
2. umowy o użytkowaniu wagonów, jako środka transportu w międzynarodowej komunikacji kolejowej,
3. umowy o użytkowaniu infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej,
4. przewóz towarów niebezpiecznych w międzynarodowej komunikacji kolejowej;

b) mając na uwadze szczególne zainteresowanie społeczne, przyczynianie się do usuwania w możliwie jak najkrótszym czasie, przeszkód przy przekraczaniu granic w międzynarodowej komunikacji kolejowej, w takim zakresie w jakim za powody tych przeszkód odpowiadają państwa;

c) przyczynianie się do osiągnięcia interoperacyjności oraz technicznej harmonizacji w sektorze kolejowym, poprzez wprowadzanie norm technicznych i przyjmowanie ujednoczonych przepisów technicznych;

d) ustanowienie jednolitej procedury technicznego dopuszczania urządzeń kolejowych przeznaczonych do użytkowania w komunikacji międzynarodowej;

e) nadzorowanie stosowania wszystkich przepisów oraz zaleceń przyjętych w ramach Organizacji;

f) tworzenie jednolitych systemów prawa, przepisów i procedur, o których mowa pod lit. a do e mając na uwadze rozwój prawa, gospodarki i techniki.

§ 2. Organizacja może:

- a) zgodnie z celami wymienionymi w § 1 opracować inne jednolite systemy prawne;
- b) ustanowić ramy, w których Państwa Członkowskie mogą wypracować inne

międzynarodowe Konwencje, mające na celu promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej.

Artykuł 3

Współpraca międzynarodowa

§ 1. Państwa Członkowskie zobowiązują się skoncentrować swoją współpracę międzynarodową w dziedzinie kolejnictwa co do zasady w ramach Organizacji i w takim zakresie w jakim współpraca ta będzie zgodna z zadaniami, które wynikają z art. 2 i 4. W tym celu, Państwa Członkowskie podejmą wszelkie niezbędne i służące temu środki, zmierzające do dostosowania wielostronnych międzynarodowych umów i Konwencji, których są one stronami, w takim zakresie w jakim te Konwencje i umowy dotyczą międzynarodowej współpracy w dziedzinie kolejnictwa oraz wynikają z nich kompetencje dla innych międzyrządowych i pozarządowych organizacji, które pokrywają się z zadaniami wyznaczonymi dla Organizacji.

§ 2. Zobowiązania wynikające dla Państw Członkowskich z § 1, które są również członkami Unii Europejskiej lub państwami stronami Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie mają pierwszeństwa w stosunku do zobowiązań tych państw jako członków Unii Europejskiej lub państw stron Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Artykuł 4

Przyjmowanie i przekazywanie zadań

§ 1. Zgodnie z postanowieniem Zgromadzenia Ogólnego, Organizacja jest upoważniona, w ramach swoich celów określonych w art. 2, do przyjęcia zadań, środków finansowych i zobowiązań innych organizacji międzyrządowych, które mogą być jej przekazane na podstawie umów zawartych z tymi organizacjami.

§ 2. Organizacja może, na podstawie decyzji Zgromadzenia Ogólnego, przekazać innym organizacjom międzyrządowym zadania, środki finansowe i zobowiązania na podstawie umów zawartych z tymi organizacjami.

§ 3. Za zgodą Komitetu Administracyjnego, Organizacja może przyjąć funkcje

administracyjne, związane z jej celami i które zostały jej powierzone przez Państwo Członkowskie. Wydatki Organizacji związane z przejęciem tych funkcji będą pokrywane przez to Państwo Członkowskie.

Artykuł 5

Szczególne zobowiązania Państw Członkowskich

§ 1. Państwa Członkowskie zobowiązują się do podjęcia wszelkich właściwych środków dla usprawnienia i przyspieszenia międzynarodowej komunikacji kolejowej. W tym celu, każde Państwo Członkowskie, w miarę możliwości, zobowiązuje się do:

- a) eliminowania każdej zbędnej procedury,
- b) upraszczania oraz ujednoczenia dotychczas wymaganych formalności,
- c) upraszczania kontroli granicznych.

§ 2. W celu ułatwienia i usprawnienia międzynarodowej komunikacji kolejowej, Państwa Członkowskie zobowiązują się do wspierania działań dla osiągnięcia możliwie najwyższego stopnia ujednoczenia przepisów, procedur oraz metod organizacyjnych dotyczących taboru kolejowego, personelu kolejowego, infrastruktury kolejowej i służb pomocniczych.

§ 3. Państwa Członkowskie zobowiązują się ułatwiać zawieranie umów między zarządzającymi infrastrukturą w celu optymalizacji międzynarodowej komunikacji kolejowej.

Artykuł 6

Przepisy ujednoczone

§1. Jeżeli oświadczenia lub zastrzeżenia nie zostały zgłoszone lub złożone, zgodnie z art. 42 § 1, pierwsze zdanie, międzynarodowa komunikacja kolejowa i dopuszczenie taboru kolejowego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej podlegają:

- a) "Przepisom ujednoczonym o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)", stanowiącym załącznik A do niniejszej Konwencji,

- b) "Przepisom ujednocionym o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)", stanowiącym załącznik B do niniejszej Konwencji,
- c) "Regulaminowi międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)", stanowiącym załącznik C do niniejszej Konwencji,
- d) "Przepisom ujednocionym o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUV)", stanowiącym załącznik D do niniejszej Konwencji,
- e) "Przepisom ujednocionym o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI)", stanowiącym załącznik E do niniejszej Konwencji,
- f) "Przepisom ujednocionym o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjęciu ujednocionych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU)", stanowiącym załącznik F do niniejszej Konwencji,
- g) "Przepisom ujednocionym o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF)", stanowiącym załącznik G do niniejszej Konwencji,
- h) inne ujednocione systemy prawne opracowane przez Organizację na podstawie art. 2 § 2 lit. a, również stanowiące załączniki do niniejszej Konwencji.

§ 2. Przepisy ujednocione, Regulamin i systemy prawne wymienione w § 1, wraz z aneksami do nich, stanowią część integralną niniejszej Konwencji.

Artykuł 7

Definicja pojęcia "Konwencja"

W poniższych postanowieniach wyrażenie "Konwencja" obejmuje właściwą Konwencję, Protokół, o którym mowa w art. 1 § 4 oraz załączniki wymienione w art. 6, wraz z ich aneksami.

Tytuł II

Postanowienia wspólne

Artykuł 8

Prawo krajowe

§ 1. Przy interpretacji i stosowaniu Konwencji należy brać pod uwagę jej charakter prawa międzynarodowego oraz konieczność zachowania jej jednolitości.

§ 2. W sprawach nieuregulowanych w Konwencji stosuje się prawo krajowe.

§ 3. "Prawo krajowe" oznacza prawo państwa, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń, włącznie z normami kolizyjnymi.

Artykuł 9

Jednostka obrachunkowa

§ 1. Jednostką obrachunkową przewidzianą w załącznikach, jest Specjalne Prawo Ciągnięcia, zdefiniowane przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

§ 2. Wyrażona w specjalnym prawie ciągnięcia wartość waluty krajowej państwa będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest ustalona według metody obliczeniowej stosowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy do jego własnych operacji i transakcji.

§ 3. Wyrażona w specjalnym prawie ciągnięcia wartość waluty krajowej państwa nie będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest ustalona w sposób określony przez to państwo. Przeliczenie to powinno wyrażać w walucie krajowej wartość rzeczywistą, jak najbardziej zbliżoną do wartości, która byłaby osiągnięta przy zastosowaniu § 2.

§ 4. Dla Państwa Członkowskiego, nie będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, którego ustawodawstwo nie zezwala na zastosowanie § 2 lub § 3, jednostka obrachunkowa określona w załącznikach jest uważana za równą wartości odpowiadającej trzem frankom w złocie. Frank w złocie jest określony przez

10/31 grama złota o próbie 0,900. Przeliczenie franka w złocie na walutę krajową powinno wyrażać w walucie krajowej wartość rzeczywistą, jak najbardziej zbliżoną do wartości, która byłaby osiągnięta przy zastosowaniu § 2.

§ 5. W ciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie Konwencji oraz w każdym wypadku zmiany metody przeliczeniowej lub w wartości swojej waluty krajowej w stosunku do jednostki obrachunkowej, państwa informują Sekretarza Generalnego o swojej metodzie przeliczeniowej zgodnie z § 3 lub o wartości przeliczenia zgodnie z § 4. Sekretarz Generalny przekazuje te informacje do wiadomości Państwom Członkowskim.

§ 6. Wartość wyrażoną w jednostkach obrachunkowych przelicza się na walutę krajową państwa, którego sąd lub trybunał orzekł zajęcie. Przeliczenia dokonuje się zgodnie z wartością waluty w dniu rozstrzygnięcia sądowego lub w dniu uzgodnionym przez strony.

Artykuł 10

Postanowienia dodatkowe

§ 1. W celu wykonania Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM, dwa lub więcej Państw Członkowskich lub dwóch lub więcej przewoźników mogą przyjąć postanowienia dodatkowe; jednak nie mogą one odbiegać od tych Przepisów ujednoczonych.

§ 2. Postanowienia dodatkowe, o których mowa w § 1 wchodzi w życie i są ogłaszane w sposób określony przez prawo i przepisy każdego z państw. Sekretarz Generalny jest powiadamiany o postanowieniach dodatkowych państw oraz o dniu ich wejścia w życie. Sekretarz Generalny informuje Państwa Członkowskie o powyższych powiadomieniach.

Artykuł 11

Kaucja sądowa

Nie można wymagać złożenia kaucji sądowej dla zabezpieczenia pokrycia kosztów sądowych wniesionych na podstawie Przepisów ujednoczonych CIV, Przepisów

ujednoliconych CIM, Przepisów ujednoliconych CUV lub Przepisów ujednoliconych CUI.

Artykuł 12

Wykonanie orzeczeń. Zajęcia

§ 1. Z chwilą, gdy orzeczenia wydane przez właściwy sąd na podstawie postanowień niniejszej Konwencji w obecności stron lub zaocznie staną się prawomocne na mocy ustawy zastosowanej przez sąd, stają się wykonalne w każdym z pozostałych Państw Członkowskich po dopełnieniu formalności przewidzianych w państwie, w którym ma nastąpić wykonanie orzeczenia. Rewizja przedmiotu sporu jest niedopuszczalna. Postanowienia niniejsze stosuje się również do ugód sądowych.

§ 2. § 1 nie dotyczy orzeczeń o wykonalności tylko tymczasowej jak również orzeczeń, które wskutek oddalenia powództwa zasądzają od powoda odszkodowanie poza kosztami procesu.

§ 3. Wierzytelności powstałe z tytułu przewozu podlegającego Przepisom ujednoliconym CIV lub Przepisom ujednoliconym CIM, na korzyść przedsiębiorstwa przewozowego ze strony innego przedsiębiorstwa przewozowego, nie przynależnego do tego samego Państwa Członkowskiego, podlegają zajęciu wyłącznie na podstawie wyroku wydanego przez władze sądowe Państwa Członkowskiego, do którego przynależy przedsiębiorstwo będące właścicielem wierzytelności, które mają być zajęte.

§ 4. Wierzytelności powstałe z umowy podlegającej Przepisom ujednoliconym CUV lub Przepisom ujednoliconym CUI podlegają zajęciu wyłącznie na podstawie wyroku wydanego przez władze sądowe Państwa Członkowskiego, do którego przynależy przedsiębiorstwo będące właścicielem zajętych wierzytelności.

§ 5. Tabor kolejowy może podlegać zajęciu na terytorium innym niż terytorium Państwa Członkowskiego, w którym posiadacz ma swoją siedzibę, wyłącznie na podstawie wyroku wydanego przez władze sądowe tego państwa. Wyrażenie "posiadacz" oznacza osobę, która będąc właścicielem lub uprawnionym do dysponowania, w sposób ciągły eksploatuje komercyjnie tabor kolejowy jako środek transportu.

Tytuł III

Struktura i działalność

Artykuł 13

Organy

§ 1. Działalność Organizacji jest zapewniona przez następujące organy:

- a) Zgromadzenie Ogólne,
- b) Komitet Administracyjny,
- c) Komisję Rewizyjną,
- d) Komisję Ekspertów do Spraw Przewozu Towarów Niebezpiecznych (Komisja Ekspertów RID),
- e) Komisję Ułatwień Przewozów Kolejowych,
- f) Komisję Ekspertów Technicznych,
- g) Sekretarza Generalnego.

§ 2. Zgromadzenie Ogólne może utworzyć inne tymczasowe komisje dla realizacji określonych zadań.

§ 3. Przy określaniu quorum w Zgromadzeniu Ogólnym oraz w komisjach wymienionych w § 1 lit. c do f nie są brane pod uwagę Państwa Członkowskie, które nie mają prawa głosu (art. 14 § 5, art. 26 § 7 lub art. 40 § 4).

§ 4. Przewodnictwo Zgromadzeniu Ogólnemu, przewodnictwo Komitetowi Administracyjnemu oraz funkcja Sekretarza Generalnego, co do zasady są przydzielane obywatelom różnych Państw Członkowskich.

Artykuł 14

Zgromadzenie Ogólne

§ 1. Zgromadzenie Ogólne składa się ze wszystkich Państw Członkowskich.

§ 2. Zgromadzenie Ogólne:

- a) ustala swój regulamin wewnętrzny,
- b) wyznacza członków Komitetu Administracyjnego oraz zastępcę członka dla każdego z nich oraz wyznacza Państwo Członkowskie, któremu powierza się jego przewodnictwo (art. 15 §§ 1 do 3),
- c) wybiera Sekretarza Generalnego (art. 21 § 2),
- d) wydaje wytyczne dotyczące działalności Komitetu Administracyjnego i Sekretarza Generalnego,
- e) ustala na okres sześcioletni, maksymalną kwotę, jaką mogą osiągnąć wydatki Organizacji w każdym okresie budżetowym (art. 25); lub też wydaje, na okres nie przekraczający sześciu lat, wytyczne dotyczące ograniczenia tych wydatków,
- f) postanawia o przeniesieniu siedziby Organizacji (art. 1 § 2),
- g) postanawia o wprowadzeniu innych języków roboczych (art. 1 § 6),
- h) postanawia o przyjęciu przez Organizację innych kompetencji (art. 4 §1) oraz o przekazaniu kompetencji Organizacji do innej organizacji międzyrządowej (art. 4 §2),
- i) w razie potrzeby, postanawia o utworzeniu innych tymczasowych komisji dla realizacji określonych zadań (art. 13 § 2),
- j) ustala, czy stanowisko państwa należy uznać za milczące wyrażenie woli wypowiedzenia Konwencji (art. 26 § 7),
- k) postanawia o powierzeniu kontroli finansowej innemu Państwu Członkowskiemu, niż państwo siedziby (art. 27 §1),
- l) postanawia w sprawach propozycji mających na celu zmianę Konwencji (art. 33 § 2 i 3),
- m) postanawia w sprawach wniosków o przystąpienie przedłożonych Zgromadzeniu Ogólnemu (art. 37 § 4),
- n) postanawia o warunkach przystąpienia regionalnej organizacji integracji gospodarczej (art. 38 §1),
- o) postanawia w sprawach przedłożonych wniosków o stowarzyszenie (art. 39 §1),

p) postanawia o rozwiązaniu Organizacji i ewentualnym przekazaniu jej zadań do innej organizacji międzyrządowej (art. 43),

q) postanawia we wszelkich innych sprawach wpisanych do porządku dziennego.

§ 3. Sekretarz Generalny zwołuje sesje Zgromadzenia Ogólnego raz na trzy lata lub na wniosek jednej trzeciej liczby Państw Członkowskich lub Komitetu Administracyjnego, jak również w wypadkach przewidzianych w art. 33 § 2 i 3 oraz w art. 37 § 4. Przesyła on Państwom Członkowskim projekt porządku dziennego, najpóźniej na trzy miesiące przed otwarciem sesji, zgodnie z warunkami ustalonymi w regulaminie wewnętrznym, o którym mowa w § 2 lit. a.

§ 4. Zgromadzenie Ogólne osiąga quorum (art. 13 §3), gdy jest w nim reprezentowana większość Państw Członkowskich. Jedno Państwo Członkowskie może być reprezentowane przez inne Państwo Członkowskie; jednakże jedno państwo nie może reprezentować więcej niż jedno inne państwo.

§ 5. W przypadku głosowania na Zgromadzeniu Ogólnym dotyczącego zmian załączników do Konwencji, Państwa Członkowskie, które złożyły oświadczenie do danego załącznika na podstawie art. 42 § 1, pierwsze zadanie, nie mają prawa głosu.

§ 6. Postanowienia Zgromadzenia Ogólnego zapadają większością głosów Państw Członkowskich, których przedstawiciele są obecni podczas głosowania, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w § 2, lit. e, f, g, h, l i p oraz w art. 34 § 6, dla których wymagana jest większość dwóch trzecich głosów. Jednakże w przypadku, o którym mowa w § 2 litera l) większość dwóch trzecich jest wymagana tylko wówczas, gdy dotyczy propozycji mających na celu zmianę samej Konwencji, z wyjątkiem art. 9 i 27 § 2 do 10 oraz Protokołu, o którym mowa w art. 1 § 4.

§ 7. W porozumieniu z większością Państw Członkowskich, Sekretarz Generalny zaprasza do udziału, z głosem doradczym, w sesjach Zgromadzenia Ogólnego:

a) państwa nie będące członkami Organizacji, oraz

b) organizacje i stowarzyszenia międzynarodowe właściwe dla zagadnień dotyczących działalności Organizacji lub zajmujących się problemami wpisanymi do porządku dziennego.

Artykuł 15

Komitet Administracyjny

§ 1. Komitet Administracyjny składa się z jednej trzeciej Państw Członkowskich.

§ 2. Członkowie i zastępcy członków oraz Państwo Członkowskie, pełniące funkcje przewodniczącego, wyznaczani są na okres trzyletni. Skład Komitetu ustala się na każdy okres, uwzględniając w szczególności sprawiedliwy podział geograficzny. Zastępcę członka, który został członkiem Komitetu w czasie danego okresu, wyznacza się na członka Komitetu na następny okres.

§ 3. W razie powstania wakat lub zawieszenia członka w prawach głosu albo w przypadku nieobecności członka podczas dwóch kolejnych posiedzeń Komitetu, który nie upoważnił innego członka do jego reprezentowania zgodnie z § 6, zastępca członka wyznaczony przez Zgromadzenie Ogólne wykonuje jego funkcję przez pozostałą część okresu.

§ 4. Z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w § 3, żadne z Państw Członkowskich nie może wchodzić w skład Komitetu dłużej niż w ciągu pełnych dwóch kolejnych okresów.

§ 5. Komitet:

- a) ustala swój regulamin wewnętrzny ,
- b) zawiera umowę o siedzibę ,
- c) ustala statut personelu Organizacji,
- d) uwzględniając kompetencje kandydatów i sprawiedliwy podział geograficzny, mianuje wysokich rangą urzędników Organizacji,
- e) ustala regulamin dotyczący finansów i rachunkowości Organizacji,
- f) zatwierdza plan pracy, budżet, sprawozdanie z działalności oraz rozliczenie finansowe Organizacji,
- g) ustala, na podstawie zatwierdzonego rozliczenia finansowego, ostateczne udziały Państw Członkowskich zgodnie z art. 26 za dwa kolejne lata kalendarzowe oraz wysokość zaliczki należnej od państw Członkowskich, zgodnie z art. 26 § 5, na rok bieżący i następny rok kalendarzowy,

- h) ustala zadania Organizacji dotyczące wszystkich Państw Członkowskich lub tylko niektórych Państw Członkowskich, jak również wydatki, które w związku z ich wykonaniem powinny ponieść te Państwa Członkowskie (art. 26 § 4),
- i) ustala kwotę opłat szczególnych (art. 26 § 11),
- j) wydaje specjalne wytyczne dotyczące kontroli finansowej (art. 27 §1),
- k) zatwierdza przejęcie przez Organizację funkcji administracyjnych (art.4 § 3) oraz ustala wysokość należności finansowych wymaganych od danego Państwa Członkowskiego,
- l) przekazuje Państwom Członkowskim sprawozdanie z działalności, wyniki finansowe oraz przyjęte postanowienia i zalecenia,
- m) opracowuje sprawozdanie ze swej działalności i propozycje dotyczące swego składu w nowej kadencji oraz przekazuje je do wiadomości Państwom Członkowskim, najpóźniej dwa miesiące przed sesją Zgromadzenia Ogólnego, które ma ustalić skład Komitetu (art. 14 § 2 lit. b),
- n) kontroluje wykonywanie obowiązków przez Sekretarza Generalnego,
- o) czuwa nad prawidłowym stosowaniem przez Sekretarza Generalnego niniejszej Konwencji oraz nad wykonywaniem przez Sekretarza Generalnego decyzji podejmowanych przez pozostałe organy; tym celu Komitet może podjąć odpowiednie kroki w celu usprawnienia stosowania Konwencji i wyżej wymienionych decyzji,
- p) wydaje uzasadnione opinie w sprawach mogących mieć wpływ na działalność Organizacji i przedłożonych mu przez Państwo Członkowskie lub Sekretarza Generalnego,
- q) rozstrzyga spory między Państwem Członkowskim a Sekretarzem Generalnym w odniesieniu do jego funkcji jako depozytariusza (art. 36 § 2),
- r) postanawia w sprawach dotyczących wniosków o zawieszenie członkostwa (art. 40),

§ 6. Komitet osiąga quorum, gdy jest w nim reprezentowane dwie trzecie jego członków. Członek może być reprezentowany przez innego członka; jednakże członek może nie może reprezentować więcej niż jednego członka.

§ 7. Postanowienia Komitetu zapadają większością głosów członków, którzy są obecni podczas głosowania.

§ 8. Komitet obraduje w siedzibie Organizacji, chyba, że postanowiono inaczej. Protokoły z posiedzeń są przesyłane wszystkim Państwom Członkowskim.

§ 9. Przewodniczący Komitetu:

a) zwołuje posiedzenia Komitetu przynajmniej raz w roku, lub na wniosek jednej czwartej jego członków lub Sekretarza Generalnego,

b) przesyła członkom Komitetu projekt porządku dziennego,

c) zajmuje się, w zakresie i na zasadach określonych regulaminem wewnętrznym Komitetu, sprawami pilnymi, które zaistniały w okresie między posiedzeniami.

d) podpisuje umowę o siedzibie, o której mowa w § 5 lit. b).

§ 10. Komitet może, w zakresie swoich uprawnień, zobowiązać przewodniczącego do wykonania określonych zadań szczególnych.

Artykuł 16

Komisje

§ 1. Komisje, o których mowa w art. 13 § 1 lit. c do f i § 2 składają się co do zasady ze wszystkich Państw Członkowskich. Jeżeli Komisja Rewizyjna, Komisja Ekspertów RID lub Komisja Ekspertów Technicznych rozpatrują i postanawiają, w zakresie swoich uprawnień, o zmianach w załącznikach do Konwencji, Państwa Członkowskie, które złożyły oświadczenie dotyczące danego załącznika zgodnie z art. 42 §1 pierwsze zdanie nie będą członkami odpowiedniej komisji.

§ 2. Sekretarz Generalny zwołuje posiedzenia komisji z własnej inicjatywy bądź na wniosek pięciu Państw Członkowskich, lub na wniosek Komitetu Administracyjnego. Sekretarz Generalny przesyła projekt porządku dziennego Państwom Członkowskich najpóźniej dwa miesiące przed otwarciem posiedzenia.

§ 3. Państwo Członkowskie może być reprezentowane przez inne Państwo Członkowskie; jednakże jedno państwo nie może reprezentować więcej niż dwóch innych państw.

§ 4. Każde z Państw Członkowskich reprezentowanych w komisjach ma prawo do

jednego głosu. Zgłoszona propozycja zostaje przyjęta, jeżeli liczba głosów "za" wynosi:

a) co najmniej jedną trzecia liczby Państw Członkowskich reprezentowanych w chwili głosowania, oraz

b) więcej niż liczba głosów "przeciw".

§ 5. W porozumieniu z większością Państw Członkowskich, Sekretarz Generalny zaprasza do udziału, z głosem doradczym, w posiedzeniach komisji:

a) państwa, nie będące członkami Organizacji,

b) Państwa Członkowskie, które nie są członkami właściwej komisji,

c) międzynarodowe organizacje i stowarzyszenia właściwe w sprawach dotyczących działalności Organizacji lub zajmujące się problemami wpisanymi do porządku dziennego.

§ 6. Na każde posiedzenie lub na ustalony okres komisje wybierają przewodniczącego oraz jednego lub kilku zastępców przewodniczącego.

§ 7. Obrady odbywają się w językach roboczych Organizacji. Istotne elementy wypowiedzi wygłaszane podczas posiedzeń w jednym z języków roboczych są tłumaczone na inne języki robocze. Wnioski i podjęte decyzje są tłumaczone w całości.

§ 8. Protokoły są streszczeniem obrad. Wnioski i decyzje są odtwarzane w pełnym brzmieniu. Jeśli chodzi o podejmowane decyzje, za rozstrzygający uważa się tekst francuski. Protokoły są przesyłane do wszystkich Państw Członkowskich.

§ 9. Komisje mogą wyznaczać grupy robocze, którym powierza się opracowywanie określonych zagadnień.

§ 10. Komisje ustalają własny regulamin wewnętrzny.

Artykuł 17

Komisja Rewizyjna

§ 1. Komisja Rewizyjna:

a) postanawia, zgodnie z art. 33 § 4, o propozycjach zmierzających do zmiany Konwencji,

b) rozpatruje, zgodnie z art. 33 § 2, wnioski, które mają być przedłożone do decyzji Zgromadzeniu Ogólnemu.

§ 2. Komisja Rewizyjna osiąga quorum, gdy są obecni przedstawiciele większości Państw Członkowskich (art. 13 § 3).

Artykuł 18

Komisja Ekspertów RID

§1. Komisja Ekspertów RID rozstrzyga, zgodnie z art. 33 § 5, o propozycjach zmierzających do zmiany Konwencji.

§ 2. Komisja Ekspertów RID osiąga quorum, gdy są obecni przedstawiciele jednej trzeciej Państw Członkowskich (art. 13 § 3).

Artykuł 19

Komisja Ułatwień Przewozów Kolejowych

§ 1. Komisja Ułatwień Przewozów Kolejowych:

a) opiniuje wszelkie sprawy mające na celu ułatwienia w przekraczaniu granic w międzynarodowej komunikacji kolejowej.

b) zaleca normy, metody, procedury i rozwiązania praktyczne dotyczące ułatwień w międzynarodowej komunikacji kolejowej.

§ 2. Komisja Ułatwień Przewozów Kolejowych osiąga quorum, gdy są obecni przedstawiciele jednej trzeciej Państw Członkowskich (art. 13 § 3).

Artykuł 20

Komisja Ekspertów Technicznych

§ 1. Komisja Ekspertów Technicznych:

a) podejmuje decyzje, zgodnie z art. 5 Przepisów ujednoczonych APTU o zatwierdzaniu norm technicznych dotyczących urządzeń kolejowych, użytkowanych w przewozach międzynarodowych,

b) podejmuje decyzje, zgodnie z art. 6 Przepisów ujednoczonych APTU o przyjęciu ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących budowy, eksploatacji, utrzymania lub postępowania z urządzeniami kolejowymi użytkowanymi w przewozach międzynarodowych,

c) nadzoruje stosowanie norm technicznych i ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu kolejowego oraz kontroluje ich rozwój w celu ich przyjęcia i zatwierdzenia zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 5 i 6 Przepisów ujednoczonych APTU,

d) rozstrzyga, zgodnie z art. 33 § 6, o propozycjach zmierzających do zmiany Konwencji,

e) prowadzi wszelkie inne sprawy, które zostały jej powierzone zgodnie z Przepisami ujednoczonymi APTU i Przepisami ujednoczonymi ATMF.

§2. Komisja Ekspertów Technicznych osiąga quorum (art. 13 § 3), gdy są obecni przedstawiciele jednej drugiej Państw Członkowskich w rozumieniu art. 16 § 1. Jeśli Komisja rozstrzyga o postanowieniach zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, nie mają prawa głosu Państwa Członkowskie, które zgodnie z art. 35 § 4 złożyły sprzeciw w sprawie stosownych postanowień lub złożyły zastrzeżenie zgodnie z art. 9 §1 Przepisów ujednoczonych APTU.

§ 3. Komisja Ekspertów Technicznych może zatwierdzić normy techniczne lub przyjąć ujednoczone przepisy techniczne albo odmówić ich zatwierdzenia lub przyjęcia; Komisja nie może w żadnym przypadku wprowadzać do nich zmian.

Artykuł 21

Sekretarz Generalny

§ 1. Sekretarz Generalny sprawuje funkcje Sekretariatu Organizacji.

§ 2. Sekretarza Generalnego wybiera Zgromadzenie Ogólne na okres trzech lat, z możliwością najwyżej dwukrotnego ponownego wyboru.

§ 3. W szczególności, Sekretarz Generalny:

a) wykonuje funkcje depozytariusza (art. 36),

- b) reprezentuje Organizację na zewnątrz,
- c) przesyła Państwom Członkowskim decyzje podjęte przez Zgromadzenie Ogólne i komisje (art. 34 § 1 i art. 35 § 1),
- d) wykonuje zadania powierzone mu przez pozostałe organy Organizacji,
- e) analizuje propozycje Państw Członkowskich, dotyczące zmiany Konwencji, korzystając w razie potrzeby z pomocy ekspertów,
- f) zwołuje sesje Zgromadzenia Ogólnego i posiedzenia komisji (art. 14 § 3; art. 16 §2),
- g) przesyła we właściwym czasie Państwom Członkowskim dokumenty niezbędne na posiedzenia poszczególnych organów,
- h) opracowuje plan pracy, projekt budżetu i sprawozdanie z działalności organizacji i przedstawia je do zatwierdzenia Komitetowi Administracyjnemu (art. 25),
- i) w ramach zatwierdzonego budżetu, zarządza gospodarką finansową Organizacji,
- j) na wniosek zainteresowanych stron, podejmuje się, w ramach świadczenia dobrych usług, rozstrzygać sprawy sporne między nimi, wynikające w związku z interpretacją lub stosowaniem Konwencji,
- k) udziela na wniosek wszystkich zainteresowanych stron opinii w sprawach spornych wynikających w związku z interpretacją lub stosowaniem Konwencji,
- l) wykonuje zadania powierzone mu w Tytule V niniejszej Konwencji,
- m) otrzymuje komunikaty od Państw Członkowskich, organizacji i stowarzyszeń międzynarodowych, o których mowa w art. 16 § 5, oraz przedsiębiorstw (przewoźników, zarządzających infrastrukturą, itp.) uczestniczących w międzynarodowej komunikacji kolejowej, i w razie potrzeby, przekazuje je do wiadomości innym Państwom Członkowskim, organizacjom i stowarzyszeniom międzynarodowym oraz przedsiębiorstwom,
- n) zarządza personelem Organizacji,
- o) we właściwym czasie, informuje Państwa Członkowskie o każdym wolnym stanowisku w Organizacji,
- p) prowadzi na bieżąco i publikuje listy linii, o których mowa w art. 24.

§ 4. Sekretarz Generalny może przedkładać z własnej inicjatywy propozycje zmierzające do zmiany Konwencji.

Artykuł 22

Personel Organizacji

Prawa i obowiązki personelu Organizacji określa statut personelu ustalony przez Komitet Administracyjny, zgodnie z art. 15 § 5 lit. c).

Artykuł 23

Biuletyn

§ 1. Organizacja wydaje biuletyn zawierający oficjalne komunikaty oraz inne informacje, które są niezbędne i użyteczne dla stosowania Konwencji.

§ 2. W razie potrzeby, komunikaty, za których przekazanie zgodnie z Konwencją odpowiada Sekretarz Generalny mogą być przekazane w formie ogłoszenia w biuletynie.

Artykuł 24

Listy linii

§ 1. Linie morskie i żeglugi śródlądowej, o których mowa w art. 1 Przepisów ujednoczonych CIV i art. 1 Przepisów ujednoczonych CIM, na których wykonuje się przewozy, będące przedmiotem, oprócz przewozu kolejowego, jednej umowy przewozu, wpisuje się na dwie listy:

- a) listę linii morskich i żeglugi śródlądowej CIV,
- b) listę linii morskich i żeglugi śródlądowej CIM.

§ 2. Linie kolejowe Państwa Członkowskiego objęte zastrzeżeniem złożonym zgodnie z art. 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIV lub zgodnie z art. 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIM wpisuje się zgodnie z tym zastrzeżeniem, na dwie listy:

- a) listę linii kolejowych CIV,
- b) listę linii kolejowych CIM.

§ 3. Państwo Członkowskie przesyła Sekretarzowi Generalnemu powiadomienie o wpisaniu lub skreśleniu z linii, o których mowa w § 1 i 2. Linie morskie i żeglugi śródlądowej, o których mowa w § 1, stanowiące połączenie między Państwami Członkowskimi wpisuje się na listę dopiero po uzyskaniu zgody właściwych państw; do skreślenia takiej linii listy wystarcza powiadomienie o tym przez jedno z tych państw.

§ 4. Sekretarz Generalny powiadamia wszystkie Państwa Członkowskie o wpisaniu danej linii na listę lub skreśleniu jej z listy.

§ 5. Przewozy na liniach morskich i na liniach żeglugi śródlądowej, o których mowa w §1 oraz przewozy na liniach kolejowych, o których mowa w § 2, zostają objęte Konwencją z chwilą upływu jednego miesiąca, licząc od daty powiadomienia przez Sekretarza Generalnego o jej wpisaniu na listę. Taka linia nie podlega Konwencji po upływie trzech miesięcy licząc od daty powiadomienia przez Sekretarza Generalnego o jej skreśleniu, z wyjątkiem przypadków, gdy trwają na niej przewozy, które muszą być całkowicie wykonane.

Tytuł IV

Finanse

Artykuł 25

Plan pracy. Budżet. Rozliczenie finansowe. Sprawozdanie z działalności

§ 1. Plan pracy, budżet i rozliczenie finansowe Organizacji obejmują okres dwóch lat kalendarzowych.

§ 2. Organizacja ogłasza sprawozdanie z działalności nie rzadziej niż raz na dwa lata.

§ 3. Na wniosek Sekretarza Generalnego, Komitet Administracyjny ustala ogólną kwotę wydatków Organizacji na każdy okres budżetowy.

Artykuł 26

Finansowanie wydatków

§1. Z zastrzeżeniem postanowień § 2 do 4, wydatki Organizacji nie pokryte

innymi dochodami są ponoszone w dwóch piątych przez Państwa Członkowskie na zasadzie podziału składek w systemie Narodów Zjednoczonych i w trzech piątych proporcjonalnie do długości infrastruktury kolejowej, a także linii morskich i linii żeglugi śródlądowej wpisanych zgodnie z art. 24 § 1. Jednakże linie morskie i żeglugi śródlądowej liczą się tylko w połowie ich długości.

§ 2. Jeżeli Państwo Członkowskie złoży zastrzeżenie zgodnie art. 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIV lub art. 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIM, udział tego państwa, o którym mowa w § 1, ustala się, następująco:

a) zamiast całkowitej długości infrastruktury kolejowej znajdującej się na terytorium tego Państwa Członkowskiego, bierze się pod uwagę tylko linie kolejowe wpisane zgodnie z art. 24 § 2,

b) część składki według systemu Narodów Zjednoczonych oblicza się proporcjonalnie do długości linii wpisanych zgodnie z art. 24 § 1 i 2, w stosunku do całkowitej długości infrastruktury kolejowej znajdującej się na terytorium tego państwa i linii wpisanych zgodnie z art. 24 § 1; jednakże składka nie może być niższa niż 0,01%.

§ 3. Każde Państwo Członkowskie ponosi nie mniej niż 0,25% i nie więcej niż 15% wydatków.

§ 4. Komitet Administracyjny ustala :

a) jakie zadania Organizacji w równym stopniu dotyczą wszystkich Państw Członkowskich i jakie wydatki ponoszą wszystkie Państwa Członkowskie według zasady, o której mowa w § 1,

b) jakie zadania Organizacji dotyczą tylko niektórych Państw Członkowskich i jakie wydatki ponoszą te Państwa Członkowskie według tej samej zasady. Postanowienia § 3 stosuje się odpowiednio.

Postanowienia niniejsze nie dotyczą art. 4 § 3.

§ 5. Udziały Państw Członkowskich w wydatkach Organizacji są należne w postaci zaliczki, płatnej w dwóch ratach, najpóźniej do dnia 31 października każdego z dwóch lat objętych budżetem. Zaliczkę ustala się na podstawie ostatecznie ustalonych należnych udziałów za dwa lata poprzednie.

§ 6. Przesyłając do Państw Członkowskich sprawozdanie z działalności

i rozliczenie finansowe, Sekretarz Generalny powiadamia o ostatecznej wysokości udziału za dwa poprzednie lata kalendarzowe oraz wysokość zaliczki na dwa kolejne lata kalendarzowe.

§ 7. Po dniu 31 grudnia roku, w którym Sekretarz Generalny dokonał powiadomienia, o którym mowa w § 6, do należnych kwot za ubiegłe dwa lata kalendarzowe dolicza się odsetki w wysokości pięciu procent rocznie. Jeżeli dane Państwo Członkowskie nie wpłaci należnego udziału po upływie roku od wyżej wymienionej daty, to jego prawo głosu ulega zawieszeniu aż do chwili wywiązania się przez nie z obowiązków płatniczych. Po upływie kolejnego okresu dwóch lat, Zgromadzenie Ogólne rozważa, czy postawę danego państwa należy uznać za milczące wyrażenie woli wypowiedzenia Konwencji, a jeśli tak, ustala w razie potrzeby, datę wejścia w życie wypowiedzenia.

§ 8. W razie wypowiedzenia, o którym mowa w § 7 lub w art. 41, jak również w razie zawieszenia prawa głosu, o którym mowa w art. 40 § 4 lit. b przypadające składki są w dalszym ciągu należne.

§ 9. Kwoty nie zapłacone pokrywane są ze środków Organizacji.

§ 10. Państwo Członkowskie wypowiadające Konwencję, może zostać ponownie Państwem Członkowskim przez przystąpienie do Konwencji, pod warunkiem spłaty kwot stanowiących jego zadłużenie.

§11. Organizacja pobiera opłatę na pokrycie kosztów szczególnych wynikających z działań wymienionych w art. 21 § 3 lit. j do l. W przypadkach przewidzianych w art. 21 § 3 lit. j i k wysokość tej opłaty ustala Komitet Administracyjny, na wniosek Sekretarza Generalnego; w przypadku wymienionym w art. 21 § 3 lit. l, ma zastosowanie art. 31 § 3.

Artykuł 27

Kontrola finansowa

§1. Jeżeli Zgromadzenie Ogólne, stosownie do art. 14 § 2 lit. k nie postanowi inaczej, kontrolę finansową przeprowadza państwo siedziby, zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu i stosownie do wszystkich specjalnych wytycznych Komitetu Administracyjnego, udzielonych zgodnie z regulaminem dotyczącym finansów

i rachunkowości Organizacji (art. 15 § 5 lit. e).

§ 2. Rewident księgowy sprawdza finanse Organizacji, włącznie ze wszystkimi funduszami powierniczymi i kontami specjalnymi, w zakresie w jakim uzna to za konieczne, w celu ustalenia, czy:

- a) sprawozdania finansowe są zgodne z księgami Organizacji,
- b) operacje finansowe, o których jest mowa w sprawozdaniach, zostały sporządzone zgodnie z zasadami i przepisami, postanowieniami budżetowymi oraz innymi wytycznymi Organizacji,
- c) wartościowe i gotówka zdeponowana w banku lub w kasie zostały skontrolowane na podstawie dowodów depozytowych, wydanych bezpośrednio przez depozytariuszy, lub rzeczywiście przeliczone,
- d) kontrole wewnętrzne, w tym wewnętrzna kontrola finansowa, były właściwe,
- e) wszystkie składniki aktywów i pasywów, jak również nadwyżki i niedobory zostały zaksięgowane zgodnie z procedurą, którą rewident księgowy uzna za wystarczającą.

§ 3. Jedynie rewident księgowy jest uprawniony do całkowitego lub częściowego uznania pokwitowań i dokumentów przedłożonych przez Sekretarza Generalnego. W razie potrzeby, rewident księgowy może przeprowadzić sprawdzenie i szczegółową kontrolę wszelkich dowodów księgowych dotyczących operacji finansowych lub dostaw i wyposażenia.

§ 4. W każdym czasie rewident księgowy ma swobodny dostęp do wszystkich ksiąg, dokumentów księgowych i innych informacji, które uzna za potrzebne.

§ 5. Rewident księgowy nie jest uprawniony do odrzucenia poszczególnych czynności finansowych, jednak powinien on niezwłocznie zwrócić uwagę Sekretarza Generalnego na każdą operację, której prawidłowość lub celowość wydaje się mu być wątpliwa, tak aby Sekretarz miał możliwość podjęcia stosownych działań.

§ 6. Rewident księgowy przedstawia i podpisuje oświadczenie o sprawozdaniu finansowym, w następującym brzmieniu:

“Sprawdziłem sprawozdania finansowe Organizacji za okres budżetowy, który zakończył się dnia 31 grudnia ... Sprawdzenie obejmowało ogólną analizę metod księgowania i kontrolę dokumentów finansowych oraz innych dokumentów, których

sprawdzenie w danych okolicznościach uznałem za konieczne." W zależności od okoliczności, powyższe oświadczenie stwierdza, że:

- a) sprawozdanie finansowe we właściwy sposób odzwierciedla sytuację finansową w dniu zakończenia okresu sprawozdawczego, jak również wyniki przeprowadzonych operacji w ciągu okresu, który zakończył się w tym dniu,
- b) sprawozdanie finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadami księgowania, stosowane zasady finansowe były zgodne z tymi, które zostały przyjęte w poprzednim okresie budżetowym,
- c) stosowane zasady finansowe były zgodne z tymi, które zostały przyjęte w poprzednim okresie budżetowym,
- d) operacje finansowe zostały przeprowadzone zgodnie z zasadami i przepisami, postanowieniami budżetowymi oraz innymi wytycznymi Organizacji.

§ 7. W sprawozdaniu, dotyczącym operacji finansowych, rewident księgowy przedstawia:

- a) rodzaj i zakres przeprowadzonej kontroli,
- b) elementy związane z wymogiem kompletności lub dokładności rachunków, uwzględniając w odpowiednim przypadku:
 - 1. informacje niezbędne dla właściwej interpretacji i oceny rachunków,
 - 2. wszelkie kwoty, które powinny być pobrane, lecz nie zostały zaksięgowane na koncie,
 - 3. wszelkie kwoty będące przedmiotem normalnego lub warunkowego zobowiązania płatniczego, które nie zostały zaksięgowane lub nie zostały uwzględnione w sprawozdaniu finansowym,
 - 4. wydatki, w odniesieniu do których nie przedłożono wystarczających dokumentów księgowych,
 - 5. informacje, czy księgi rachunkowe są prowadzone we właściwej i należytej formie; należy zwrócić uwagę na przypadki, w których prezentacja sprawozdań finansowych odbiega od ogólnie znanych i stosowanych zasad księgowości;
- c) inne sprawy, na które należy zwrócić uwagę Komitetowi Administracyjnemu, na przykład:

1. przypadki oszustwa lub domniemania oszustwa,
 2. niegospodarność lub niewłaściwe użycie funduszy lub innych składników majątku Organizacji (nawet gdy rachunki dotyczące tej operacji były prowadzone właściwie),
 3. wydatki, mogące spowodować w przyszłości powstanie znacznych kosztów dla Organizacji,
 4. każda ogólna lub szczególna wadliwość w systemie kontroli wpływów i wydatków lub zaopatrzenia i wyposażenia,
 5. wydatki, niezgodne z intencjami Komitetu Administracyjnego, z uwzględnieniem zmian wynikających z właściwie przeprowadzonych przeniesień wewnątrz budżetu,
 6. przekroczenie wydatków, z uwzględnieniem zmian wynikających z właściwie przeprowadzonych przeniesień wewnątrz budżetu,
 7. wydatki niezgodne z celem, na który zostało wydane upoważnienie,
- d) zgodność lub brak zgodności rachunków w odniesieniu do dostaw i wyposażenia, stwierdzone na podstawie inwentaryzacji i kontroli ksiąg rachunkowych.

Ponadto, sprawozdanie może wykazywać operacje zaksięgowane w poprzednim okresie budżetowym, i na temat których uzyskano nowe informacje lub odnotowywać operacje, które powinny być wykonane w późniejszym okresie budżetowym i o których wydaje się iż, powinien być uprzednio poinformowany Komitet Administracyjny.

§ 8. Rewident księgowy nie może w swoim sprawozdaniu zamieszczać uwag krytycznych, jeżeli uprzednio nie umożliwiono Sekretarzowi Generalnemu udzielenia wyjaśnień w danej sprawie.

§ 9. Wnioski wynikające z kontroli rewident księgowy przekazuje Komitetowi Administracyjnemu i Sekretarzowi Generalnemu. Ma on również prawo do przedstawienia stosownych uwag w odniesieniu do sprawozdania finansowego Sekretarza Generalnego.

§ 10. W razie, gdy rewident księgowy przeprowadził tylko kontrolę ogólną lub nie uzyskał wystarczających dokumentów księgowych, powinien odnotować ten fakt

w oświadczeniu i w sprawozdaniu, podając uzasadnienie swoich uwag, jak również wynikające z tego skutki dla sytuacji finansowej i dla zaksięgowanych operacji finansowych.

Tytuł V

Arbitraż

Artykuł 28

Kompetencje

§ 1. Sprawy sporne między Państwami Członkowskimi, wynikłe z interpretacji lub ze stosowania Konwencji, jak również sprawy sporne między Państwami Członkowskimi a Organizacją, wynikłe z interpretacji lub ze stosowania Protokołu o przywilejach i immunitetach, mogą być na żądanie jednej ze Stron wniesione przed trybunał arbitrażowy. Strony ustalają dowolnie skład trybunału arbitrażowego i procedurę arbitrażową.

§ 2. Inne sprawy sporne wynikłe z interpretacji lub stosowania niniejszej Konwencji lub innych Konwencji opracowanych przez Organizację zgodnie z art. 2 § 2, jeśli nie zostały uregulowane polubownie lub przedstawione do rozstrzygnięcia sądom powszechnym, mogą być na mocy porozumienia zainteresowanych Stron wniesione przed trybunał arbitrażowy. Odnośnie do składu trybunału arbitrażowego i procedury arbitrażowej mają zastosowanie art. 29 do 32.

§ 3. Państwo może, w momencie składania wniosku o przystąpienie do Konwencji, zastrzec sobie prawo do niestosowania w całości lub w części postanowień § 1 i § 2.

§ 4. Każde państwo, które dokonało zastrzeżenia na mocy § 3, może w każdej chwili zrezygnować z niego, informując o tym depozytariusza. Rezygnacja z zastrzeżenia nabiera skuteczności po upływie jednego miesiąca począwszy od dnia, w którym depozytariusz powiadomi o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 29

Umowa arbitrażowa. Rejestracja

Strony sporu zawierają umowę arbitrażową, wyszczególniając:

- a) przedmiot sporu,
- b) skład trybunału i terminy ustalone do mianowania jednego lub kilku arbitrów,
- c) miejscowość ustaloną jako siedzibę trybunału,

Umowa arbitrażowa powinna być podana do wiadomości Sekretarzowi Generalnemu odpowiedzialnemu za rejestrację.

Artykuł 30

Arbitrzy

§ 1. Sekretarz Generalny sporządza i prowadzi na bieżąco wykaz arbitrów. Każde Państwo Członkowskie może wpisać na tę listę dwóch swoich obywateli.

§ 2. Trybunał arbitrażowy składa się z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, w zależności od zawartej umowy kompromisowej. Arbitrów wybiera się spośród osób figurujących na liście, o której mowa w § 1. Jednakże, gdy umowa kompromisowa przewiduje pięciu arbitrów, każda ze Stron może wybrać jednego arbitra spoza listy. Jeżeli umowa kompromisowa przewiduje jednego arbitra, to wybiera się go za obustronnym porozumieniem Stron. Jeżeli umowa kompromisowa przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, to każda ze Stron wybiera odpowiednio jednego lub dwóch arbitrów, którzy za wspólnym porozumieniem wyznaczają trzeciego lub piątego arbitra, który przewodniczy trybunałowi arbitrażowemu. W razie niemożności osiągnięcia przez Strony zgody co do wyznaczenia jednego arbitra lub zgody między wybranymi arbitrami w sprawie wyboru trzeciego lub piątego arbitra, wyznacza ich Sekretarz Generalny.

§ 3. Jedyńy arbiter bądź trzeci lub piąty arbiter powinien mieć inne obywatelstwo niż Strony sporu, chyba, że obie Strony mają to samo obywatelstwo.

§ 4. Udział w sprawie spornej jakiegokolwiek Strony trzeciej pozostaje bez wpływu na skład trybunału arbitrażowego.

Artykuł 31

Procedura. Koszty

§ 1. Trybunał Arbitrażowy wydaje decyzję o przyjętej procedurze, z uwzględnieniem w szczególności, następujących postanowień:

- a) trybunał arbitrażowy prowadzi dochodzenie i orzeka we wniesionych sprawach na

podstawie danych dostarczonych przez Strony, nie będąc związanym w momencie wydania orzeczenia wykładnią tych Stron,

b) trybunał arbitrażowy nie może przyznać niczego więcej ani też niczego innego niż to, czego żądano we wnioskach powoda, ani też mniej, niż pozwany uznał za należne,

c) trybunał arbitrażowy redaguje należycie uzasadnione orzeczenie i powiadamia o nim Strony za pośrednictwem Sekretarza Generalnego,

d) orzeczenie arbitrażowe jest ostateczne, jeśli prawo obowiązujące w miejscu, w którym zasiada trybunał arbitrażowy nie postanawia inaczej lub jeśli Strony nie zawrą porozumienia o treści przeciwnej orzeczeniu trybunału.

§ 2. Wysokość honorariów arbitrów ustala Sekretarz Generalny.

§ 3. Orzeczenie arbitrażowe ustala wysokość kosztów i wydatków i rozstrzyga o ich podziale między Strony, jak również o podziale kwoty honorariów arbitrów między Strony.

Artykuł 32

Przedawnienie. Wykonalność

§ 1. Wszczęcie postępowania arbitrażowego ma, jeżeli chodzi o przerwanie biegu przedawnienia, ten sam skutek, jak skutek przewidziany przez prawo materialne, mające zastosowanie do wszczęcia postępowania przed sądem powszechnym.

§ 2. Orzeczenie trybunału arbitrażowego nabiera mocy wykonawczej w każdym z Państw Członkowskich po dokonaniu formalności przewidzianych w państwie, w którym ma nastąpić wykonanie orzeczenia. Rewizja przedmiotu sporu jest niedopuszczalna.

Tytuł VI

Zmiana Konwencji

Artykuł 33

Kompetencje

§ 1. Sekretarz Generalny powiadamia niezwłocznie Państwa Członkowskie o propozycjach zmian Konwencji, które otrzymał od Państw Członkowskich lub które sam opracował.

§ 2. Zgromadzenie Ogólne postanawia w sprawie propozycji zmian Konwencji w przypadkach nie wymienionych w § 4 do 6.

§ 3. Z chwilą przedstawienia mu propozycji zmiany Zgromadzenie Ogólne może zdecydować większością głosów przewidzianą w art. 14 § 6, że propozycja ta pozostaje w ścisłym związku z jednym lub kilkoma postanowieniami załączników do Konwencji. W takim wypadku, jak również w przypadkach, o których mowa w § 4 do 6, drugie zdanie, Zgromadzeniu Ogólnemu przysługuje również prawo podjęcia decyzji o zmianie tego przepisu lub przepisów.

§ 4. Z zastrzeżeniem decyzji Zgromadzenia Ogólnego w myśl § 3 pierwsze zdanie, Komisja Rewizyjna rozstrzyga o propozycjach zmian przepisów mających na celu zmianę:

- a) art. 9 i art. 27 § 2 do 10,
- b) Przepisów ujednoczonych CIV, z wyjątkiem art. 1; 2, 5, 6, 16, art. 26 do 39, art. 41 do 53 i art. 56 do 60,
- c) Przepisów ujednoczonych CIM, z wyjątkiem art. 1, 5, art. 6 § 1 i 2, art. 8, 12, art. 13 § 2, art. 14, art. 15 § 2 i 3, art. 19 § 6 i 7, oraz art. 23 do 27, art. 30 do 33, art. 36 do 41 i art. 44 do 48,
- d) Przepisów ujednoczonych CUV, z wyjątkiem art. 1, 4, 5 i art. 7 do 12,
- e) Przepisów ujednoczonych CUI, z wyjątkiem art. 1, 2, 4, art. 8 do 15, art. 17 do 19, art. 21, art. 23 do 25,
- f) Przepisów ujednoczonych APTU, z wyjątkiem art. 1, 3, art. 9 do 11 oraz załączników do niniejszych Przepisów ujednoczonych,
- g) Przepisów ujednoczonych ATMF, z wyjątkiem art. 1, 3 i art. 9.

Jeżeli przedłożono propozycje zmian przepisów należących do właściwości Komisji Rewizyjnej zgodnie z lit. a do g, jedna trzecia państw reprezentowanych w Komisji może zażądać, aby powyższe propozycje zostały przedłożone do decyzji Zgromadzeniu

Ogólnemu.

§ 5. Odnośnie do propozycji zmian dotyczących postanowień Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) decyduje Komisja Ekspertów RID. Jednakże, jedna trzecia państw reprezentowanych w Komisji może zażądać, aby powyższe propozycje zostały przedłożone do decyzji Zgromadzeniu Ogólnemu.

§ 6. Odnośnie do propozycji zmian dotyczących postanowień załączników do Przepisów ujednoczonych APTU decyduje Komisja Ekspertów Technicznych. Jednakże jedna trzecia państw reprezentowanych w Komisji może zażądać, aby powyższe propozycje zostały przedłożone do decyzji Zgromadzeniu Ogólnemu.

Artykuł 34

Postanowienia Zgromadzenia Ogólnego

§ 1. Sekretarz Generalny powiadamia Państwa Członkowskie o zmianach Konwencji przyjętych przez Zgromadzenie Ogólne.

§ 2. Zmiany dotyczące postanowień samej Konwencji, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne, wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia ich zatwierdzenia przez dwie trzecie Państw Członkowskich. Zmiany wchodzi w życie dla wszystkich Państw Członkowskich, z wyjątkiem tych państw, które przed ich wejściem w życie złożyły oświadczenie zgodnie, z którym nie zatwierdzają tych zmian.

§ 3. Zmiany dotyczące postanowień załączników do Konwencji, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne, wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia ich zatwierdzenia przez połowę Państw Członkowskich, które nie złożyły oświadczenia, o którym mowa w art. 42 § 1, pierwsze zdanie. Zmiany wchodzi w życie dla wszystkich Państw Członkowskich, z wyjątkiem tych państw, które przed ich wejściem w życie złożyły oświadczenie zgodnie, z którym nie zatwierdzają tych zmian, oraz z wyjątkiem tych państw, które złożyły oświadczenie, o którym mowa w art. 42 § 1, zdanie pierwsze.

§ 4. Państwa Członkowskie powiadamiają Sekretarza Generalnego o zatwierdzeniu zmian Konwencji przyjętych przez Zgromadzenie Ogólne, jak również o ich oświadczeniu, zgodnie z którymi nie zatwierdzają tych zmian. Sekretarz

Generalny powiadamia o powyższym pozostałe Państwa Członkowskie.

§ 5. Okres, o którym mowa w § 2 i 3 biegnie od dnia powiadomienia Sekretarza Generalnego stwierdzającego, iż zostały wypełnione warunki wymagane dla wejścia w życie zmian.

§ 6. W chwili przyjęcia zmiany Zgromadzenie Ogólne może postanowić, że dana zmiana ma takie znaczenie, iż każde Państwo Członkowskie, które złoży oświadczenie, o którym mowa w § 2 lub § 3 i nie zatwierdzi zmiany w okresie osiemnastu miesięcy od dnia wejścia jej w życie przestanie, z upływem wymienionego terminu, być Państwem Członkowskim Organizacji.

§ 7. Jeżeli decyzje Zgromadzenia Ogólnego dotyczą załączników do Konwencji, stosowanie danego załącznika w przewozach z i między Państwami Członkowskimi, które zgodnie z § 3 we właściwym czasie złożyły oświadczenie, zgodnie z którym nie zatwierdzają tych zmian, zawiesza się w całości od dnia wejścia w życie decyzji. Sekretarz Generalny powiadamia o tym zawieszeniu Państwa Członkowskie. Zawieszenie wygasa po upływie miesiąca licząc od dnia, w którym Sekretarz Generalny powiadomił pozostałe Państwa Członkowskie o wycofaniu sprzeciwu.

Artykuł 35

Postanowienia komisji

§1. Sekretarz Generalny powiadamia Państwa Członkowskie o zmianach Konwencji przyjętych przez komisje.

§ 2. Zmiany dotyczące postanowień samej Konwencji, przyjęte przez Komisję Rewizyjną, wchodzi w życie dla wszystkich Państw Członkowskich pierwszego dnia dwunastego miesiąca licząc od miesiąca, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich Państwa Członkowskie. Państwa Członkowskie mogą złożyć sprzeciw w ciągu czterech miesięcy licząc od daty powiadomienia. W przypadku sprzeciwu jednej czwartej Państw Członkowskich, zmiana ta nie wchodzi w życie. Jeżeli Państwo Członkowskie złoży sprzeciw wobec decyzji Komisji Rewizyjnej w terminie czterech miesięcy oraz wypowie Konwencję, wypowiedzenie wchodzi w życie w dniu ustalonym dla wejścia w życie tej decyzji.

§ 3. Zmiany dotyczące postanowień załączników do Konwencji, przyjęte przez

Komisję Rewizyjną, wchodzi w życie dla wszystkich Państw Członkowskich, pierwszego dnia dwunastego miesiąca licząc od miesiąca, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich Państwa Członkowskie. Zmiany przyjęte przez Komisję Ekspertów RID lub Komisję Ekspertów Technicznych wchodzi w życie dla wszystkich Państw Członkowskich pierwszego dnia szóstego miesiąca licząc od miesiąca, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich Państwa Członkowskie.

§ 4. Państwa Członkowskie mogą składać sprzeciwy w ciągu czterech miesięcy licząc od dnia powiadomienia, o którym mowa w § 3. W przypadku sprzeciwu jednej czwartej Państw Członkowskich zmiana nie wchodzi w życie. Stosowanie danego załącznika w przewozach z i między Państwami Członkowskimi, które we właściwym czasie złożyły sprzeciw wobec decyzji zawiesza się w całości od dnia wejścia w życie decyzji. Jednakże, w przypadku złożenia sprzeciwu dotyczącego zatwierdzenia norm technicznych lub przyjęcia ujednoliconych przepisów technicznych zawiesza się jedynie ich stosowanie w przewozach z i między tymi Państwami Członkowskimi od dnia wejścia w życie decyzji, niniejsze postanowienia stosuje się odpowiednio do sprzeciwów złożonych do części decyzji.

§ 5. Sekretarz Generalny powiadamia Państwa Członkowskie o zawieszeniach, o których mowa w § 4; zawieszenia wygasa po upływie jednego miesiąca licząc od dnia w którym Sekretarz Generalny powiadomił pozostałe Państwa Członkowskie o wycofaniu sprzeciwu.

§ 6. Przy ustalaniu liczby sprzeciwów przewidzianych w § 2 i 4 nie bierze się pod uwagę Państw Członkowskich, które:

- a) nie mają prawa głosu (art. 14 § 5, art. 26 § 7 lub art. 40 § 4),
- b) nie są członkami danej Komisji (art. 16 § 1, zdanie drugie),
- c) złożyły oświadczenie zgodnie z art. 9 § 1 Przepisów ujednoliconych APTU.

Tytuł VII

Postanowienia końcowe

Artykuł 36

Depozytariusz

§ 1. Sekretarz Generalny jest depozytariuszem niniejszej Konwencji. Jego funkcje jako depozytariusza są wymienione w części VII Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 roku.

§ 2. W przypadku powstania rozbieżności między Państwem Członkowskim a depozytariuszem dotyczących wykonywania jego funkcji, depozytariusz lub właściwe Państwo Członkowskie przedstawia sprawę pozostałym Państwom Członkowskim lub w razie potrzeby, przedkłada do decyzji Komitetowi Administracyjnemu.

Artykuł 37

Przystąpienie do Konwencji

§ 1. Konwencja jest otwarta do przystąpienia dla każdego państwa, na terytorium którego jest eksploatowana infrastruktura kolejowa.

§ 2. Państwo pragnące przystąpić do Konwencji kieruje wniosek do depozytariusza. Depozytariusz przekazuje go do wiadomości Państwom Członkowskim.

§ 3. Wniosek zostaje prawomocnie przyjęty po upływie trzech miesięcy od chwili przekazania powiadomienia, o którym mowa w § 2, jeżeli pięć Państw Członkowskich nie zgłosi sprzeciwu do depozytariusza. Depozytariusz powiadamia o tym bezzwłocznie państwo ubiegające się o przystąpienie, jak również Państwa Członkowskie. Przystąpienie staje się prawomocne z pierwszym dniem trzeciego miesiąca, licząc od miesiąca, w którym nastąpiło powiadomienie.

§ 4. W przypadku sprzeciwu przynajmniej pięciu Państw Członkowskich w terminie, o którym mowa w § 3, wniosek o przystąpienie przedstawia się do decyzji Zgromadzeniu Ogólnemu.

§ 5. Z zastrzeżeniem art. 42, każde przystąpienie do Konwencji może dotyczyć wyłącznie Konwencji w jej brzmieniu obowiązującym w chwili, gdy przystąpienie staje się prawomocne.

Artykuł 38

Przystąpienie regionalnych organizacji integracji gospodarczej

§ 1. Konwencja jest otwarta do przystąpienia dla regionalnych organizacji integracji gospodarczej posiadających kompetencje dotyczące stanowienia własnego prawodawstwa obowiązującego ich członków w sprawach objętych niniejszą Konwencją i których członkami jest jedno lub więcej Państw Członkowskich. Warunki przystąpienia zostaną określone w umowie zawieranej między Organizacją a organizacją regionalną.

§ 2. Organizacja Regionalna może wykonywać prawa, którymi dysponują jej członkowie na podstawie Konwencji, w takim zakresie w jakim wynikają one z jej kompetencji. Odnosi się to również do obowiązków nałożonych na podstawie Konwencji na Państwa Członkowskie, z wyjątkiem zobowiązań finansowych, o których mowa w art. 26.

§ 3. W celu wykonywania prawa głosu oraz prawa sprzeciwu, o których mowa w art. 35 § 2 i 4, organizacja regionalna dysponuje liczbą głosów równą liczbie swoich członków będących jednocześnie Państwami Członkowskimi Organizacji. Ci ostatni mogą wykonywać swoje prawa, a w szczególności prawo głosu, tylko w zakresie dopuszczonym w § 2. Organizacja regionalna nie posiada prawa głosu w sprawach uregulowanych w tytule IV.

§ 4. Artykuł 41 stosuje się odpowiednio do wypowiedzenia przystąpienia.

Artykuł 39

Członkowie stowarzyszeni

§ 1. Każde państwo, na terytorium którego jest eksploatowana infrastruktura kolejowa, może zostać członkiem stowarzyszonym Organizacji. Art. 37 § 2 do 5 stosuje się odpowiednio.

§ 2. Członek stowarzyszony może uczestniczyć, tylko z głosem doradczym, w pracach organów wymienionych w art. 13 § 1 lit. a i c do f. Członek stowarzyszony nie może być wyznaczony na członka Komitetu Administracyjnego. Pokrywa on wydatki Organizacji w wysokości 0,25% ogólnej kwoty składek (art. 26 § 3).

§ 3. Art. 41 stosuje się odpowiednio do wypowiedzenia członkostwa stowarzyszonego.

Artykuł 40

Zawieszenie członkostwa

§1. Państwo Członkowskie może złożyć wniosek, bez wypowiedzenia Konwencji, o zawieszenie członkostwa Organizacji, jeżeli nie jest wykonywany jakikolwiek międzynarodowy przewóz kolejowy na jego terytorium z przyczyn niezależnych od tego państwa.

§ 2. Komitet Administracyjny postanawia w sprawie wniosku o zawieszenie członkostwa. Wniosek składa się Sekretarzowi Generalnemu najpóźniej trzy miesiące przed posiedzeniem Komitetu.

§ 3. Zawieszenie członkostwa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca, następującego po dniu, w którym Sekretarz Generalny powiadomił Państwa Członkowskie o postanowieniu Komitetu Administracyjnego. Zawieszenie członkostwa wygasa z chwilą powiadomienia przez Państwo Członkowskie o przywróceniu na jego terytorium międzynarodowego przewozu kolejowego. Sekretarz Generalny bezzwłocznie powiadamia o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

§ 4. Zawieszenie członkostwa powoduje:

- a) zwolnienie Państwa Członkowskiego z obowiązku z uczestniczenia w finansowaniu wydatków Organizacji,
- b) zawieszenia prawa głosu w organach Organizacji,
- c) zawieszenie prawa sprzeciwu na podstawie art. 34 § 2 i 3 oraz art. 35 § 2 i 4.

Artykuł 41

Wypowiedzenie Konwencji

§ 1. Konwencję można wypowiedzieć w każdym czasie.

§ 2. Każde Państwo Członkowskie pragnące wypowiedzieć Konwencję zawiadamia o tym depozytariusza. Wypowiedzenie wchodzi w życie z dniem 31 grudnia następnego roku.

Artykuł 42

Oświadczenia i zastrzeżenia do Konwencji

§ 1. Każde Państwo Członkowskie może oświadczyć, w każdym czasie, że nie będzie stosować w całości niektórych załączników do Konwencji. Poza tym, zastrzeżenia, jak również oświadczenia o niestosowaniu niektórych postanowień samej Konwencji lub jej załączników są dopuszczone tylko wówczas, gdy takie zastrzeżenia lub oświadczenia są wyraźnie przewidziane w tych postanowieniach.

§ 2. Zastrzeżenia lub oświadczenia przekazuje się do depozytariusza. Stają się one prawomocne z chwilą wejścia w życie Konwencji dla danego państwa. Wszelkie oświadczenie złożone po jej wejściu w życie staje się prawomocne dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym złożono oświadczenie. Depozytariusz powiadamia o tym Państwa Członkowskie.

Artykuł 43

Rozwiązanie Organizacji

§ 1. Zgromadzenie Ogólne może postanowić o rozwiązaniu Organizacji i przekazaniu jej kompetencji do innej organizacji międzyrządowej, w razie potrzeby, ustalając z tą organizacją warunki przekazania.

§ 2. W przypadku rozwiązania Organizacji, jej majątek dzieli się między Państwa Członkowskie, będące członkami Organizacji nieprzerwanie przez ostatnich pięć lat kalendarzowych poprzedzających podjęcie postanowienia, o którym mowa w § 1. Majątek dzieli się proporcjonalnie do średniej stawki procentowej, jaką Państwa Członkowskie wpłacały na rzecz Organizacji przez poprzednich pięć lat.

Artykuł 44

Przepisy przejściowe

W przypadkach, o których mowa w art. 34 § 7, art. 35 § 4, art. 41 § 1 i art. 42, prawo obowiązujące w czasie zawarcia umów zgodnie z Przepisami ujednoliconymi CIV, Przepisami ujednoliconymi CIM, Przepisami ujednoliconymi CUI i Przepisami ujednoliconymi CUV, stosuje się do istniejących umów.

Artykuł 45

Teksty Konwencji

§ 1. Konwencję sporządzono w języku: francuskim, niemieckim i angielskim. W razie rozbieżności rozstrzygający jest wyłącznie tekst francuski.

§ 2. Na wniosek jednego z zainteresowanych państw, Organizacja sporządza oficjalne tłumaczenia Konwencji w innych językach, jeżeli jeden z tych języków jest językiem oficjalnym na terytorium przynajmniej dwóch Państw Członkowskich. Tłumaczenia są opracowywane we współpracy z właściwymi służbami zainteresowanych Państw Członkowskich.

Protokół o przywilejach i immunitetach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejowych (OTIF)

Artykuł 1

Immunitet sądowy, egzekucyjny i zajęcia

§ 1. W ramach swych czynności urzędowych Organizacja korzysta z immunitetu sądowego i egzekucyjnego, z wyjątkiem następujących przypadków:

- a) jeśli Organizacja wyraźnie zrzeknie się takiego immunitetu w określonym przypadku,
- b) w razie wszczęcia postępowania cywilnego wytoczonego przez osobę trzecią,
- c) w przypadku powództwa wzajemnego, bezpośrednio związanego z postępowaniem wszczętym na skutek powództwa głównego wniesionego przez Organizację,
- d) w razie zajęcia wynagrodzeń, płac i innych płatności należnych ze strony Organizacji członkowi jej personelu nakazanego na mocy wyroku sądowego.

§ 2. Majątek i dobra, stanowiące własność Organizacji, gdziekolwiek by się one znajdowały, korzystają z immunitetu wobec wszelkiego rodzaju rekwizycji, konfiskaty, sekwestru i innych form zajęcia lub przymusu, z wyjątkiem przypadków, w których wymaga tego czasowe zapobieżenie wypadkom, w których uczestniczą pojazdy samochodowe stanowiące własność Organizacji lub kursujące na jej rachunek oraz przypadków, w których wymaga tego dochodzenie, spowodowane wyżej wymienionymi wypadkami.

Artykuł 2

Ochrona przed wywłaszczeniem

Jeżeli wywłaszczenie jest konieczne w celach użyteczności publicznej, należy poczynić wszelkie odpowiednie kroki zmierzające do niedopuszczenia do tego, aby

wywłaszczenie stało się przeszkodą w wykonywaniu działalności Organizacji. Powinno być również wypłacone odszkodowanie z góry, szybko i w odpowiedniej wysokości.

Artykuł 3

Zwolnienia od podatków

§ 1. Każde Państwo Członkowskie zwalnia Organizację, jej majątek i dochody z obowiązku płacenia podatków bezpośrednich, w ramach jej czynności urzędowych. W razie dokonania zakupów lub korzystania z usług o znacznej wartości, koniecznych do wykonywania urzędowej działalności przez Organizację, oraz gdy cena tych zakupów lub usług obejmuje opodatkowanie lub opłaty, Państwa Członkowskie wydają, za każdym razem, gdy jest to możliwe, odpowiednie zarządzenia w celu zwolnienia Organizacji od tych podatków lub opłat bądź też w celu zwrotu kwot w równej im wysokości.

§ 2. Nie przyznaje się żadnych zwolnień od podatków i innych opłat stanowiących jedynie wynagrodzenie za świadczone usługi.

§ 3. Dobra nabyte zgodnie z § 1 nie mogą zbywane, odstępowane ani wykorzystywane inaczej niż na warunkach ustalonych przez Państwa Członkowskie, które przyznały zwolnienia.

Artykuł 4

Zwolnienia od opłat i podatków

§ 1. Wyroby importowane lub eksportowane przez Organizację i ściśle niezbędne do wykonywania jej czynności urzędowych są zwolnione od wszelkich opłat i podatków pobieranych przy wwozie lub wywozie.

§ 2. Nie przyznaje się żadnych zwolnień z tytułu niniejszego artykułu, w stosunku do zakupów i importu dóbr bądź świadczonych usług, przeznaczonych na własne potrzeby członków personelu Organizacji.

§ 3. Art. 3 § 3 stosuje się odpowiednio do dóbr importowanych zgodnie z § 1.

Artykuł 5

Czynności urzędowe

Czynnościami urzędowymi Organizacji, w rozumieniu niniejszego Protokołu, są czynności odpowiadające celom, określonym w art. 2 Konwencji.

Artykuł 6

Operacje walutowe

Organizacja może przyjmować i przechowywać wszelkie fundusze, dewizy, gotówkę lub papiery wartościowe. Może ona swobodnie dysponować nimi na wszelkie cele przewidziane w Konwencji, jak również może mieć konta w dowolnej walucie w zakresie koniecznym do wywiązywania się z przyjętych zobowiązań.

Artykuł 7

Przekazywanie informacji

W zakresie urzędowej wymiany informacji i przekazywania wszystkich swych dokumentów, Organizacji przysługuje traktowanie co najmniej takie samo jak to, które przysługuje innym podobnym organizacjom międzynarodowym ze strony każdego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 8

Przywileje i immunitety przedstawicieli państw

Przedstawiciele Państw Członkowskich korzystają w trakcie pełnienia funkcji i w czasie podróży służbowych z następujących przywilejów i immunitetów na terytorium każdego Państwa Członkowskiego:

a) immunitetu sądowego, nawet po zakończeniu pełnienia obowiązków, za czyny, włącznie z wypowiedziami w słowie i na piśmie, popełnione w trakcie pełnienia obowiązków; jednakże immunitet ten ustaje w przypadku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność przedstawiciela danego państwa lub przez niego prowadzony bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wymienionego wyżej środka transportu,

b) immunitetu nietykalności osobistej i wyłączenia spod aresztu tymczasowego

z wyjątkiem schwytania na gorącym uczynku,

c) nietykalności bagażu osobistego, z wyjątkiem schwytania na gorącym uczynku,

d) nietykalności wszystkich papierów i dokumentów urzędowych,

e) wyłączenia ich samych oraz ich współmałżonków spod wszelkich formalności zameldowania i rejestracji obcokrajowców,

f) tych samych ułatwień w zakresie przepisów monetarnych lub kursu wymiany, jakie przysługują przedstawicielom obcych Rządów, pełniącym tymczasowo misje oficjalne.

Artykuł 9

Przywileje i immunitety członków personelu Organizacji

Pracownicy Organizacji korzystają w trakcie sprawowania swych funkcji z następujących przywilejów i immunitetów na terytorium każdego Państwa Członkowskiego:

a) immunitetu sądowego za czyny, włącznie z wypowiedziami w słowie i na piśmie, popełnione podczas pełnienia obowiązków i w zakresie nich zadań; jednakże immunitet ten ustaje w przypadku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność pracownika Organizacji lub przez niego prowadzony bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wyżej wymienionego środka transportu; pracownicy korzystają z tego immunitetu nawet po ustaniu zatrudnienia w Organizacji,

b) nietykalności wszystkich papierów i dokumentów urzędowych,

c) tych samych odstępstw od zarządzeń ograniczających imigrację i regulujących zameldowanie obcokrajowców, jak te, które zwykle przysługują pracownikom organizacji międzynarodowych; z tych samych ułatwień korzystają członkowie rodzin pracowników pozostających z nimi we wspólnym gospodarstwie domowym,

d) zwolnień z opłaty krajowego podatku dochodowego, z zastrzeżeniem wprowadzenia na rzecz Organizacji wewnętrznego opodatkowania uposażeń, płac i innych wynagrodzeń wypłacanych przez Organizację; niemniej jednak Państwa

Członkowskie mają możliwość uwzględniania tych uposażeń, płac i wynagrodzeń przy obliczaniu podatków pobieranych od dochodów z innych źródeł; Państwa Członkowskie nie są obowiązane do stosowania tych ulg podatkowych do rent i emerytur oraz do rent rodzinnych wypłacanych przez Organizację byłym pracownikom i innym uprawnionym do nich osobom,

e) w zakresie przepisów dotyczących wymiany walut przysługują te same przywileje, jakie przysługują zwykle pracownikom organizacji międzynarodowych,

f) w okresach kryzysów międzynarodowych zarówno pracownikom, jak i członkom ich rodzin, pozostających z nimi we wspólnym gospodarstwie domowym, przysługują te same ułatwienia w powrocie do kraju, jakie przysługują zwykle pracownikom organizacji międzynarodowych.

Artykuł 10

Przywileje i immunitety ekspertów

Powołani przez Organizację eksperci korzystają w trakcie pełnienia swych funkcji przy Organizacji lub wykonywania dla niej określonych zadań z następujących przywilejów i immunitetów, jeśli są one niezbędne do wykonywania obowiązków, włącznie z podróżami dokonywanymi w ramach wykonywania tych obowiązków bądź w trakcie przebywania na delegacjach:

a) immunitetu sądowego za czyny, włącznie z wypowiedziami w słowie i na piśmie, popełnione przez nich w trakcie pełnienia obowiązków; jednakże immunitet ten ustaje w przypadku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność eksperta lub przez niego prowadzony bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wyżej wymienionego środka transportu; eksperci korzystają z tego immunitetu nawet po ustaniu ich funkcji przy Organizacji,

b) nietykalności wszystkich papierów i dokumentów urzędowych,

c) ułatwień w wymianie walut, niezbędnych do transferu ich wynagrodzeń,

d) tych samych ułatwień w zakresie bagażu osobistego, jakie przysługują przedstawicielom obcych Rządów, pełniącym tymczasowe misje oficjalne.

Artykuł 11

Cel przyznanych przywilejów i immunitetów

§ 1. Przywileje i immunitety przewidziane w niniejszym Protokole zostały ustanowione wyłącznie w celu zapewnienia, we wszelkich okolicznościach, swobodnego funkcjonowania Organizacji i całkowitej niezależności osób, którym są one przyznane. Właściwe władze znoszą wszelkie immunitety we wszystkich przypadkach, w których ich zachowanie mogłoby przeszkadzać w działaniu wymiaru sprawiedliwości i w których immunitet może być cofnięty bez naruszenia realizacji celu, w którym został przyznany.

§ 2. Właściwymi władzami w rozumieniu § 1 są:

- a) Państwa Członkowskie, w odniesieniu do swych przedstawicieli,
- b) Komitet Administracyjny, w odniesieniu do Sekretarza Generalnego,
- c) Sekretarz Generalny, w odniesieniu do pozostałych pracowników oraz do ekspertów powołanych przez Organizację.

Artykuł 12

Zapobieganie nadużyciom

§ 1. Żadne z postanowień niniejszego Protokołu nie może naruszać posiadanego przez każde Państwo Członkowskie prawa do podejmowania wszelkich potrzebnych środków ostrożności w interesie jego bezpieczeństwa publicznego.

§ 2. Organizacja stale współpracuje z właściwymi władzami Państw Członkowskich w celu ułatwienia sprawnego zarządzania wymiarem sprawiedliwości, zapewnienia poszanowania ustaw i przepisów prawnych właściwych Państw Członkowskich oraz w celu przeciwdziałania jakimkolwiek nadużyciom mogącym wyniknąć z przywilejów i immunitetów przewidzianych w niniejszym Protokole.

Artykuł 13

Traktowanie własnych obywateli

Żadne z Państw Członkowskich nie jest obowiązane do przyznawania przywilejów i immunitetów wymienionych w niniejszym protokole:

- a) w art. 8, z wyjątkiem lit. d),
- b) w art. 9, z wyjątkiem lit. a), b) i d),
- c) w art. 10, z wyjątkiem lit. a) i b),

swym własnym obywatelom lub też osobom mającym stałe miejsce zamieszkania w tym państwie.

Artykuł 14

Porozumienia dodatkowe

Organizacja może zawrzeć z jednym lub kilkoma Państwami Członkowskimi porozumienia dodatkowe w celu zastosowania postanowień niniejszego Protokołu w odniesieniu do danego Państwa Członkowskiego lub danych Państw Członkowskich, jak również innych porozumień mających na celu zapewnienie sprawnego działania Organizacji.

Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami
(CIV- załącznik A do Konwencji)

Tytuł I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Zakres stosowania

§ 1. Niniejsze Przepisy ujednoczone stosuje się do każdej umowy odpłatnego lub nieodpłatnego przewozu osób koleją, jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych Państwach Członkowskich, niezależnie do miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu.

§ 2. Jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz drogowy lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej w komunikacji wewnętrznej Państwa Członkowskiego, jako uzupełnienie przekraczającego granice przewozu kolejami, stosuje się niniejsze Przepisy ujednoczone.

§ 3. Jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz morski lub przekraczający granice przewóz środkami żeglugi śródlądowej, jako uzupełnienie przewozu kolejami, stosuje się niniejsze Przepisy ujednoczone, jeżeli przewóz morski lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej jest wykonywany na liniach wpisanych na listę, o której mowa w art. 24 § 1 Konwencji.

§ 4. Niniejsze Przepisy ujednoczone stosuje się również, w zakresie dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych, do osób konwojujących przesyłkę, której przewóz odbywa się zgodnie z Przepisami ujednoczonymi (CIM).

§ 5. Niniejszych Przepisów ujednoczonych nie stosuje się do przewozów

wykonywanych między stacjami położonymi na terytorium państw sąsiadujących, jeżeli infrastrukturą tych stacji zarządza jeden lub kilku zarządzających należących do jednego i tego samego Państwa.

§ 6. Każde państwo, będące stroną umowy o międzynarodowym kolejowym bezpośrednim przewozie osób porównywalnej do niniejszych Przepisów ujednoczonych może, gdy zwróci się z wnioskiem o przystąpienie do niniejszej Konwencji, złożyć oświadczenie o stosowaniu niniejszych Przepisów ujednoczonych tylko do przewozów wykonywanych na części infrastruktury kolejowej, położonej na jego terytorium. Wymieniona część infrastruktury kolejowej musi być ściśle określona i powinna być połączona z infrastrukturą kolejową Państwa Członkowskiego. Jeżeli państwo złożyło wyżej wymienione oświadczenie, Przepisy ujednoczone stosuje się pod warunkiem, że:

- a) miejsce wyjazdu albo przeznaczenia oraz ustalona w umowie przewozu droga przewozu będą położone na ściśle oznaczonej infrastrukturze, lub
- b) ściśle oznaczona infrastruktura łączy infrastrukturę dwóch Państw Członkowskich oraz została ona przewidziana w umowie przewozu jako droga do przewozu tranzytowego.

§ 7. Państwo, które złożyło oświadczenie, o którym mowa w § 6, może je wycofać w każdym czasie, powiadamiając o tym depozytariusza. Wycofanie staje się prawomocne po upływie miesiąca licząc od dnia, w którym depozytariusz powiadomił o tym Państwa Członkowskie.

Oświadczenie traci swoją moc, gdy państwo przestaje być stroną umowy, o której mowa w § 6, zdanie pierwsze.

Artykuł 2

Zastrzeżenia dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych

§ 1. Każde państwo może w każdym czasie zastrzec sobie prawo, że nie zastosuje całości postanowień dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych, jeżeli wypadek nastąpił na jego terytorium, a podróżny jest obywatelem tego państwa lub ma w tym państwie miejsce stałego pobytu.

§ 2. Państwo, które wniosło zastrzeżenie zgodnie z § 1, może w każdym czasie

z niego zrezygnować powiadamiając o tym depozytariusza. Wycofanie zastrzeżenia wchodzi w życie po miesiącu od dnia, w którym depozytariusz powiadomił o powyższym Państwa Członkowskie.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoczonych, wyrażenie:

- a) "przewoźnik" oznacza przewoźnika umownego, z którym podróżny zawarł umowę przewozu na podstawie Przepisów ujednoczonych lub kolejnego przewoźnika odpowiadającego na podstawie tej umowy,
- b) "przewoźnik podwykonawca" oznacza przewoźnika, który nie zawarł umowy przewozu z podróżnym lecz, któremu przewoźnik, o którym mowa w lit. a powierzył, w całości lub części, rzeczywiste wykonanie przewozu,
- c) "Ogólne warunki przewozu" oznacza warunki przewoźnika w postaci warunków ogólnych lub taryfowych, prawnie obowiązujących w każdym Państwie Członkowskim i które stają się w wyniku zawarcia umowy przewozu jej integralną częścią,
- d) "pojazd" oznacza pojazdy samochodowe oraz przyczepy przewożone przy okazji przewozu podróżnych.

Artykuł 4

Wyjątki od zakresu stosowania

§ 1. Państwa Członkowskie mogą zawierać umowy przewidujące odchylenia od niniejszych Przepisów ujednoczonych do przewozów wykonywanych wyłącznie między dwoma stacjami położonymi po dwóch stronach granicy, jeżeli nie ma między nimi innej stacji.

§ 2. W celu wykonywania przewozów w tranzycie przez państwo nie będące Państwem Członkowskim, właściwe państwa mogą zawierać porozumienia przewidujące nie stosowanie niniejszych Przepisów ujednoczonych.

§ 3. Z zastrzeżeniem innych postanowień międzynarodowego prawa publicznego, dwa lub więcej Państw Członkowskich może uzgodnić między sobą warunki, na jakich

przewoźnicy są podporządkowani obowiązkowi przewozu osób, bagażu, zwierząt i pojazdów w komunikacji między nimi.

§ 4. O porozumieniach, o których mowa w § 1 do 3 oraz datach ich wejścia w życie powiadamia się Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami. Sekretarz Generalny Organizacji powiadamia o powyższym pozostałe Państwa Członkowskie oraz zainteresowane przedsiębiorstwa.

Artykuł 5

Prawo obowiązujące

Jeżeli niniejsze Przepisy ujednolicone nie stanowią inaczej, jakiegokolwiek postanowienie umowy przewozu mogące, bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne. Nieważność takiego postanowienia nie wpływa na ważność pozostałych postanowień umowy przewozu. Jednakże przewoźnik może przyjąć na siebie większą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w niniejszych Przepisach ujednoliconych.

Tytuł II

Zawarcie i wykonanie umowy przewozu

Artykuł 6

Umowa przewozu

§ 1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz odpowiednio jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia oraz do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.

§ 2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Niemniej jednak bez uszczerbku dla postanowień art. 9, brak, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która w dalszym ciągu podlega postanowieniom niniejszych Przepisów ujednoliconych.

§ 3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.

Artykuł 7

Bilet

§ 1. Ogólne warunki przewozu ustalają formę i treść biletu jak również języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu biletu.

§ 2. Bilet powinien zawierać przynajmniej następujące dane:

- a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników,
- b) wskazanie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoczonym; może to zostać wykonane poprzez umieszczenie na bilecie skrótu CIV,
- c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy i umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

§ 3. Podróżny jest zobowiązany przy otrzymaniu biletu upewnić się, czy został on wystawiony według jego wskazówek.

§ 4. Bilet może być odstąpiony, gdy nie jest imienny i podróż nie została jeszcze rozpoczęta.

§ 5. Bilet może być sporządzony w postaci elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcone w formę pisemną. Sposób rejestracji i przetwarzania danych powinien być równoważny z funkcjonalnego punktu widzenia, w szczególności w zakresie mocy dowodowej biletu określanego przez te dane.

Artykuł 8

Opłata i zwrot należności za przejazd

§ 1. Opłatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży chyba, że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa,

§ 2. Ogólne warunki przewozu określają zasady zwrotu opłaty za przejazd.

Artykuł 9

Prawo przewozu. Wyłączenie z przewozu

§ 1. Z chwilą rozpoczęcia podróży podróżny powinien posiadać ważny bilet na przejazd i okazać go przy kontroli biletów. Ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że:

- a) podróżny, który nie może okazać ważnego biletu jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiścić opłatę dodatkową,
- b) podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub opłaty dodatkowej, można usunąć z pociągu, oraz
- c) określać, czy i na jakich zasadach dokonuje się zwrotu opłaty dodatkowej.

§ 2. Ogólne warunki przewozu mogą przewidywać wyłączenie z przewozu lub możliwość usunięcia w czasie podróży:

a) podróżnych stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania ruchu lub dla bezpieczeństwa pozostałych podróżnych,

b) podróżnych, którzy w sposób niedopuszczalny są uciążliwi dla innych podróżnych;

Podróżni ci nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu.

Artykuł 10

Załatwianie formalności administracyjnych

Podróżny jest zobowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne i inne władze administracyjne.

Artykuł 11

Odwołanie i opóźnienie pociągu. Utrata połączenia

Przewoźnik obowiązany jest w danym wypadku poświadczyć na bilecie odwołanie

pociągu lub utratę połączenia.

Tytuł III

Przewóz bagażu podręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych

Rozdział I

Postanowienia wspólne

Artykuł 12

Przedmioty i zwierzęta dopuszczone do przewozu

§ 1. Podróżny ma prawo zabrać ze sobą łatwo przenośne przedmioty (bagaż podręczny) oraz żywe zwierzęta, zgodnie z postanowieniami Ogólnych warunków przewozu. Ponadto podróżny może zabrać ze sobą przedmioty o większych rozmiarach, zgodnie ze szczególnymi postanowieniami Ogólnych warunków przewozu. Wyłączone są z przewozu jako bagaż podręczny przedmioty i zwierzęta, które mogą być dla podróżnych uciążliwe lub spowodować szkodę.

§ 2. Podróżny może nadać jako przesyłkę bagażową, przedmioty i zwierzęta, zgodnie z postanowieniami Ogólnych warunków przewozu.

§ 3. Przewoźnik może zrealizować przewóz pojazdów przy okazji przewozu osób zgodnie ze Ogólnymi warunkami przewozu .

§ 4. Przewóz przedmiotów i materiałów niebezpiecznych, jako bagażu podręcznego, przesyłek bagażowych w lub na pojazdach samochodowych, które zgodnie z postanowieniami niniejszego Tytułu, przewożone są kolejną, powinien być zgodny z postanowieniami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

Artykuł 13

Kontrola

§ 1. W razie uzasadnionego domniemania naruszenia warunków przewozu, przewoźnik ma prawo sprawdzić, jeżeli ustawy lub przepisy państwa, na którego terytorium zdarzy się taki przypadek, tego nie zabraniają, czy przedmioty lub zwierzęta (bagaż podręczny, przesyłki bagażowe, pojazdy wraz z ich ładunkiem) odpowiadają warunkom przewozu, „Podróżnego wzywa się do uczestniczenia przy kontroli. Jeżeli podróżny nie zjawi się lub nie jest osiągalny, kontrola powinna być dokonana w obecności dwóch niezależnych świadków powołanych przez przewoźnika.

§ 2. W razie stwierdzenia naruszenia warunków przewozu, przewoźnik może zażądać od podróżnego zapłacenia kosztów związanych z przeprowadzeniem kontroli.

Artykuł 14

Przestrzeganie przepisów administracyjnych

Podczas podróży podróżny jest obowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne i inne władze administracyjne w czasie przewozu, zarówno w odniesieniu do przewozu jego osoby, jak i przewożonych przez niego przedmiotów (bagaż podręczny, przesyłki bagażowe, pojazdy wraz z ich ładunkiem) i zwierząt. Podróżny powinien być obecny przy sprawdzaniu tych przedmiotów, chyba że ustawy i przepisy danego Państwa dopuszczają wyjątki w tym zakresie.

Rozdział II

Bagaż podręczny i zwierzęta

Artykuł 15

Nadzór

Nadzór nad przewożonymi przez siebie bagażem podręcznym i zwierzętami należy do podróżnego.

Rozdział III

Przesyłki bagażowe

Artykuł 16

Nadanie przesyłki bagażowej

§ 1. Zobowiązania umowne dotyczące przewozu przesyłek bagażowych powinny być potwierdzone na kwicie bagażowym, który wydaje się podróżnemu.

§ 2. Bez uszczerbku dla postanowień art. 22 brak, nieprawidłowości lub utrata kwitu bagażowego nie powodują nie ważności umowy przewozu bagażu, która w dalszym ciągu podlega postanowieniom niniejszych Przepisów ujednoliconych.

§ 3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, kwit bagażowy stanowi dowód nadania przesyłki bagażowej oraz warunków jej przewozu.

§ 4. Do chwili złożenia dowodu przeciwnego zakłada się, że w czasie przyjęcia do przewozu przesyłka bagażowa była zewnętrznie w dobrym stanie i że liczba i masa sztuk odpowiadały danym wpisanym na kwicie bagażowym.

Artykuł 17

Kwit bagażowy

§ 1. Ogólne warunki przewozu ustalają formę i treść kwitu bagażowego oraz języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu. Art. 7 § 5 stosuje się odpowiednio.

§ 2. Kwit bagażowy powinien zawierać przynajmniej następujące dane:

- a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników,
- b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia, przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoliconym; może to zostać wykonane poprzez umieszczenie na bilecie skrótu CIV,

c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy i umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

§ 3. Przy otrzymaniu kwitu bagażowego podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony według jego wskazówek.

Artykuł 18

Nadanie i przewóz

§ 1. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w Ogólnych warunkach przewozu, przesyłkę bagażową można nadać do przewozu tylko za okazaniem biletu na przejazd, ważnego co najmniej do stacji przeznaczenia przesyłki bagażowej. Formalności wymagane przy nadaniu bagażu, nie określone w niniejszym artykule, regulują przepisy obowiązujące w miejscu nadania.

§ 2. Jeżeli Ogólne warunki przewozu przewidują, przyjmowanie przesyłki bagażowej do przewozu bez okazania biletu, postanowienia niniejszych Przepisów ujednoczonych dotyczące praw i obowiązków podróżnego odnośnie jego przesyłki bagażowej, stosuje się, odpowiednio do nadawcy bagażu.

§ 3. Przewoźnik może dokonać przewozu bagażu innym pociągiem lub innym środkiem transportu i inną drogą, niż te, z których korzysta podróżny.

Artykuł 19

Uiszczenie opłaty za przewóz bagażu

Opłatę za przewóz przesyłki bagażowej uiszcza się w chwili jego nadania chyba, że podróżny i przewoźnik ustalili inaczej.

Artykuł 20

Oznakowanie bagażu

Podróżny obowiązany jest podać na każdej sztuce przesyłki bagażowej w dobrze widocznym miejscu i w sposób wystarczająco trwały:

a) swoje nazwisko i adres,

- b) miejsce przeznaczenia.

Artykuł 21

Prawo dysponowania przesyłką bagażową

§ 1. Jeżeli okoliczności na to pozwalają i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub innych władz administracyjnych, przesyłka bagażowa może być, na żądanie podróżnego, wydany w miejscu jego nadania za zwrotem kwitu bagażowego i, jeżeli Ogólne warunki przewozu to przewidują, za okazaniem biletu.

§ 2. Ogólne warunki przewozu mogą zawierać inne postanowienia dotyczące prawa do dysponowania przesyłką bagażową, w szczególności zmiany miejsca jego przeznaczenia oraz ewentualnych obciążeń finansowych, jakie wówczas ponosi podróżny.

Artykuł 22

Wydanie

§ 1. Przesyłkę bagażową wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego i po zapłaceniu ewentualnych należności obciążających przesyłkę. Przewoźnik ma prawo, lecz nie jest obowiązany sprawdzić, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru przesyłki bagażowej.

§ 2. Za równoznaczne z wydaniem przesyłki bagażowej posiadaczowi kwitu bagażowego uważa się:

- a) przekazanie przesyłki bagażowej organom celnym lub podatkowym do ich pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli pomieszczenia te nie są pod nadzorem przewoźnika,
- b) powierzenie żywych zwierząt osobom trzecim,

jeżeli czynności te zostały dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania

§ 3. Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać wydania przesyłki bagażowej

w miejscu przeznaczenia w uzgodnionym czasie, a w stosownym wypadku po upływie czasu potrzebnego do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne.

§ 4. W razie nieoddania kwitu bagażowego przewoźnik jest obowiązany wydać przesyłkę bagażową tylko tej osobie, która udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten zostanie uznany za niewystarczający, przewoźnik może żądać zabezpieczenia.

§ 5. Przesyłkę bagażową wydaje się w miejscu przeznaczenia, do którego została nadana.

§ 6. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano przesyłki bagażowej może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym dnia i godziny, w których żądał wydania tej przesyłki bagażowej zgodnie z § 3.

§ 7. Osoba uprawniona może odmówić odbioru przesyłki bagażowej jeśli przewoźnik odmówił żądaniu jej sprawdzenia w celu stwierdzenia szkody.

§ 8. W sprawach nie uregulowanych powyżej wydanie przesyłki bagażowej odbywa się zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania.

Rozdział IV

Pojazdy samochodowe

Artykuł 23

Warunki przewozu

Postanowienia szczególne dotyczące przewozu pojazdów, zawarte w Ogólnych warunkach przewozu określają w szczególności: warunki przyjęcia do przewozu, nadania, załadunku i przewozu, warunki wyładunku i wydania, oraz obowiązki podróżnego.

Artykuł 24

Kwit przewozowy

§ 1. Zobowiązania umowne dotyczące przewozu pojazdów samochodowych powinny zostać potwierdzone poprzez kwit przewozowy wydany podróżnemu. Kwit przewozowy może stanowić część biletu na przejazd.

§ 2. Postanowienia szczególne dla przewozu pojazdów samochodowych zawarte w Ogólnych warunkach przewozu ustalają formę i treść kwitu przewozowego oraz języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu. Art. 7 § 5 stosuje się odpowiednio.

§ 3. Kwit przewozowy powinien zawierać przynajmniej następujące dane;

- a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników,
- b) wskazanie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoczonym; może to zostać wykonane poprzez umieszczenie na bilecie skrótu CIV,
- c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy i umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

§ 4. Przy otrzymaniu kwitu przewozowego podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony według jego wskazówek.

Artykuł 25

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego rozdziału, postanowienia Rozdziału III dotyczące przewozu przesyłki bagażowej stosuje się do przewozu pojazdów samochodowych.

Tytuł IV

Odpowiedzialność przewoźnika

Rozdział I

Odpowiedzialność za śmierć i zranienie podróżnych

Artykuł 26

Podstawa odpowiedzialności

§ 1. Przewoźnik odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury kolejowej, z której podróżny korzystał.

§ 2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli:

- a) wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolejowego, których przewoźnik, mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności, nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,
- b) wypadek nastąpił z winy podróżnego,
- c) wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeżeli przewoźnik, mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności, nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec; nie uważa się za osobę trzecią innego przedsiębiorstwa korzystającego z tej samej infrastruktury ; prawo do regresu pozostaje nienaruszone.

§ 3. Jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli pomimo tego odpowiedzialność przewoźnika nie jest całkowicie wyłączona, zgodnie z § 2 lit. c, ponosi on pełną odpowiedzialność w zakresie niniejszych Przepisów ujednoczonych i bez uszczerbku dla swojego ewentualnego prawa regresu.

§ 4. Niniejsze Przepisy ujednoczone nie będą dotyczyć jakiejkolwiek odpowiedzialności, która może być spowodowana przez przewoźnika w przypadkach niewymienionych w § 1.

§ 5. Jeżeli przewóz w ramach jednej umowy o przewóz jest realizowany przez kolejnych przewoźników, przewoźnik zobowiązany zgodnie z umową o przewóz do zapewnienia usługi, w trakcie której zdarzy się wypadek, będzie odpowiedzialny w przypadku śmierci lub zranienia się podróżnego. Jeśli taka usługa nie zostanie zapewniona przez przewoźnika, tylko przez przewoźnika podwykonawcę, to obaj przewoźnicy będą

wspólnie i indywidualnie odpowiedzialni stosownie do niniejszych Przepisów ujednoliconych.

Artykuł 27

Odszkodowanie w razie śmierci

§ 1. W razie śmierci podróżnego odszkodowanie obejmuje:

- a) niezbędne koszty spowodowane śmiercią, a w szczególności koszty przewozu zwłok i pogrzebu;
- b) jeżeli śmierć nie nastąpiła natychmiast, odszkodowanie, o którym mowa w art. 28.

§ 2. Jeżeli wskutek śmierci podróżnego osoby, w stosunku do których miał on lub miałby w przyszłości ustawowy obowiązek alimentacyjny, utraciły jego wsparcie, również i ta strata podlega wyrównaniu. Roszczenie o odszkodowanie osób pozostających na utrzymaniu podróżnego, który nie był do tego ustawowo zobowiązany, podlega prawu krajowemu.

Artykuł 28

Odszkodowanie w razie zranienia

W razie zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, odszkodowanie obejmuje:

- a) niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i przewozu;
- b) zadośćuczynienie stratom powstałym na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy bądź na skutek spowodowanego wypadkiem zwiększenia potrzeb.

Artykuł 29

Naprawienie innych szkód wynikających z obrażeń ciała

Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do odszkodowania za szkody wynikające z obrażeń ciała, inne niż te, o których mowa w

art. 27 i 28.

Artykuł 30

Forma i kwota odszkodowania za śmierć i zranienie

§ 1. Odszkodowania, o których mowa w art. 27 i art. 28 lit. b powinny być uiszczone w formie pieniężnej. Jednakże w razie gdy prawo krajowe dopuszcza przyznanie renty, odszkodowanie uiszcza się w tej formie, jeśli poszkodowany podróżny lub osoby uprawnione, o których mowa w art. 27 § 2, tego zażądata.

§ 2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z § 1 określa prawo krajowe. Jednakże, w przypadku gdy prawo krajowe przewiduje górną granicę o niższej wysokości, przy stosowaniu niniejszych Przepisów ujednoliconych ustala się, dla każdego podróżnego, górną granicę w wysokości 175 000 jednostek obrachunkowych jako kwotę jednorazową lub jako rentę roczną odpowiadającą tej sumie.

Artykuł 31

Inne środki transportu

§ 1. Z zastrzeżeniem postanowień § 2, postanowienia dotyczące odpowiedzialności za śmierć i zranienie podróżnych nie mają zastosowania do szkód, które powstały podczas przewozu, który zgodnie z umową przewozu nie był przewozem kolejowym.

§ 2. Jeżeli jednak pojazdy kolejowe przewozi się promem, postanowienia o odpowiedzialności w razie śmierci i zranienia podróżnego stosuje się do szkód, o których mowa w art. 26 § 1 i art. 33 § 1, powstałych wskutek wypadku związanego z ruchem kolejowym, który zdarzył się w czasie przebywania podróżnego w wymienionych pojazdach, przy wsiadaniu do nich lub wysiadaniu z nich.

§ 3. Jeżeli, wskutek wyjątkowych okoliczności, ruch kolejowy jest czasowo przerwany i podróżni są przewożeni innymi środkami transportu, przewoźnik ponosi odpowiedzialność zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoliconymi.

Rozdział II

Odpowiedzialność w razie niedotrzymania rozkładu jazdy

Artykuł 32

Odpowiedzialność w razie odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia

§1. Przewoźnik odpowiada za szkody, jakie poniósł podróżny, jeżeli wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia, lub utraty połączenia, podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia lub, wskutek zaistniałych okoliczności, nie można wymagać jej kontynuowania zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, , tego samego dnia. Szkody obejmują rozsądnie poniesione koszty noclegu oraz racjonalnie poniesione koszty wynikłe z powiadomieniem osób oczekujących na podróżnego w miejscu przeznaczenia.

§ 2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli odwołanie pociągu, jego opóźnienie lub utrata połączenia są spowodowane jedną z następujących przyczyn:

- a) okolicznościami zewnętrznymi w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,
- b) winą podróżnego, lub
- c) zachowaniem osoby trzeciej, którego przewoźnik, mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności, nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec. Inne przedsiębiorstwo użytkujące tę samą infrastrukturę kolejową nie jest uważane za osobę trzecią; prawo regresu pozostaje nienaruszone.

§ 3. Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do wypłacenia odszkodowań za szkody inne, niż przewidziane w § 1. Niniejsze postanowienie nie narusza postanowień artykułu 44.

Rozdział III

Odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu podręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych

Dział 1

Bagaż podręczny i zwierzęta

Artykuł 33

Odpowiedzialność

§ 1. W razie śmierci lub zranienia podróżnego, przewoźnik odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż podręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny przewoził ze sobą. Art. 26 stosuje się odpowiednio.

§ 2. W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu podręcznego lub zwierząt, których nadzór, zgodnie z art. 15 spoczywa na podróżnym, jedynie wtedy, gdy szkoda wynikła z winy przewoźnika. Innych artykułów Tytułu IV oraz Tytułu VI, z wyjątkiem art. 51, w tym przypadku nie stosuje się.

Artykuł 34

Ograniczenie odszkodowania w razie uszkodzenia lub utraty rzeczy

Jeżeli przewoźnik odpowiada na podstawie art. 33 § 1, to górna granica odszkodowania wynosi 1 400 jednostek obrachunkowych dla każdego podróżnego.

Artykuł 35

Zwolnienie od odpowiedzialności

Przewoźnik nie odpowiada wobec podróżnego za szkody powstałe wskutek nie zastosowania się podróżnego do przepisów celnych i przepisów innych władz administracyjnych.

Dział 2

Przesyłki bagażowe

Artykuł 36

Zakres odpowiedzialności

§ 1. Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania, jak również za szkodę spowodowaną opóźnionym wydaniem.

§ 2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu nastąpiło z winy podróżnego, z powodu jego polecenia nie wywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej bagażu albo wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.

§ 3. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

- a) brak lub usterki opakowania,
- b) specjalnych właściwości bagażu,
- c) nadanie jako przesyłki bagażowej przedmiotów wyłączonych z przewozu.

Artykuł 37

Ciężar dowodu

§ 1. Dowód, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało przez jedną z okoliczności, o których mowa w art. 36 § 2, ciąży na przewoźniku.

§ 2. Jeżeli przewoźnik wykaże, że zaginięcie lub uszkodzenie mogło wyniknąć, mając na względzie okoliczności danego przypadku, z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw, o których mowa w art. 36 § 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynikła. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana, całkowicie lub częściowo, przez jedno z tych niebezpieczeństw.

Artykuł 38

Kolejni przewoźnicy

Jeżeli przewóz będący przedmiotem jednej umowy przewozu i wykonywany jest przez kilku kolejnych przewoźników, każdy z przewoźników przyjmując przesyłkę bagażową wraz z kwitem bagażowym lub pojazd samochodowy z kwitem przewozowym, uczestniczy, w zakresie w jakim to dotyczy przewiezienia przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego, w umowie przewozu, stosownie do warunków określonych w kwicie bagażowym lub w kwicie przewozowym oraz przyjmuje wynikające z niej obowiązki. W tym przypadku, każdy przewoźnik odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

Artykuł 39

Przewoźnicy podwykonawcy

§ 1. Jeżeli przewoźnik zlecił przewoźnikowi podwykonawcy, w całości lub w części, wykonanie przewozu, to niezależnie czy miał do tego upoważnienie na podstawie umowy przewozu czy nie, odpowiada za wykonanie całego przewozu.

§ 2. Wszelkie postanowienia niniejszych Przepisów ujednoczonych dotyczące odpowiedzialności przewoźnika mają zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika podwykonawcy w zakresie wykonanego przez niego przewozu. Jeżeli wytoczono powództwo przeciwko pracownikom i jakimkolwiek innym zatrudnionym, z których przewoźnik podwykonawca korzystał przy wykonywaniu przewozu, mają zastosowanie postanowienia art. 48 i art. 52.

§ 3. Jakiegokolwiek szczególne porozumienie, na mocy którego przewoźnik przyjmuje zobowiązania nie wynikające z niniejszych Przepisów ujednoczonych albo zrzeka się praw przysługujących przez niniejsze Przepisy ujednoczone, ma zastosowanie do przewoźnika podwykonawcy jedynie, gdy wyrazi na nie pisemną zgodę. Niezależnie od zgody przewoźnika podwykonawcy lub jej braku, przewoźnik związany jest postanowieniami tego szczególnego porozumienia.

§ 4. Jeżeli przewoźnik i przewoźnik podwykonawca odpowiadają razem, ich odpowiedzialność jest solidarna.

§ 5. Całkowita kwota odszkodowań należnych od przewoźnika, przewoźnika

podwykonawcy oraz ich pracowników i innych zatrudnionych, z których usług korzystają przy wykonywaniu przewozu, nie może przekraczać maksymalnych kwot odszkodowania przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoliconych .

§ 6. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie narusza praw do roszczenia zwrotnego powstałego między przewoźnikiem a przewoźnikiem podwykonawcą.

Artykuł 40

Domniemanie zaginięcia

§ 1. Osoba uprawniona może, bez konieczności dostarczenia dalszych dowodów uważać sztukę przesyłki bagażowej za zaginioną, jeżeli jej nie wydano lub nie przygotowano do wydania w ciągu czternastu dni od chwili zażądania jej wydania zgodnie z art. 22 § 3.

§ 2. Jeżeli sztuka przesyłki bagażowej, uznana za zaginioną, zostanie odnaleziona w ciągu roku od zażądania jej wydania, przewoźnik jest obowiązany zawiadomić o tym osobę uprawnioną, jeżeli miejsce jej zamieszkania jest znane lub jeżeli można je ustalić.

§ 3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w § 2, osoba uprawniona może zażądać, aby wydano jej przesyłkę bagażową. W tym wypadku opłaca ona koszty przewozu przesyłki bagażowej od miejsca nadania do miejsca, w którym ma nastąpić wydanie i zwraca otrzymane odszkodowanie, po potrąceniu kosztów objętych tym odszkodowaniem. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do odszkodowania z tytułu opóźnionego wydania, o którym mowa w art. 43.

§ 4. Jeżeli nie zażądano wydania odnalezionej sztuki przesyłki bagażowej w terminie o którym mowa w § 3 lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania jej wydania, przewoźnik rozporządza nią według ustaw i przepisów miejsca, w którym sztuka przesyłki bagażowej się znajduje.

Artykuł 41

Odszkodowanie w razie zaginięcia przesyłki bagażowej

§ 1. Przewoźnik jest zobowiązany zapłacić za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki bagażowej, bez dalszego odszkodowania:

- a) jeżeli udowodniono wysokość szkody, odszkodowanie równe tej wysokości szkody, najwyżej jednak 80 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 1200 jednostek obrachunkowych za sztukę przesyłki bagażowej,
- b) jeżeli nie udowodniono wysokości szkody, kwotę zryczałtowaną, licząc po 20 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 300 jednostek obrachunkowych za sztukę przesyłki bagażowej.

Sposób odszkodowania za brakujący kilogram lub sztukę przesyłki bagażowej ustalają Ogólne warunki przewozu.

§ 2. Przewoźnik zwraca ponadto opłatę za przewóz przesyłki bagażowej, opłaty celne i akcyzowe oraz inne kwoty zapłacone przy przewozie zagubionej sztuki przesyłki bagażowej.

Artykuł 42

Odszkodowanie w razie uszkodzenia przesyłki bagażowej

§ 1. W razie uszkodzenia przesyłki bagażowej przewoźnik obowiązany jest zapłacić, z wyłączeniem wszelkich dalszych odszkodowań, kwotę, która odpowiada obniżeniu wartości przesyłki bagażowej.

§ 2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka bagażowa doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia kwoty, którą należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia,
- b) jeżeli tylko część przesyłki bagażowej doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia, kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, której wartość uległa obniżeniu.

Artykuł 43

Odszkodowanie za opóźnienie w wydaniu przesyłki bagażowej

§ 1. W razie opóźnienia w wydaniu przesyłki bagażowej przewoźnik jest obowiązany

zapłacić za każde rozpoczęte 24 godziny, licząc od chwili zażądania wydania, najwyżej jednak za 14 dni:

a) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda łącznie z uszkodzeniem przesyłki bagażowej, odszkodowanie w wysokości szkody, które nie może przekraczać 0,80 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto przesyłki bagażowej lub 14 jednostek obrachunkowych za sztukę przesyłki bagażowej wydanego z opóźnieniem,

b) jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda, odszkodowanie zryczałtowane w wysokości 0,14 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto przesyłki bagażowej lub 2,80 jednostek obrachunkowych za sztukę przesyłki bagażowej wydanej z opóźnieniem.

Sposób odszkodowania za kilogram lub sztukę przesyłki bagażowej ustalają Ogólne warunki przewozu.

§ 2. Przy zaginięciu całego bagażu odszkodowanie, o którym mowa w § 1, łączy się z odszkodowaniem, o którym mowa w art. 41.

§ 3. W razie częściowego zaginięcia przesyłki bagażowej, odszkodowanie, o którym mowa w § 1 płaci się za część nie zaginioną.

§ 4. W razie uszkodzenia przesyłki bagażowej, nie będącego następstwem opóźnionego wydania, odszkodowanie, o którym mowa w § 1, może w danym przypadku łączyć się z odszkodowaniem, o którym mowa w art. 42.

§ 5. W żadnym wypadku odszkodowanie, o którym mowa w § 1 połączone z odszkodowaniem, o którym mowa w art. 41 i art. 42 nie może być wyższe niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia przesyłki bagażowej.

Dział 3

Pojazdy samochodowe

Artykuł 44

Odszkodowanie w razie opóźnienia

§ 1. W przypadku opóźnienia w załadunku lub w wydaniu pojazdu samochodowego wynikłych z winy przewoźnika, przewoźnik płaci odszkodowanie, pod warunkiem, że osoba uprawniona udowodni, że w wyniku tego powstała szkoda; przy czym kwota odszkodowania nie może przekraczać wysokości opłaty za przewóz pojazdu.

§ 2. Jeżeli z powodu opóźnienia załadunku z winy przewoźnika, osoba uprawniona wycofa się z umowy przewozu, to otrzymuje zwrot zapłaty za przewóz. Ponadto, jeżeli osoba ta udowodni, że z powodu opóźnienia powstała szkoda, może ona żądać odszkodowania, które nie może przekraczać wysokości opłaty przewozowej.

Artykuł 45

Odszkodowanie w razie zaginięcia

W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia pojazdu, odszkodowanie, które ma być wypłacone osobie uprawnionej za udowodnioną szkodę, jest obliczone według aktualnej wartości pojazdu i nie może przekraczać kwoty 8000 jednostek obrachunkowych. Przyczepa z ładunkiem lub bez traktowana jest jako pojazd.

Artykuł 46

Odpowiedzialność za inne przedmioty

§ 1. Jeżeli chodzi o przedmioty pozostawione w pojazdach lub znajdujące się w bagażnikach (np. w bagażniku na narty), przymocowanych do pojazdu, przewoźnik odpowiada tylko za szkody wynikłe z jego winy. Łączna kwota odszkodowania nie może przekraczać 1 400 jednostek obrachunkowych.

§ 2. Jeżeli chodzi o przedmioty przymocowane na zewnątrz pojazdu włącznie z bagażnikami, o których mowa w § 1, przewoźnik odpowiada tylko wówczas, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

Artykuł 47

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego Działu, postanowienia Działu 2 dotyczące odpowiedzialności za przesyłki bagażowe stosuje się do pojazdów samochodowych.

Rozdział IV

Postanowienia wspólne

Artykuł 48

Utrata prawa powoływania się na ograniczoną odpowiedzialność

Ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w niniejszych Przepisach ujednoczonych oraz przepisy prawa krajowego, które ograniczają wysokość odszkodowania do określonej kwoty nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody albo lekkomyślnie i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 49

Przeliczenie i oprocentowanie odszkodowania

§ 1. Jeżeli obliczenie odszkodowania wymaga przeliczenia kwot wyrażonych w walutach obcych, przeliczenia dokonuje się według kursu obowiązującego w dniu i w miejscu wypłaty odszkodowania.

§ 2. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, naliczanych od dnia wniesienia reklamacji, o której mowa w art. 55 lub, jeżeli nie było reklamacji od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

§ 3. Jednakże w stosunku do odszkodowania należnego na podstawie

art. 27 i art. 28 odsetki są naliczane od dnia, w którym nastąpiły zdarzenia stanowiące podstawę do ustalenia wysokości odszkodowania, jeżeli dzień ten jest późniejszy od dnia złożenia reklamacji lub od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

§ 4. W przypadku przesyłek bagażowych odsetki przysługują, gdy kwota odszkodowania przekracza 16 jednostek obrachunkowych na jeden kwit bagażowy.

§ 5. W przypadku przesyłek bagażowych, jeżeli osoba uprawniona nie prześle przewoźnikowi w wyznaczonym terminie materiałów dowodowych niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, bieg odsetek zawiesza się na czas od upływu tego terminu do czasu faktycznego przekazania dokumentów.

Artykuł 50

Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności ciężącej na nim na podstawie Przepisów ujednoliconych, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w danym Państwie, osoba użytkująca urządzenie nuklearne lub zastępująca ją osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 51

Odpowiedzialność przewoźnika za swoich pracowników

Przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, z których usług korzysta przy wykonywaniu przewozu, jeżeli ci pracownicy i te inne osoby wykonują swoje czynności służbowe. Zarządzający infrastrukturą kolejową, na której odbywa się przewóz, uważani są za pracowników, z których przewoźnik korzysta przy wykonywaniu przewozu.

Artykuł 52

Roszczenia szczególne

§ 1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze Przepisy ujednolicone, można wystąpić przeciwko przewoźnikowi z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł, na jakim jest ono oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoliconych.

§ 2. Powyższe dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników

przewoźnika i innych osób, za które przewoźnik odpowiada na podstawie art. 51.

Tytuł V

Odpowiedzialność podróżnego

Artykuł 53

Szczególne zasady odpowiedzialności

Podróżny ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za wszelkie szkody:

a) wynikłe z nieprzestrzegania obowiązków podróżnego:

1. określonych w art. 10, art. 14 i art. 20,
2. określonych w postanowieniach szczególnych dla przewozu pojazdów samochodowych, zawartych w Ogólnych warunkach przewozu, lub
3. określonych w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),

albo

b) spowodowane przez przedmioty lub zwierzęta, które podróżny zabrał ze sobą, o ile nie udowodni on, że szkoda powstała w wyniku okoliczności, których mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec mimo zachowania niezbędnej i oczekiwanej od zdyscyplinowanego podróżnego staranności. Niniejsze postanowienie nie narusza odpowiedzialności przewoźnika, o której mowa w art. 26 i art. 33 § 1.

Tytuł VI

Dochodzenie roszczeń

Artykuł 54

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu

§ 1. Jeżeli przewoźnik ujawni lub jeśli przypuszcza albo też jeżeli osoba

uprawniona twierdzi, że przewożony przez przewoźnika przedmiot (bagaż, pojazd samochodowy) częściowo zaginął lub został uszkodzony, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokołarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan przewożonego przedmiotu oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.

§ 2. Odpis tego protokołu wydaje się nieodpłatnie osobie uprawnionej.

§ 3. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona zażądać ustalenia stanu bagażu lub pojazdu, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez obie strony umowy lub na drodze sądowej. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

Artykuł 55

Reklamacje

§ 1. Reklamacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego należy wносить na piśmie do przewoźnika, przeciwko któremu może być wytoczone powództwo sądowe. W razie przewozu stanowiącego przedmiot jednej umowy przewozu i wykonywanego przez kolejnych przewoźników, reklamacje mogą być również wniesione do pierwszego lub ostatniego przewoźnika, jak również do przewoźnika mającego główną siedzibę swojej firmy, jej filię lub agencję, która zawarła umowę przewozu w państwie stałego zamieszkania lub stałego pobytu podróżnego.

§ 2. Pozostałe reklamacje dotyczące umowy przewozu należy wносить na piśmie do przewoźnika, o którym mowa w art. 56 § 2 i 3.

§ 3. Dokumenty, które osoba uprawniona pragnie dołączyć do reklamacji należy przedłożyć w oryginale lub w odpisie, w danym przypadku należycie uwierzytelnionym na żądanie przewoźnika. Przy załatwianiu reklamacji przewoźnik może zażądać zwrotu biletu na przejazd, kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego.

Artykuł 56

Przewoźnicy, przeciwko którym mogą być wytoczone powództwa sądowe

§ 1. Powództwo sądowe wynikające z odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego może być wytoczone jedynie przeciwko przewoźnikowi odpowiedzialnemu na podstawie art. 26 § 5,

§ 2. Z zastrzeżeniem § 4, inne powództwa podróżnych oparte na umowie przewozu mogą być wytaczane jedynie przeciwko pierwszemu lub ostatniemu przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, w czasie której miało miejsce zdarzenie będące przyczyną wytoczenia powództwa.

§ 3. Jeżeli w razie wykonywania przewozów przez kolejnych przewoźników, przewoźnik zobowiązany do dostarczenia przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego jest wpisany do kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego za swoją zgodą, może być także przeciwko niemu wytoczone powództwo sądowe zgodnie z § 2, nawet, gdy nie otrzymał on bagażu lub nie przyjął pojazdu samochodowego.

§ 4. Powództwo sądowe o zwrot zapłaconej kwoty na podstawie umowy przewozu może być wytoczone przeciwko przewoźnikowi, który pobrał tę kwotę lub przeciwko przewoźnikowi, na rzecz którego została ona pobrana.

§ 5. Powództwo sądowe może być wytoczone przeciwko innemu przewoźnikowi, niż przewoźnicy wskazani w § 2 i 4, jeżeli zostało ono wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikłym z tej samej umowy przewozu.

§ 6. Jeżeli postanowienia niniejszych Przepisów ujednoczonych stosują się do przewoźnika podwykonawcy, również jemu można wytoczyć powództwo sądowe.

§ 7. Jeżeli powód ma do wyboru między kilkoma przewoźnikami, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednemu z tych przewoźników. Powyższą zasadę stosuje się, gdy powód ma wybór między jednym lub kilkoma przewoźnikami a przewoźnikiem podwykonawcą.

Artykuł 57

Właściwość sądów

§1. Na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych można wytoczyć

powództwa sądowe tylko przed sądami Państw Członkowskich wyznaczonych za wspólnym porozumieniem przez strony lub przed sądem państwa, na którego terytorium pozwany ma miejsce stałego zamieszkania lub stałego pobytu, ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu. Powództwa nie można wytoczyć przed innymi sądami.

§ 2. Jeżeli powództwo sądowe wytoczone na podstawie niniejszych Przepisów ujednoliconych toczy się przed sądem właściwym zgodnie z § 1 lub jeżeli w takim sporze został wydany wyrok przez taki sąd, nie może być wytoczone żadne nowe powództwo sądowe z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że wyrok sądu, przed którym zostało wytoczone pierwsze powództwo, nie mógłby być wykonany w Państwie, w którym jest wytoczone nowe powództwo.

Artykuł 58

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z odpowiedzialności za śmierć i zranienie podróżnych

§ 1. Wszelkie roszczenia osoby uprawnionej z tytułu odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych wygasają, jeżeli w ciągu dwunastu miesięcy licząc od chwili uzyskania wiadomości o szkodzie osoba ta nie zgłosiła wypadku, któremu uległ podróżny, jednemu z przewoźników do których, zgodnie z art. 55 § 1, mogą być składane reklamacje. Jeżeli osoba uprawniona zgłasza wypadek przewoźnikowi ustnie, przewoźnik potwierdza zgłoszenia na piśmie.

§ 2. Roszczenia nie wygasają jednak, jeżeli:

- a) w terminie, o którym mowa w § 1 osoba uprawniona zgłosiła reklamację do jednego z przewoźników, o których mowa w art. 55 § 1,
- b) w terminie, o którym mowa w § 1 przewoźnik w inny sposób dowiedział się o wypadku, któremu uległ podróżny,
- c) wypadek nie został zgłoszony lub został zgłoszony z opóźnieniem na skutek okoliczności niezależnych od osoby uprawnionej,
- d) osoba uprawniona udowodni, że wypadek zdarzył się z winy przewoźnika.

Artykuł 59

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z tytułu umowy o przewozie przesyłki bagażowej

§ 1. Z chwilą wydania przesyłki bagażowej osobie uprawnionej wygasają wszelkie wynikające z umowy przewozu roszczenia przeciwko przewoźnikowi, z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w wydaniu.

§ 2. Roszczenia nie wygasają jednak:

a) w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli:

1. zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z art. 54 przed odebraniem przesyłki bagażowej przez osobę uprawnioną,
2. tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z art. 54,

b) w razie szkody nie dającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po odebraniu przesyłki bagażowej przez osobę uprawnioną, jeżeli osoba ta:

1. zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z art. 54, niezwłocznie po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po odbiorze przesyłki bagażowej, oraz
2. udowodni ponadto, że szkoda ta powstała w czasie między przyjęciem przesyłki bagażowej do przewozu a jej wydaniem,

c) w razie opóźnienia w wydaniu, jeżeli osoba uprawniona w ciągu dwudziestu jeden dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników, o których mowa w art. 56 § 3,

d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała z winy przewoźnika.

Artykuł 60

Przedawnienie roszczeń

§ 1. Roszczenia o odszkodowanie wynikające z odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego przedawniają się:

a) roszczenia podróżnego, po trzech latach licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek,

b) roszczenia innych osób uprawnionych, po trzech latach licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpiła śmierć podróżnego, nie później jednak niż po pięciu latach licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek.

§ 2. Inne roszczenia wynikające z umowy przewozu ulegają przedawnieniu po upływie jednego roku. Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata, jeżeli chodzi o roszczenie dotyczące szkody będącej wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

§ 3. Przedawnienie, o którym mowa w § 2 biegnie dla roszczeń:

- a) o odszkodowanie za całkowite zaginięcie – od czternastego dnia po upływie terminu, o którym mowa w art. 22 § 3,
- b) o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu – od dnia, w którym nastąpiło wydanie,
- c) we wszystkich innych przypadkach dotyczących przewozu podróżnych – od dnia upływu ważności biletu.

Dnia wskazanego jako początek biegu przedawnienia nie wlicza się do tego terminu.

§ 4. W razie wniesienia reklamacji na piśmie zgodnie z art. 55, wraz z niezbędnymi dokumentami dowodowymi, bieg przedawnienia zawiesza się do dnia, w którym przewoźnik odmówił na piśmie uznania reklamacji i zwrócił załączone do niej dokumenty. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji, bieg przedawnienia wznowia się dla spornej części reklamacji. Obowiązek udowodnienia wniesienia reklamacji lub udzielenia odpowiedzi oraz zwrotu dokumentów ciąży na stronie powołującej się na te fakty. Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 5. Roszczeń przedawnionych nie można dochodzić nawet na drodze powództwa wzajemnego ani podnosić na drodze sprzeciwu.

§ 4. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia reguluje prawo krajowe.

Tytuł VII

Wzajemne stosunki między przewoźnikami

Artykuł 61

Podział opłaty przewozowej

§ 1. Każdy przewoźnik, który pobrał lub powinien był pobrać opłaty, jest obowiązany zapłacić uczestniczącym w przewozie przewoźnikom przypadający im udział. Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między przewoźnikami.

§ 2. Postanowienia art. 6 § 3, art. 16 § 3 i art. 25 stosują się do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 62

Prawo do roszczeń zwrotnych

§1. Przewoźnikowi, który na podstawie niniejszych Przepisów ujednoliconych zapłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne przeciwko przewoźnikom uczestniczącymi w przewozie, zgodnie z następującymi postanowieniami:

- a) przewoźnik, który spowodował szkodę ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilku przewoźników, każdy z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną; jeżeli rozróżnienie takie nie jest możliwe, odszkodowanie dzieli się między nich według zasad podanych pod lit. c;
- c) jeżeli nie można udowodnić, który z przewoźników spowodował szkodę, odszkodowanie dzieli się między wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozie, z wyjątkiem tych, którzy udowodnią, że szkoda nie została przez nich spowodowana; podziału dokonuje się proporcjonalnie do udziału w opłacie za przewóz, przypadającego każdemu z przewoźników.

§ 2. W razie niewypłacalności jednego z przewoźników, przypadający na niego lecz nie zapłacony udział, dzieli się między wszystkich pozostałych przewoźników uczestniczących w przewozie, proporcjonalnie do przypadającego każdemu z nich udziału w opłacie za przewóz.

Artykuł 63

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych

§ 1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, o którym mowa w art. 62, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po wezwaniu go w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy wezwania i interwencji.

§ 2. Przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powinien pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkich przewoźników, z którymi nie zawarł ugody, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do przewoźników, których nie pozwał.

§ 3. Sąd powinien rozstrzygać jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. Przewoźnik, który chce skorzystać ze swojego prawa do roszczenia zwrotnego, może wnieść pozew do sądu państwa, na którego terytorium jeden z przewoźników uczestniczących w przewozie ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu.

§ 5. Jeżeli powództwo powinno być wytoczone przeciwko kilku przewoźnikom, przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powód ma prawo wyboru między sądami właściwymi zgodnie z § 4.

§ 6. Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych nie może być włączone do postępowania o odszkodowanie wszczętego przez osobę uprawnioną z tytułu umowy przewozu.

Artykuł 64

Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych

Przewoźnicy mogą w drodze umów między sobą ustalić odchylenia od postanowień art. 61 i art. 62.

**Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami
(CIM - załącznik B do konwencji)**

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Zakres stosowania

§1. Przepisy ujednolicone stosuje się do każdej umowy o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towaru i przewidywane miejsce wydania towaru są położone w dwóch różnych Państwach Członkowskich, niezależnie od siedziby i przynależności państwowej uczestników umowy przewozu.

§2. Przepisy ujednolicone stosuje się również do umów o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towarów i przewidywane miejsca wydania są położone w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim i jeżeli strony umowy uzgodnią, że umowa podlega Przepisom ujednoliconym.

§3. Jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz drogowy lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej w komunikacji wewnętrznej Państwa Członkowskiego, jako uzupełnienie przekraczającego granice przewozu kolejami, stosuje się niniejsze Przepisy ujednolicone.

§4. Jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz morski lub przekraczający granicę przewóz środkami żeglugi śródlądowej, jako uzupełnienie przewozu kolejami stosuje się niniejsze Przepisy ujednolicone, jeżeli przewóz morski lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej jest wykonywany na liniach wpisanych na listę linii, o której mowa w artykule 24 §1 Konwencji.

§5. Niniejszych przepisów ujednoczonych nie stosuje się do przewozów wykonywanych między stacjami położonymi na terytorium państw sąsiadujących, jeżeli infrastrukturą tych stacji zarządza jeden lub kilku zarządzających, należących do jednego z tych państw.

§6. Każde państwo, będące stroną umowy o międzynarodowym kolejowym bezpośrednim przewozie towarów, porównywalnej do niniejszych Przepisów ujednoczonych może, gdy zwróci się z wnioskiem o przystąpienie do Konwencji, złożyć oświadczenie o stosowaniu niniejszych Przepisów ujednoczonych tylko do przewozów wykonywanych na części infrastruktury kolejowej, położonej na jego terytorium. Wymieniona część infrastruktury kolejowej musi być ściśle określona i powinna być połączona z infrastrukturą kolejową Państwa członkowskiego. Jeżeli państwo złoży wyżej wymienione oświadczenie, Przepisy ujednoczone stosuje się pod warunkiem, że:

a) miejsce przyjęcia towarów do przewozu i miejsce dostarczenia oraz ustalona w umowie przewozu droga przewozu będą położone na ściśle oznaczonej infrastrukturze, lub

b) ściśle oznaczona infrastruktura łączy infrastrukturę dwóch Państw Członkowskich oraz została ona przewidziana w umowie przewozu jako droga do przewozu tranzytowego.

§7. Państwo, które złożyło oświadczenie, o którym mowa w § 6, może je wycofać w każdym czasie, powiadamiając o tym depozytariusza. Wycofanie staje się prawomocne po upływie miesiąca licząc od dnia, w którym depozytariusz powiadomił o tym Państwa członkowskie. Oświadczenie traci swą moc, gdy państwo przestaje być stroną umowy, o której mowa w § 6 zdanie pierwsze.

Artykuł 2

Przepisy prawa publicznego

Przewozy, do których stosują się niniejsze Przepisy ujednoczone, podlegają przepisom prawa publicznego, a w szczególności przepisom o przewozie towarów niebezpiecznych oraz przepisom prawa celnego i przepisom o ochronie zwierząt.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoczonych, wyrażenie:

- a) "przewoźnik" oznacza przewoźnika umownego, z którym nadawca zawarł umowę przewozu na podstawie Przepisów ujednoczonych lub kolejnego przewoźnika odpowiadającego na podstawie tej umowy,
- b) "przewoźnik podwykonawca" oznacza przewoźnika, który nie zawarł umowy przewozu z nadawcą, lecz któremu przewoźnik wymieniony pod lit. a powierzył, w całości lub w części, wykonanie przewozu,
- c) "Ogólne warunki przewozu" oznacza warunki przewoźnika w postaci warunków ogólnych lub taryfowych, prawnie obowiązujących w każdym Państwie członkowskim i które stają się w wyniku zawarcia umowy przewozu jej integralną częścią,
- d) "jednostka transportu intermodalnego" oznacza kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i inne jednostki ładunkowe używane w przewozie intermodalnym.

Artykuł 4

Wyjątki od zakresu stosowania

§1. Państwa członkowskie mogą zawierać porozumienia przewidujące odchylenia od niniejszych Przepisów ujednoczonych, dotyczące przewozów wyłącznie między dwiema stacjami, leżącymi po obu stronach granicy, jeżeli między nimi nie ma innej stacji.

§2. W celu wykonywania przewozów w tranzycie przez państwo nie będące Państwem Członkowskim, właściwe państwa mogą zawierać porozumienia przewidujące nie stosowanie niniejszych Przepisów ujednoczonych.

§3. O porozumieniach, o których mowa w § 1 i § 2, oraz datach ich wejścia w życie, powiadamia się Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Sekretarz Generalny Organizacji powiadamia o powyższym pozostałe Państwa Członkowskie oraz zainteresowane przedsiębiorstwa.

Artykuł 5

Prawo obowiązujące

Jeżeli Przepisy ujednolicone nie stanowią inaczej, jakiegokolwiek postanowienie umowy przewozu mogące, bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne. Nieważność takiego postanowienia nie wpływa na ważności pozostałych postanowień umowy przewozu. Jednakże przewoźnik może przyjąć na siebie większą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w niniejszych Przepisach ujednoliconych.

Tytuł II

Zawarcie i wykonanie umowy przewozu

Artykuł 6

Umowa przewozu

§1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do odpłatnego przewiezienia towaru do miejsca przeznaczenia i dostarczenia go tam odbiorcy.

§2. Umowę przewozu potwierdza się listem przewozowym zgodnym z ujednoliconym wzorem. Jednakże brak, nieprawidłowości lub utrata listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu, podlegającej w dalszym ciągu postanowieniom Przepisów Ujednoliconych.

§3. List przewozowy podpisuje nadawca i przewoźnik. Podpisy można zastąpić stemplem, adnotacją maszyny księgującej lub w każdy inny odpowiedni sposób.

§4. Przewoźnik odpowiednio poświadcza na wtórniku listu przewozowego przyjęcie towaru i zwraca wtórnik nadawcy.

§5. List przewozowy nie stanowi konosamentu.

§6. List przewozowy wystawia się dla każdej przesyłki. Jeżeli w umowie zawartej między nadawcą i przewoźnikiem nie postanowiono inaczej, jeden list przewozowy nie może dotyczyć więcej niż ładunku jednego wagonu.

§7. W przypadku przewozu wykonywanego na terytorium celnym Wspólnoty Europejskiej lub na terytorium, na którym stosuje się wspólną procedurę tranzytową, każdej przewożonej przesyłce towarzyszy list przewozowy odpowiadający wymaganiom określonym w art.7.

§8. Ujednoczone wzory listów przewozowych są ustalane przez międzynarodowe stowarzyszenia przewoźników, w porozumieniu z międzynarodowymi stowarzyszeniami klientów i właściwymi organami celnymi Państw Członkowskich, a także z każdą międzyrządową regionalną organizacją integracji gospodarczej posiadającą kompetencję w stanowieniu własnego prawa celnego.

§9. List przewozowy wraz z jego wtórnikiem może być sporządzony w postaci elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcone w formę pisemną. Sposób rejestracji i przetwarzania danych powinien być równoważny z funkcjonalnego punktu widzenia w szczególności w zakresie mocy dowodowej listu przewozowego określanego przez te dane.

Artykuł 7

Treść listu przewozowego

§1. List przewozowy powinien zawierać:

- a) miejsce i datę wystawienia,
- b) nazwę i adres nadawcy,
- c) nazwę i adres przewoźnika, który zawarł umowę przewozu,
- d) nazwę i adres osoby, której towar został rzeczywiście dostarczony, jeżeli nie jest ona przewoźnikiem, o którym mowa w lit. c,
- e) miejsce i datę przyjęcia towaru,
- f) miejsce wydania,
- g) nazwę i adres odbiorcy,
- h) oznaczenie rodzaju towaru i sposobu opakowania, a w przypadku towarów niebezpiecznych, oznaczenie zgodne z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
- i) ilość sztuk, specjalne oznaczenia i numery niezbędne do identyfikacji przesyłek drobnych nie zajmujących całego wagonu,
- j) numer wagonu w przypadku przewozu przesyłek wagonowych,
- k) numer wagonu kolejowego toczącego się na własnych kołach, jeżeli został

nadany do przewozu jako towar,

- l) ponadto, w przypadku jednostek transportu intermodalnego, kategorię, numer lub inne cechy konieczne do ich identyfikacji,
- m) masę brutto towaru lub ilość towaru wyrażoną w inny sposób,
- n) szczegółowy wykaz dokumentów wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, które są załączone do listu przewozowego lub zostały przekazane przewoźnikowi i znajdują się w biurze należycie wyznaczonej władzy lub innego organu wyznaczonego w umowie przewozu,
- o) należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne, powstałe począwszy od zawarcia umowy aż do wydania), jeżeli podlegają zapłacie przez odbiorcę lub jakąkolwiek wskazówkę stwierdzającą, że należności opłaca odbiorca,
- p) wskazanie, że pomimo zawarcia w umowie jakiegokolwiek odmiennego postanowienia, przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoliconym.

§2. W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać ponadto:

- a) w przypadku przewozu przez kolejnych przewoźników, oznaczenie przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia towaru, jeżeli wyraził on na to zgodę,
- b) należności przewozowe, które opłaca nadawca,
- c) kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru,
- d) deklarowaną wartość towaru i kwotę specjalnej wartości dostawy,
- e) uzgodniony termin wykonania przewozu,
- f) uzgodnioną drogę przewozu,
- g) wykaz dokumentów nie wymienionych w § 1 lit. na przekazanych przewoźnikowi,
- h) wpis nadawcy dotyczący nałożonych na wagon ilości i nazw zamknięć.

§3. Strony umowy przewozu mogą zamieścić w liście przewozowym jakiegokolwiek inne wskazówki, które uznają za celowe.

Artykuł 8

Odpowiedzialność za wskazówki zamieszczone w liście przewozowym

§1. Nadawca jest odpowiedzialny za wszystkie koszty, straty i szkody poniesione przez przewoźnika w wyniku:

a) zamieszczenia przez nadawcę w liście przewozowym wskazówek niewłaściwych, niedokładnych, niekompletnych lub wpisanych w innym miejscu niż na to przeznaczone, lub

b) zaniedbania przez nadawcę zamieszczenia wskazówek ustalonych w RID.

§2. Jeżeli, na prośbę nadawcy, przewoźnik zamieszcza w liście przewozowym wskazówki, uważa się go za działającego na rachunek nadawcy, aż do przedstawienia dowodu przeciwnego.

§3. Jeżeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia, o którym mowa w art. 7 § 1 lit. p, przewoźnik odpowiada za wszystkie koszty, straty i szkody poniesione przez osobę uprawnioną z powodu jego zaniedbania.

Artykuł 9

Towary niebezpieczne

Jeżeli nadawca nie zamieścił ustalonych w RID wskazówek, w zależności od okoliczności, towary mogą być w każdej chwili wyładowane, zniszczone lub unieszkodliwione przez przewoźnika, bez prawa do odszkodowania chyba, że przewoźnik był świadomy niebezpiecznych właściwości towaru przy jego przyjęciu.

Artykuł 10

Opłacanie należności przewozowych

§1. Jeżeli nadawca i przewoźnik nie uzgodnili inaczej, należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne, powstałe począwszy od zawarcie umowy aż do wydania) płaci nadawca.

§2. Jeżeli na podstawie umowy między nadawcą a przewoźnikiem należności przewozowe spoczywają na odbiorcy i odbiorca nie otrzymał listu przewozowego ani nie skorzystał z uprawnień przysługujących mu zgodnie z art. 17 § 3, ani nie zmienił umowy przewozu zgodnie z art.18, za należności przewozowe zobowiązany jest zapłacić

nadawca.

Artykuł 11

Sprawdzenie

§1. Przewoźnik ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy warunki przewozu zostały zachowane oraz, czy przesyłka odpowiada informacjom wniesionym przez nadawcę do listu przewozowego. Jeżeli sprawdzenie dotyczy zawartości przesyłki, powinno ono być dokonane, w miarę możliwości, w obecności osoby uprawnionej; jeżeli nie jest to możliwe, przewoźnik dokonuje sprawdzenia w obecności powołanych przez siebie dwóch, niezależnych świadków, o ile prawo i przepisy państwa, w którym odbywa się kontrola nie stanowią inaczej.

§2. Jeżeli przesyłka nie odpowiada informacjom zamieszczonym w liście przewozowym lub, jeżeli nie zostały zachowane przepisy dotyczące towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo, wynik sprawdzenia należy wnieść do części listu przewozowego, która towarzyszy przesyłce, a w przypadku, gdy przewoźnik posiada jeszcze wtórnik listu przewozowego, to również do wtórnika. W takim przypadku należności powstałe z tytułu sprawdzenia obciążają towar chyba, że zostały uiszczone bezpośrednio.

§3. Jeżeli nadawca dokonuje załadowania, ma prawo zażądać od przewoźnika sprawdzenia stanu towarów, jego opakowania, jak również zgodności informacji zamieszczonych w liście przewozowym, dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów oraz masy brutto lub ilości wskazanej w inny sposób. Przewoźnik jest obowiązany dokonać sprawdzenia tylko wtedy, gdy posiada do jego wykonania odpowiednie środki. Przewoźnik ma prawo żądać należności powstałych z tytułu sprawdzenia. Wynik sprawdzenia należy wnieść do listu przewozowego.

Artykuł 12

Moc dowodowa listu przewozowego

§1. Aż do wskazania dowodu przeciwnego, list przewozowy stanowi dowód zawarcia

i warunków umowy przewozu oraz przyjęcia towarów przez przewoźnika.

§2. Jeżeli załadowania towarów dokonał przewoźnik, list przewozowy stanowi dowód, aż do wskazania dowodu przeciwnego, o stanie towarów i ich opakowania wskazanym w liście przewozowym, lub w przypadku braku tych wskazówek, o dobrym stanie zewnętrznym w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika i o dokładności informacji listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów, jak również masy brutto lub ilości wskazanej w inny sposób.

§3. Jeżeli załadowania towarów dokonał nadawca, aż do wskazania dowodu przeciwnego, list przewozowy stanowi dowód o stanie towarów i ich opakowaniu wskazanym w liście przewozowym, lub w przypadku braku tych wskazówek o dobrym stanie zewnętrznym i dokładności wskazówek, o których mowa w § 2 jedynie w przypadku, gdy przewoźnik je sprawdził i wniósł zgadzający się wynik sprawdzenia do listu przewozowego.

§4. Jednakże list przewozowy nie stanowi dowodu, jeżeli zawiera uzasadnione zastrzeżenie. W szczególności zastrzeżenie może być uzasadnione faktem, że przewoźnik nie dysponował odpowiednimi środkami do sprawdzenia, czy przesyłka odpowiada informacjom wniesionym do listu przewozowego.

Artykuł 13

Załadowanie i wyładowanie towaru

§1. Nadawca i przewoźnik ustalają, do kogo należy załadowanie oraz wyładowanie towaru. W przypadku braku takiego ustalenia, załadowanie oraz wyładowanie sztuk przesyłki drobnej należy do przewoźnika, natomiast załadowanie przesyłek wagonowych należy do nadawcy a ich wyładowanie, po wydaniu, do odbiorcy.

§2. Jeżeli załadowania dokonuje nadawca, ponosi on odpowiedzialność za wszystkie następstwa wynikłe z wadliwego załadowania i jest on zobowiązany w szczególności wynagrodzić przewoźnikowi szkodę poniesioną z tego powodu. Na przewoźniku ciąży obowiązek udowodnienia wadliwości załadowania.

Artykuł 14

Opakowanie

Nadawca ponosi odpowiedzialność w stosunku do przewoźnika za wszystkie straty, szkody i koszty wynikłe z braku lub wadliwości opakowania towarów chyba, że wadliwość była widoczna lub była znana przewoźnikowi w chwili przyjęcia towarów, a przewoźnik nie dokonał odpowiedniego zastrzeżenia.

Artykuł 15

Załatwienie formalności administracyjnych

§1. W celu załatwienia formalności administracyjnych wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne nadawca jest zobowiązany, przed wydaniem towarów, dołączyć do listu przewozowego lub przekazać do dyspozycji przewoźnika niezbędne dokumenty albo udzielić mu wszystkich niezbędnych informacji.

§2. Przewoźnik nie ma obowiązku sprawdzenia, czy dostarczone dokumenty i informacje są wystarczające i prawidłowe. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie straty i szkody wynikłe z braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, chyba, że wina leży po stronie przewoźnika.

§3. Przewoźnik odpowiada za skutki wynikłe z zagubienia lub nieprawidłowego wykorzystania dokumentów wymienionych w liście przewozowym, które zostały do niego dołączone lub powierzone przewoźnikowi, chyba że utrata dokumentów lub szkoda spowodowana nieprawidłowym wykorzystaniem dokumentów powstała wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec. Jednakże ewentualne odszkodowanie nie może być w żadnym wypadku wyższe od odszkodowania za zaginięcie towarów.

§4. Nadawca za pomocą informacji wniesionej do listu przewozowego, a odbiorca w wyniku udzielenia zlecenia na podstawie art. 18 § 3, może żądać:

a) swojego osobistego uczestnictwa lub uczestnictwa przez pełnomocnika przy załatwianiu formalności wymaganych przez władze celne lub przez inne władze administracyjne w celu udzielenia niezbędnych wyjaśnień i zgłoszenia odpowiednich uwag,

b) osobistego lub przez pełnomocnika załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne w takim zakresie, w jakim pozwalają na to

ustawy i przepisy państwa, w którym formalności te są załatwiane,

c) opłacenia należności celnych i innych należności, jeżeli on sam lub jego pełnomocnik uczestniczy w załatwianiu formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne albo je załatwia, w zakresie, w jakim pozwalają na to ustawy i przepisy państwa, w którym formalności te są załatwiane.

W tych przypadkach ani nadawca, ani odbiorca uprawniony do dysponowania przesyłką, ani ich pełnomocnik, nie mają prawa objęcia towaru w posiadanie.

§5. Jeżeli, w celu załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne nadawca wyznaczył miejsce, na którym obowiązujące przepisy nie pozwalają załatwić tych formalności lub, jeżeli wskazał dla tych formalności jakikolwiek inny sposób postępowania, który nie może być wykonany, przewoźnik postępuje w taki sposób, jaki uzna za najkorzystniejszy dla osoby uprawnionej i zawiadamia nadawcę o podjętych krokach.

§6. Jeżeli nadawca wziął na swój rachunek opłacenie cła, przewoźnik może według swojego uznania załatwić formalności celne bądź to w drodze, bądź w miejscu przeznaczenia.

§7. Jednakże przewoźnik może postąpić zgodnie z § 5, jeżeli odbiorca nie odebrał listu przewozowego w terminie przewidzianym w przepisach obowiązujących w miejscu przeznaczenia.

§8. Nadawca powinien zastosować się do przepisów celnych lub przepisów innych władz administracyjnych dotyczących opakowania i przykrycia towaru oponami wagonowymi. Jeżeli nadawca nie opakował lub nie przykrył oponami towaru zgodnie z tymi przepisami, może tego dokonać przewoźnik; wynikające z tego koszty obciążają towar.

Artykuł 16

Terminy dostawy

§1. Nadawca i przewoźnik uzgadniają termin dostawy. Jeżeli brak jest uzgodnienia, termin dostawy nie może być dłuższy od terminu wynikającego z § 2 do 4.

§2. Z zastrzeżeniem § 3 do 4, maksymalne terminy dostawy są następujące:

a) dla przesyłek wagonowych:

- termin odprawy 12 godzin

- termin przewozu, za każde rozpoczęte 400 km 24 godziny

b) dla przesyłek drobnych:

- termin odprawy 24 godziny

- termin przewozu, za każde rozpoczęte 200 km 24 godziny.

Odległości odnoszą się do uzgodnionej drogi przewozu, a jeżeli takiej brak, do najkrótszej możliwej drogi.

§3. Przewoźnik może ustalić terminy dodatkowe o określonym czasie obowiązywania w następujących przypadkach:

a) dla przesyłek przewożonych:

- liniami, których szerokości toru jest różna,

- drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi,

- drogą lądową, jeżeli nie istnieje połączenie kolejowe,

b) nadzwyczajnych okoliczności, które powodują niezwykle wzrost przewozów lub niezwykle trudności eksploatacyjne.

Okres obowiązywania terminów dodatkowych, powinien być podany w Ogólnych warunkach przewozu.

§4. Bieg terminu dostawy zaczyna się po przyjęciu towaru do przewozu; jeżeli nie zachodzi wina przewoźnika, termin dostawy wydłuża się o czas zatrzymania. Termin dostawy zawiesza się w niedzielę i w określone ustawowo dni świąteczne.

Artykuł 17

Wydanie

§1. Przewoźnik jest zobowiązany wydać odbiorcy list przewozowy i dostarczyć towar w uzgodnionym miejscu za pokwitowaniem i po opłaceniu należności, wynikających z listu przewozowego.

§2. Za równoznaczne z wydaniem towaru odbiorcy, uważa się:

a) przekazanie towaru urzędowi celnemu lub podatkowemu do jego pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli nie znajdują się one pod nadzorem przewoźnika,

b) oddanie towaru na skład przewoźnikowi lub spedytorowi lub publicznemu przedsiębiorstwu składowemu,

jeżeli czynności te są dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu przeznaczenia,

§3. Po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia, odbiorca ma prawo zażądać od przewoźnika wydania listu przewozowego i towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru, lub jeżeli towar nie nadszedł przed upływem terminu przewidzianego w art. 29 § 1, odbiorca może dochodzić wobec przewoźnika we własnym imieniu swoich praw, wynikających z umowy przewozu.

§4. Osoba uprawniona może odmówić przyjęcia towaru, nawet po odbiorze listu przewozowego i zapłaceniu należności przewozowych tak długo, jak długo nie uwzględni się jej żądania ustalenia przypuszczalnej szkody.

§5. Poza tym wydanie towaru odbywa się według przepisów obowiązujących w miejscu wydania.

§6. Jeżeli odbiorcy wydano towar, nie pobierając od niego uprzednio zaliczenia obciążającego towar, to przewoźnik jest zobowiązany wynagrodzić nadawcy szkodę do wysokości kwoty, bez prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do odbiorcy.

Artykuł 18

Prawo rozporządzania towarem

§1. Nadawca ma prawo rozporządzania towarem i do zmiany umowy przewozu, poprzez udzielanie dodatkowych zleceń, umowy przewozu. Może on w szczególności żądać, aby przewoźnik:

a) wstrzymał przewóz towaru,

b) wstrzymał wydanie towaru,

c) wydał towar innemu odbiorcy, niż wymienionemu w liście przewozowym,

d) wydał towar w innym miejscu, niż wskazane w liście przewozowym.

§2. Nawet gdy nadawca posiada wtórnik listu przewozowego, to jego prawo do zmiany umowy przewozu wygasa, w razie gdy odbiorca:

a) odebrał list przewozowy,

b) przyjął towar,

c) skorzystał ze swoich praw zgodnie z art. 17 § 3,

d) jest uprawniony zgodnie z § 3 do udzielenia zleceń; od tej chwili przewoźnik powinien stosować się do zleceń i wskazówek odbiorcy.

§3. Odbiorca ma prawo do zmiany umowy przewozu od chwili wystawienia listu przewozowego, jeżeli nadawca nie zamieścił w liście przewozowym przeciwnego oświadczenia.

§4. Prawo odbiorcy do zmiany umowy przewozu wygasa w razie, gdy odbiorca:

a) odebrał list przewozowy,

b) przyjął towar,

c) skorzystał ze swoich praw zgodnie z art. 17 § 3,

d) stosownie do § 5 zlecił wydanie towaru osobie trzeciej i która zgodnie z art. art. 17 § 3 skorzystała z przysługujących jej praw.

§ 5. Jeżeli odbiorca zlecił wydanie towaru innej osobie, to osoba ta nie ma prawa zmiany umowy przewozu.

Artykuł 19

Wykonanie prawa rozporządzania towarem

§1. Jeżeli nadawca lub, w przypadku art. 18 § 3, odbiorca zamierza zmienić umowę przewozu w drodze udzielenia dodatkowego zlecenia, powinien przedstawić przewoźnikowi wtórnik listu przewozowego, na który powinny zostać naniesione zmiany.

§2. Nadawca lub, w przypadku art. 18 § 3, odbiorca powinien zwrócić przewoźnikowi koszty i naprawić szkody, wynikające z wykonania dodatkowych zleceń.

§3. Wykonanie dodatkowych zleceń, w chwili ich nadejścia do osoby zobowiązanej do

ich wykonania, powinno być możliwe, dozwolone i racjonalnie uzasadnione oraz nie powinno w szczególności zakłócać normalnej pracy eksploatacyjnej przedsiębiorstwa przewozowego ani wyrządzać szkody nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek.

§4. W żadnym przypadku dodatkowe zlecenia nie mogą powodować podziału przesyłki.

§5. Jeżeli z powodu warunków, o których mowa w § 3, przewoźnik nie może wykonać dodatkowych zleceń, powinien on bezzwłocznie zawiadomić o tym osobę, która ich udzieliła.

§6. Przewoźnik odpowiada za zawinione przez niego skutki niewykonania lub niewłaściwego wykonania dodatkowych zleceń. Jednakże ewentualne odszkodowanie nie powinno przekraczać odszkodowania przewidzianego w razie zaginięcia towaru.

§7. Jeżeli przewoźnik wykonuje dodatkowe zlecenia nadawcy nie żądając od niego przedstawienia wtórnika listu przewozowego, odpowiada za szkodę wyrządzoną przez to odbiorcy, jeżeli wtórnik listu przewozowego został przekazany temu ostatniemu. Jednakże ewentualne odszkodowanie nie może przekraczać odszkodowania przewidzianego w razie zaginięcia towaru.

Artykuł 20

Przeszkody w przewozie

§1. W razie przeszkody w przewozie, przewoźnik rozstrzyga, czy bardziej korzystne jest przewieźć towar z urzędu zmieniając drogę przewozu, czy też należy, w interesie osoby uprawnionej, żądać od niego wskazówek, przekazując mu wszelkie niezbędne informacje, jakimi dysponuje przewoźnik.

§2. Jeżeli dalszy przewóz nie jest możliwy, przewoźnik żąda wskazówek od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem. Jeżeli przewoźnik nie może otrzymać we właściwym terminie wskazówek, podejmuje on środki najbardziej korzystne dla osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.

Artykuł 21

Przeszkody w wydaniu

§1. W razie przeszkody w wydaniu towaru, przewoźnik powinien niezwłocznie zawiadomić o tym nadawcę i zażądać od niego wskazówek chyba, że nadawca zażądał w liście przewozowym aby w razie powstania przeszkody w wydaniu odesłano mu towar z urzędu.

§2. Jeżeli przeszkoda w wydaniu ustała przed nadejściem wskazówek nadawcy, towar należy wydać odbiorcy. O wydaniu tym należy zawiadomić niezwłocznie nadawcę.

§3. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo udzielić wskazówek nawet wtedy, gdy nie może okazać wtórnika listu przewozowego.

§4. Jeżeli przeszkoda w wydaniu powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę zgodnie z art. 18 § 3 do § 5, przewoźnik powinien zawiadomić o tym odbiorcę.

Artykuł 22

Następstwa przeszkód w przewozie i wydaniu

§1. Przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów poniesionych w wyniku:

- a) zażądania wskazówek,
- b) wykonania udzielonych wskazówek,
- c) gdy zażądane wskazówki nie dotarły lub dotarły do niego po czasie,
- d) gdy dokonał rozstrzygnięcia zgodnie z art. 20 § 1, bez żądania wskazówek,

chyba, że koszty te zostały przez niego zawinione. Może on, w szczególności, pobrać przewoźne za rzeczywistą drogę przewozu i za czas dysponowania dalszą drogą dostawy.

§2. W przypadkach, o których mowa w art. 20 § 2 i art. 21 § 1, przewoźnik może natychmiast wyładować towar na koszt uprawnionego. Po wyładowaniu towaru przewóz uważa się za zakończony. Przewoźnik zapewnia wówczas dozór nad towarem na koszt osoby uprawnionej. Jednakże może on powierzyć towar osobie trzeciej i odpowiada wtedy tylko za staranność wyboru tej osoby. Towar obciążają należności wynikające z umowy przewozu oraz wszelkie inne koszty.

§3. Przewoźnik może dokonać sprzedaży towaru bez oczekiwania na wskazówki od

uprawnionego, jeżeli uzasadnia to nietrwałość lub stan towaru lub, gdy koszty dozoru nie są proporcjonalne do wartości towaru. W pozostałych przypadkach, może on również dokonać sprzedaży towaru, jeżeli w odpowiednim terminie nie otrzymał od uprawnionego przeciwnych wskazówek, których wykonanie można uznać za rozsądne.

§4. Jeżeli towar został sprzedany, kwotę uzyskaną ze sprzedaży, należy po potrąceniu należności obciążających towar, oddać do dyspozycji uprawnionego. Jeżeli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od tych należności, nadawca jest zobowiązany zapłacić różnicę.

§5. Tryb postępowania w razie sprzedaży określają ustawy i przepisy jak również zwyczaje miejsca, gdzie znajduje się towar.

§6. Jeżeli w razie przeszkody w przewozie lub w wydaniu, nadawca w rozsądnym terminie nie udzielił wskazówek, a przeszkoda w przewozie lub w wydaniu nie może być usunięta zgodnie z postanowieniami § 2 i § 3, przewoźnik może odesłać towar do nadawcy lub też, gdy jest to uzasadnione, zniszczyć towar na jego koszt.

Tytuł III

Odpowiedzialność

Artykuł 23

Zasady odpowiedzialności

§1. Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru w czasie od przyjęcia towaru do przewozu aż do jego wydania, jak również za szkodą wynikłą z przekroczenia terminu dostawy, niezależnie od użytej infrastruktury kolejowej.

§2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło z winy osoby uprawnionej, z powodu jej polecenia nie wywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek, itp.) lub wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.

§3 Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub

uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

- a) przewozu wykonanego w wagonie niekrytym na podstawie Ogólnych warunków przewozu lub na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym; z zastrzeżeniem szkód powstałych w towarach z powodu warunków atmosferycznych, nie uważa się za przewożone w wagonach niekrytych towarów załadowanych w jednostkach transportu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca używa opon wagonowych do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon wagonowych, nawet jeżeli towary te, zgodnie z Ogólnymi warunkami przewozu, nie są przewożone w wagonach niekrytych,
- b) braku lub wadliwości opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są, w razie braku lub wadliwości opakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie,
- c) załadowania towarów przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę,
- d) naturalnych właściwości pewnych towarów, narażonych przez to na całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie,
- e) oznaczenia lub ponumerowania sztuk niezgodnego z rzeczywistością, niedokładnego lub niekompletnego,
- f) przewozu żywych zwierząt,
- g) przewozu, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozorowanie miało zapobiec.

Artykuł 24

Odpowiedzialność w razie przewozu pojazdów kolejowych jako towaru

§1. W razie przewozu pojazdów kolejowych toczących się na własnych kołach i nadanych do przewozu jako towar, przewoźnik odpowiada za zaginięcie lub

uszkodzenie pojazdu lub jego części składowych od chwili przyjęcia do przewozu aż do jego wydania oraz za szkodę wynikłą z przekroczenia terminu dostawy, chyba, że udowodni on, że szkoda nie powstała z jego winy.

§2. Przewoźnik nie odpowiada za zaginięcie części luźnych, nie wpisanych na obu stronach pojazdu lub nie wymienionych w towarzyszącym wykazie inwentarza.

Artykuł 25

Ciężar dowodu

§1. Dowód, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało jedną z okoliczności, o których mowa w art. 23 § 2, ciąży na przewoźniku.

§2. Jeżeli przewoźnik wykaże, że ze względu na okoliczności danego wypadku, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw, o których mowa w art. 23 § 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynikła. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo przez jedno z tych niebezpieczeństw.

§3. Domniemania, o którym mowa w § 2, nie stosuje się w wypadku, o którym mowa w art. 23 § 3 lit. a, jeżeli wystąpił wyjątkowo duży ubytek lub zaginięcie całych sztuk przesyłki.

Artykuł 26

Kolejni przewoźnicy

Jeżeli przewóz jest przedmiotem jednej umowy przewozu i wykonywany jest przez kilku kolejnych przewoźników, każdy przewoźnik przez samo przyjęcie towaru wraz z listem przewozowym, uczestniczy w umowie przewozu stosownie do warunków określonych w tym dokumencie i przyjmuje wynikające z niej obowiązki. W tym wypadku każdy przewoźnik odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

Artykuł 27

Przewoźnicy podwykonawcy

§1. Jeżeli przewoźnik zlecił wykonanie przewozu, w całości lub w części,

przewoźnikowi podwykonawcy, to niezależnie czy miał do tego upoważnienie na podstawie umowy przewozu czy nie, odpowiada za wykonanie całego przewozu.

§2. Wszelkie postanowienia niniejszych Przepisów ujednoczonych dotyczące odpowiedzialności przewoźnika mają zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika podwykonawcy w zakresie wykonanego przez niego przewozu. Jeżeli wytoczono powództwo przeciwko pracownikom i jakimkolwiek innym zatrudnionym, z których usług przewoźnik podwykonawca korzystał przy wykonywaniu przewozu, mają zastosowanie postanowienia art. 36 i art. 41.

3. Jakiegokolwiek szczególne porozumienie, na mocy którego przewoźnik przyjmuje zobowiązania nie wynikające z niniejszych Przepisów ujednoczonych albo zrzeka się praw przysługujących przez niniejsze Przepisy ujednoczone, ma zastosowanie do przewoźnika podwykonawcy jedynie, gdy wyrazi na nie pisemną zgodę. Niezależnie od tego, czy przewoźnik podwykonawca takiej zgody udzielił, przewoźnik pozostaje związany zobowiązaniami lub zrzeczeniem się praw wynikających z takiego szczególnego porozumienia.

§4. Jeżeli przewoźnik i przewoźnik podwykonawca odpowiadają razem, ich odpowiedzialność jest solidarna.

§5. Całkowita kwota odszkodowań należnych od przewoźnika, przewoźnika podwykonawcy oraz ich pracowników i innych zatrudnionych, z których usług korzystają przy wykonywaniu przewozu, nie może przekraczać maksymalnych kwot odszkodowania przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoczonych.

§6. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie narusza praw do roszczenia zwrotnego powstałego między przewoźnikiem a przewoźnikiem podwykonawcą.

Artykuł 28

Domniemanie zaginięcia lub uszkodzenia w razie ponownego nadania

§1. Jeżeli przesyłkę nadaną do przewozu na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych nadano ponownie na warunkach tych samych Przepisów i jeżeli po ponownym nadaniu stwierdzono częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło w czasie obowiązywania ostatniej umowy przewozu, pod warunkiem, że przesyłka pozostawała

pod nadzorem przewoźnika i, że przesyłkę nadano w takim stanie, w jakim nadeszła do miejsca ponownego nadania.

§2. Domniemanie takie istnieje także wtedy, gdy ponowne nadanie poprzedziła umowa przewozu nie oparta na niniejszych Przepisach ujednoczonych, pod warunkiem, że w razie bezpośredniego nadania od pierwotnego miejsca nadania do miejsca przeznaczenia można było zastosować te przepisy.

§3. Domniemanie takie istnieje także wtedy, gdy ponowne nadanie poprzedziła umowa przewozu zawarta na podstawie porównywalnej z niniejszymi Przepisami ujednoczonymi międzynarodowej konwencji dotyczącej bezpośredniego międzynarodowego przewozu kolejami, gdy zawiera ona takie samo domniemanie na korzyść przesyłek nadanych zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoczonymi.

Artykuł 29

Domniemanie zaginięcia towaru

§1. Osoba uprawniona może, bez konieczności dostarczenia dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie wydano lub nie postawiono go do dyspozycji odbiorcy w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy.

§2. Otrzymawszy odszkodowanie za zaginiony towar, osoba uprawniona może na piśmie żądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłaceniu odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. O zgłoszeniu takiego żądania przewoźnik wydaje poświadczenie na piśmie.

§3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w § 2, osoba uprawniona może żądać, aby towar wydano jej po opłaceniu wszelkich należności wynikających z listu przewozowego i po zwróceniu otrzymanego odszkodowania, ewentualnie po potrąceniu kosztów związanych z tym odszkodowaniem. Jednakże zachowuje ona swoje prawa do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, o którym mowa w art. 33 i art. 35.

§4. Jeżeli nie zgłoszono żądania, o którym mowa w § 2 lub nie udzielono wskazówek w terminie, o którym mowa w § 3 lub, jeżeli towar został odnaleziony po upływie jednego roku od wypłaceniu odszkodowania, przewoźnik rozporządza towarem zgodnie z ustawami i przepisami miejsca, gdzie znajduje się towar.

Artykuł 30

Odszkodowanie w razie zaginięcia

§1. W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, przewoźnik powinien, bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań, zapłacić odszkodowanie obliczone według ceny giełdowej lub w braku ceny giełdowej według ceny rynkowej, , lub też, jeżeli brak jednej i drugiej ceny, według wartości użytkowej towaru tego samego rodzaju i gatunku w czasie i miejscu, w którym towar został przyjęty do przewozu,.

§2. Wysokość odszkodowania nie może przewyższać 17 jednostek obrachunkowych za każdy brakujący kilogram masy brutto.

§3. W razie zaginięcia pojazdu kolejowego toczącego się na własnych kołach i nadanego do przewozu jako towar lub jednostki transportu intermodalnego lub ich części, odszkodowanie jest ograniczone, z wyłączeniem wszelkich dalszych odszkodowań, do wartości użytkowej pojazdu lub jednostki transportu intermodalnego lub ich części w czasie i w miejscu zaginięcia. Jeżeli nie można ustalić czasu i miejsca zaginięcia, odszkodowanie ogranicza się do wartości użytkowej w czasie i miejscu, w którym został przyjęty do przewozu.

§4. Ponadto przewoźnik musi zwrócić przewoźne, cła i pozostałe kwoty, zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru, z wyjątkiem podatku akcyzowego od towarów przewożonych z zastosowaniem procedury zawieszenia poboru akcyzy.

Artykuł 31

Odpowiedzialność w razie ubytku masy przy przewozie

§1. Jeżeli chodzi o towary, które z powodu swych właściwości tracą zazwyczaj na masie w związku z ich przewozem, przewoźnik odpowiada, bez względu na przebytą odległość, tylko za tę część ubytku masy, która przewyższa następujące normy:

- a) dwa procent masy dla towarów płynnych lub nadanych do przewozu w stanie wilgotnym,
- b) jeden procent masy dla towarów suchych.

§2. Nie można powoływać się na ograniczenie odpowiedzialności, o którym mowa

w § 1, jeżeli na podstawie okoliczności danego wypadku udowodniono, że ubytek nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie tych norm.

§3. W razie przewozu kilku sztuk towaru na podstawie jednego listu przewozowego, ubytek masy przy przewozie oblicza się dla każdej sztuki, jeżeli jej masę podano oddzielnie w liście przewozowym przy nadaniu lub można ją ustalić w inny sposób.

§4. W razie całkowitego zaginięcia towaru lub w przypadku utraty sztuk towaru, przy obliczaniu odszkodowania nie stosuje się żadnego potrącenia ubytku masy.

§5. Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają postanowień art. 23 i art. 25.

Artykuł 32

Odszkodowanie w razie uszkodzenia

§1. W razie uszkodzenia towaru, przewoźnik obowiązany jest zapłacić, z wyłączeniem wszelkich dalszych odszkodowań, kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru. Za podstawę do obliczenia tej kwoty przyjmuje się procent, o który w miejscu przeznaczenia obniżyła się wartość towaru, ustalona zgodnie z art. 30.

§2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki,
- b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

§3. W razie uszkodzenia pojazdu kolejowego, toczącego się na własnych kołach i nadanego do przewozu jako towar lub jednostki transportu intermodalnego lub ich części, odszkodowanie jest ograniczone, z wyłączeniem jakichkolwiek dalszych odszkodowań, do wysokości kosztów naprawy. Odszkodowanie nie może przewyższać kwoty należnej w razie zaginięcia.

§4. Przewoźnik powinien ponadto zwrócić, w stosunku określonym w § 1, poniesione koszty, o których mowa w art. 30 § 4.

Artykuł 33

Odszkodowanie w razie przekroczenia terminu dostawy

§1. Jeżeli wskutek przekroczenia terminu dostawy powstała szkoda, włącznie z uszkodzeniem przesyłki, przewoźnik powinien zapłacić odszkodowanie, które nie może przekraczać czterokrotnej kwoty przewoźnego.

§2. W razie całkowitego zaginięcia towaru, odszkodowanie, o którym mowa w § 1 nie łączy się z odszkodowaniem, o którym mowa w art. 30.

§3. W razie częściowego zaginięcia towaru, odszkodowanie, o którym mowa w § 1 nie może przekraczać czterokrotnej kwoty przewoźnego za nie zaginioną część przesyłki.

§4. W razie uszkodzenia towaru, nie będącego skutkiem przekroczenia terminu dostawy, odszkodowanie przewidziane w § 1 łączy się w danym wypadku, z odszkodowaniem, o którym mowa w art. 32.

§5. W żadnym wypadku odszkodowanie, o którym mowa w § 1 połączone z odszkodowaniem, o którym mowa w art. 30 i art. 32 nie może być wyższe niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia towaru. §6.

§6. Jeżeli, zgodnie z art. 16 § 1, termin dostawy został ustalony na podstawie porozumienia, porozumienie to może przewidywać inne zasady wypłacania odszkodowań, niż te, o których mowa w § 1. Jeżeli w tym przypadku, terminy dostawy, o których mowa w art. 16 § 2 do 4 zostały przekroczone, osoba uprawniona może żądać odszkodowania przewidzianego w wymienionym porozumieniu albo odszkodowania, o którym mowa w § 1 do § 5.

Artykuł 34

Odszkodowanie w razie deklarowania wartości towaru

Nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca w liście przewozowym zadeklaruje wartość towaru przewyższającą górną granicę, o której mowa w art. 30 § 2. W tym wypadku deklarowana wartość zastępuje górną granicę.

Artykuł 35

Odszkodowanie w razie deklarowania szczególnej wartości dostawy

Nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca wpisze do listu przewozowego

kwotę przedstawiającą szczególną wartość dostawy w wypadku zaginięcia, uszkodzenia, lub przekroczenia terminu dostawy. W tym wypadku poza odszkodowaniami, o których mowa w art. 30, art. 32 i art. 33, można żądać dodatkowego odszkodowania z tytułu udowodnionej szkody do wysokości deklarowanej kwoty.

Artykuł 36

Utrata prawa do ograniczenia odpowiedzialności

Ograniczenia odpowiedzialności, o których mowa w art. 15 § 3, art. 19 § 6 i 7, art. 30, art. 32 do 35 nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

Artykuł 37

Przeliczenie i oprocentowanie odszkodowania

§1. Jeżeli obliczenie odszkodowania wymaga przeliczenia kwot wyrażonych w walutach obcych, przeliczenia dokonuje się według kursu obowiązującego w dniu i w miejscu wypłaty odszkodowania.

§2. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania, naliczanych w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, od dnia wniesienia reklamacji, o której mowa w art. 43 lub, gdy nie było reklamacji, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

§3. Jeżeli osoba uprawniona nie dostarczy przewoźnikowi w wyznaczonym jej odpowiednim terminie dokumentów uzasadniających roszczenie, niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, odsetek tych nie nalicza się za okres od upływu tego terminu do chwili dostarczenia dokumentów.

Artykuł 38

Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo - morskiej

§1. Przy przewozach kolejowo - morskich, z wykorzystaniem linii morskich, o których mowa w art. 24 §1 Konwencji, każde Państwo Członkowskie może, poprzez żądanie

zamieszczenia odpowiedniego zapisu w liście linii podległych niniejszym Przepisom ujednocionym, uzupełnić przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, o których mowa w art. 23, niżej podanymi przyczynami:

- a) pożarem, jeżeli przewoźnik udowodni, że nie został on spowodowany wskutek jego działalności lub z jego winy, z winy kapitana, załogi, pilota lub pracowników przewoźnika;
- b) ratowaniem lub usiłowaniem ratowania życia lub mienia na morzu;
- c) załadowaniem towaru na pokład statku, pod warunkiem, że za zgodą nadawcy wyrażoną w liście przewozowym, towar umieszczono na pokładzie i nie przewozi się go w wagonie;
- d) niebezpieczeństwem, zagrożeniem lub wypadkami na morzu lub innych wodach żeglownych.

§2. Przewoźnik może jednak powołać się na przyczyny, o których mowa w §1 tylko w razie, gdy udowodni, że zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy powstało podczas przewozu morzem, od chwili załadowania towaru na statek, aż do wyładowania towaru ze statku.

§3. Jeżeli przewoźnik powołał się na przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, o których mowa w § 1, ponosi jednak odpowiedzialność, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło z winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub pracowników przewoźnika.

§4. Jeżeli ta sama linia morska obsługiwana jest przez kilka przedsiębiorstw wpisanych na listę, o której mowa w art. 24 § 1 Konwencji, ten sam system odpowiedzialności stosuje się do wszystkich przedsiębiorstw .

Ponadto, gdy przedsiębiorstwa te zostały wpisane na listę na żądanie kilku Państw Członkowskich, w sprawie przyjęcia przepisów o odpowiedzialności powinno być zawarte wcześniej porozumienie między tymi państwami.

§5. O środkach powziętych na podstawie § 1 i § 4 powiadamia się Sekretarza Generalnego. Wchodzą one w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich inne Państwa Członkowskie. Środków tych nie stosuje się do przesyłek znajdujących się w drodze.

Artykuł 39

Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności ciężącej na nim na podstawie Przepisów ujednoczonych, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w danym państwie, osoba użytkująca urządzenie nuklearne lub zastępująca ją osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 40

Odpowiedzialność przewoźnika za swoich pracowników

Przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, z usług których korzysta przy wykonywaniu przewozu, jeżeli pracownicy ci i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe. Zarządzający infrastrukturą kolejową, na której odbywa się przewóz, uważani są za pracowników, z usług których przewoźnik korzysta przy wykonywaniu przewozu.

Artykuł 41

Roszczenia szczególne

§1. We wszystkich przypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze Przepisy ujednoczone, można wystąpić przeciwko przewoźnikowi z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł, na jakim jest ono oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoczonych.

§2. To samo dotyczy również roszczeń dochodzonych przeciwko pracownikom i innym osobom, za które przewoźnik odpowiada na podstawie art. 40.

Tytuł IV

Dochodzenie roszczeń

Artykuł 42

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia

§1. Jeżeli przewoźnik ujawni lub przypuszcza albo też osoba uprawniona twierdzi, że towar częściowo zaginął lub został uszkodzony, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie i w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan towaru, jego masę oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.

§2. Odpis tego protokołu wydaje się nieodpłatnie osobie uprawnionej.

§3. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona żądać ustalenia stanu i masy towaru, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez strony umowy lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

Artykuł 43

Reklamacje

§1. Reklamacje wynikające z umowy przewozu należy wносить na piśmie do przewoźnika, przeciwko któremu może być wytoczone powództwo sądowe.

§2. Prawo wnoszenia reklamacji przysługuje osobom, które mają prawo wytoczenia przewoźnikowi powództwa sądowego.

§3. Wnosząc reklamację nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. W razie braku wtórnika, nadawca powinien przedstawić zgodę odbiorcy lub udowodnić, że ten ostatni odmówił przyjęcia przesyłki.

§4. Wnosząc reklamację, odbiorca powinien przedstawić list przewozowy, jeśli mu go wydano.

§5. List przewozowy, wtórnik listu przewozowego i inne dokumenty, których dołączanie do reklamacji osoba uprawniona uważa za konieczne, powinny być przedstawione w oryginałach lub odpisach, które na żądanie przewoźnika powinny być należycie uwierzytelnione.

§6. Przy załatwianiu reklamacji, przewoźnik może żądać przedstawienia oryginału listu przewozowego, wtórnika lub zaświadczenia o zaliczeniu w oryginałach, w celu zamieszczenia na nich adnotacji o załatwieniu.

Artykuł 44

Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa przeciwko przewoźnikowi

§1. Z zastrzeżeniem § 3 i 4, prawo do wytoczenia powództwa z tytułu roszczeń wynikających z umowy przewozu przysługuje:

a) nadawcy, do chwili gdy odbiorca:

1. odebrał list przewozowy,
2. przyjął towar, lub
3. skorzystał z przysługujących mu praw na podstawie art. 17 § 3 lub art. 18 § 3,

b) odbiorcy, od chwili gdy:

1. odebrał list przewozowy,
2. przyjął towar, lub
3. skorzystał z przysługujących mu praw na podstawie art. 17 § 3 lub art. 18 § 3.

§2. Jednakże, przysługujące odbiorcy prawo wytoczenia powództwa sądowego wygasa z chwilą, gdy osoba wyznaczona przez odbiorcę zgodnie z art. 18 § 5 odebrała list przewozowy, przyjęła towar lub skorzystała z praw przysługujących jej na podstawie art. 17 § 3.

§3. Prawo do wytoczenia powództwa sądowego o zwrot kwoty zapłaconej na podstawie umowy przewozu przysługuje tylko temu, kto dokonał zapłaty.

§4. Prawo do wytoczenia powództwa sądowego z tytułu zaliczeń przysługuje tylko nadawcy.

§5. Wytaczając powództwo sądowe, nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. W razie braku wtórnika, nadawca powinien przedstawić zgodę odbiorcy lub udowodnić, że ten ostatni odmówił przyjęcia przesyłki. W razie potrzeby nadawca powinien udowodnić brak lub zaginięcie listu przewozowego.

§6. Wytaczając powództwo sądowe, odbiorca powinien przedstawić list przewozowy, jeśli mu go wydano.

Artykuł 45

Przewoźnicy, przeciwko którym mogą być wytoczone powództwa sądowe

§1. Powództwa sądowe wynikające z umowy przewozu mogą być wytoczone, z zastrzeżeniem § 3 i 4, jedynie przeciwko pierwszemu lub ostatniemu przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi, który wykonał część przewozu, podczas której nastąpiło zdarzenie uzasadniające roszczenie.

§2. W razie wykonywania przewozów przez kolejnych przewoźników, gdy przewoźnik zobowiązany do wydania jest wpisany za jego zgodą do listu przewozowego, powództwo sądowe może być wytoczone także przeciwko niemu zgodnie z § 1, nawet, gdy nie otrzymał on towaru, ani listu przewozowego.

§3. Powództwo sądowe o zwrot kwoty zapłaconej na podstawie umowy przewozu może być wytoczone przeciwko przewoźnikowi, który pobrał tę kwotę lub przeciwko przewoźnikowi, na rzecz którego została ona pobrana.

§4. Powództwo sądowe z tytułu zaliczenia może być wytoczone tylko przeciwko przewoźnikowi, który przyjął towar w miejscu nadania.

§5. Powództwo sądowe może być wytoczone przeciwko innemu przewoźnikowi niż wskazani w § 1 do 4, jeżeli zostało ono wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikłym z tej samej umowy przewozu.

§6. Jeżeli postanowienia niniejszych Przepisów ujednoliconych stosują się do przewoźnika podwykonawcy, również jemu można wytoczyć powództwo sądowe.

§7. Jeżeli powód ma do wyboru między kilkoma przewoźnikami, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednemu z tych przewoźników. Powyższą zasadę stosuje się, gdy powód ma wybór między jednym lub kilkoma przewoźnikami a przewoźnikiem podwykonawcą.

Artykuł 46

Właściwość sądów

§1. Na podstawie niniejszych Przepisów ujednoliconych powództwa sądowe można wytoczyć tylko przed sądami Państw Członkowskich wyznaczonych przez strony we

wspólnym porozumieniu lub przed sądem państwa, na którego terytorium:

- a) pozwany ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu, lub
- b) znajduje się miejsce przyjęcia towaru lub miejsce przewidziane dla dostarczania towaru.

Powództwa nie można wytoczyć przed innymi sądami.

§2. Jeżeli na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych zostało wytoczone powództwo sądowe przed sądem właściwym zgodnie z § 1 lub, jeżeli w takim sporze został wydany wyrok przez taki sąd, nie może być wytoczone żadne nowe powództwo sądowe z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że wyrok sądu, przed którym pierwsze powództwo zostało wytoczone, nie mógłby być wykonany w państwie, w którym jest wytoczone nowe powództwo.

Artykuł 47

Wygaśnięcie roszczeń przeciwko przewoźnikowi

§1. Z chwilą wydania towaru osobie uprawnionej wygasają wszelkie, wynikające z umowy przewozu, roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy.

§2. Roszczenia nie wygasają jednak:

- a) w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli:

1. zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało stwierdzone zgodnie z art. 42 przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną,
2. tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z art. 42,

- b) w razie szkody nie dającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po przyjęciu towaru przez osobę uprawnioną, jeżeli osoba ta:

1. zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z art. 42, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po przyjęciu towaru,
2. udowodni ponadto, że szkoda powstała w czasie pomiędzy przyjęciem towaru do

przewozu a jego wydaniem,

c) w razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona w ciągu sześćdziesięciu dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników, o których mowa w art. 45 § 1,

d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

§3. Jeżeli towar został ponownie nadany do przewozu na warunkach, o których mowa w art. 28, , roszczenia wynikające z jednej z poprzednich umów przewozu z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia wygasają tak, jakby chodziło tylko o jedną umowę przewozu.

Artykuł 48

Przedawnienie roszczeń

§1. Roszczenia wynikające z umowy przewozu przedawniają się z upływem jednego roku. Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata w odniesieniu do roszczenia:

- a) o wypłatę zaliczenia pobranego przez przewoźnika od odbiorcy,
- b) o wypłatę kwoty uzyskanej ze sprzedaży dokonanej przez przewoźnika,
- c) z tytułu szkody powstałej w wyniku działania lub zaniechania popełnionego, albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody,
- d) jednej z umów przewozu, poprzedzających ponowne nadanie w przypadku, o którym mowa w art. 28.

§2. Przedawnienie biegnie dla roszczeń:

- a) o odszkodowanie za całkowite zaginięcie: od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy,
- b) o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy: od dnia wydania,
- c) we wszystkich innych wypadkach: od dnia, od którego przysługuje prawo

dochodzenia roszczeń.

Dnia wskazanego jako początek biegu przedawnienia nie wlicza się do tego terminu.

§3. W razie wniesienia na piśmie reklamacji zgodnie z art. 43, wraz z niezbędnymi dokumentami dowodowymi, bieg przedawnienia zawiesza się do dnia, w którym przewoźnik odmówił na piśmie uznania reklamacji i zwrócił załączone do niej dokumenty. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji, bieg przedawnienia wznawia się dla spornej części reklamacji. Obowiązek udowodnienia złożenia reklamacji lub udzielenia odpowiedzi oraz zwrotu dokumentów ciąży na stronie powołującej się na te fakty. Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§4. Roszczeń przedawnionych nie można dochodzić nawet na drodze powództwa wzajemnego ani podnosić na drodze sprzeciwu.

§5. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia reguluje prawo krajowe.

Tytuł V

Wzajemne stosunki między przewoźnikami

Artykuł 49

Rozrachunek

§1. Każdy przewoźnik, który przy nadaniu lub przy wydaniu, pobrał lub powinien był pobrać opłaty lub inne należności wynikające z umowy przewozu, jest obowiązany zapłacić uczestniczącym w przewozie przewoźnikom przypadający im udział. Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między przewoźnikami.

§2. Postanowienia art. 12 stosuje się do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 50

Prawo do roszczeń zwrotnych

§1. Przewoźnikowi, który na podstawie niniejszych Przepisów ujednoliconych zapłacił

odszkodowanie, przysługuje prawo do roszczenia zwrotnego przeciwko przewoźnikom uczestniczącym w przewozie, zgodnie z następującymi postanowieniami:

- a) przewoźnik, który spowodował szkodę ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilku przewoźników, każdy z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną; jeżeli rozróżnienie takie nie jest możliwe, odszkodowanie dzieli się między nich według zasad podanych pod lit. c;
- c) jeżeli nie można udowodnić, który z przewoźników spowodował szkodę, odszkodowanie dzieli się między wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozie, z wyjątkiem tych, którzy udowodnią, że szkoda nie została przez nich spowodowana; podziału dokonuje się proporcjonalnie do udziału w opłacie za przewóz, przypadającego każdemu z przewoźników.

§2. W razie niewypłacalności jednego z przewoźników, przypadający na niego, lecz niezapłacony udział dzieli się między wszystkich pozostałych przewoźników uczestniczących w przewozie, proporcjonalnie do przypadającego każdemu z nich udziału w opłacie za przewóz.

Artykuł 51

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych

§1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, o którym mowa w art. 50, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po wezwaniu go w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy do wezwania i interwencji.

§2. Przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powinien pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkich przewoźników, z którymi nie zawarł ugody, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do przewoźników, których nie pozwał.

§3. Sąd powinien rozstrzygać jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§4. Przewoźnik, który chce skorzystać ze swojego prawa do roszczenia zwrotnego,

może wnieść pozew do sądu państwa, na którego terytorium jeden z przewoźników uczestniczących w przewozie ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu.

§5. Jeżeli powództwo powinno być wytoczone przeciwko kilku przewoźnikom, przewoźnik występujący jako powód ma prawo wyboru między sądami właściwymi na podstawie § 4.

§6. Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych nie może być włączone do postępowania o odszkodowanie wszczętego przez osobę uprawnioną z tytułu umowy przewozu.

Artykuł 52

Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych

Przewoźnicy mogą w drodze umów między sobą, ustalić odchylenia od postanowień art. 49 i art. 50.

Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
(RID - załącznik C do konwencji)

Artykuł 1

Zakres stosowania

§ 1. Regulamin niniejszy stosuje się do :

- a) międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych na terytorium Państw Członkowskich,
- b) przewozu uzupełniającego transport kolejowy, do którego stosują się Przepisy ujednolicone CIM, z zastrzeżeniem przepisów międzynarodowych regulujących przewozy wykonywane przez inny rodzaj transportu, oraz do działalności , o których mowa w załączniku do niniejszego Regulaminu .

§ 2. Towary niebezpieczne wyłączone z przewozu w załączniku nie mogą być przedmiotem przewozu międzynarodowego.

Artykuł 2

Zwolnienia

Regulamin niniejszy nie stosuje się, w całości lub w części, do przewozu towarów niebezpiecznych, których zwolnienie przewiduje załącznik. Zwolnienia mogą być przewidziane tylko wówczas, jeżeli ilość, rodzaj zwolnionych przewozów lub opakowanie gwarantują bezpieczeństwo przewozu.

Artykuł 3

Ograniczenia

Każde Państwo Członkowskie zachowuje prawo do regulowania lub

zakazywania międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium z innych przyczyn niż bezpieczeństwo podczas przewozu.

Artykuł 4

Stosowanie innych przepisów

Przewozy, do których stosuje się niniejszy Regulamin, podlegają w dalszym ciągu przepisom krajowym lub międzynarodowym, stosowanym do przewozu towarów kolejami.

Artykuł 5

Rodzaj dopuszczonych pociągów. Przewóz w postaci bagażu podręcznego, przesyłki bagażowej lub w pojazdach samochodowych

§ 1. Towary niebezpieczne przewozi się tylko pociągami towarowymi z wyjątkiem:

- a) towarów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu zgodnie z załącznikiem, z zachowaniem maksymalnej ich ilości i szczególnych warunków przewozu w pociągach innych niż w pociągi towarowe,
- b) towarów niebezpiecznych przewożonych na warunkach szczególnych określonych w załączniku w postaci bagażu podręcznego, przesyłki bagażowej lub w pojazdach samochodowych zgodnie z art. 12 Przepisów ujednoczonych CIV.

§ 2. Podróżny nie może wziąć ze sobą towarów niebezpiecznych jako bagażu podręcznego, przesyłki bagażowej lub do pojazdów samochodowych, jeżeli towary te nie odpowiadają warunkom szczególnym określonym w załączniku.

Artykuł 6

Załącznik

Załącznik stanowi integralną część niniejszego Regulaminu.

Załącznik otrzyma brzmienie, które ustali Komisja Ekspertów do Spraw Przewozu Towarów Niebezpiecznych w dniu wejścia w życie Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzającego zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami

(COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zgodnie z jej art. 19 § 4.

Przepisy ujednoczone o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej

(CUV - załącznik D do konwencji)

Artykuł 1

Zakres stosowania

Przepisy ujednoczone stosuje się do dwu- lub wielostronnych umów o użytkowanie pojazdów kolejowych jako środka transportu w celu wykonania przewozów na podstawie Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoczonych wyrażenie:

- a) "przedsiębiorstwo transportu kolejowego" oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, upoważnione do przewozu osób lub towarów i które zapewnia trakcję,
- b) "pojazd" oznacza każdy pojazd toczący się na własnych kołach po szynach, bez własnego napędu,
- c) "posiadacz" oznacza osobę, która będąc właścicielem lub uprawnionym do dysponowania, w sposób ciągły eksploatuje komercyjnie tabor kolejowy jako środek transportu.
- d) "stacja macierzysta" oznacza nazwę miejscowości zamieszczonej na pojeździe, do której pojazd ten może lub powinien być odesłany zgodnie z warunkami zawartymi w umowie o użytkowanie.

Artykuł 3

Znaki i napisy na pojazdach

§ 1. Niezależnie od przepisów o dopuszczeniu technicznym pojazdów o ruchu w komunikacji międzynarodowej, osoba, która powierza pojazd na podstawie umowy, o której mowa w art. 1 powinna upewnić się, że zostały zamieszczone na pojeździe:

- a) Oznaczenie posiadacza,
- b) w razie potrzeby, oznaczenie przedsiębiorstwa kolejowego, do którego parku pojazdów został włączony pojazd,
- c) w razie potrzeby, nazwę stacji macierzystej,
- d) inne znaki i napisy uzgodnione w umowie o użytkowanie

§ 2. Znaki i napisy, o których mowa w § 1 mogą być uzupełnione elektronicznymi znakami identyfikacyjnymi.

Artykuł 4

Odpowiedzialność za zaginięcie lub uszkodzenie pojazdu

§ 1. Przedsiębiorstwo transportu kolejowego, któremu pojazd został powierzony w celu użytkowania go jako środka transportu, odpowiada za szkodę powstałą w wyniku zaginięcia lub uszkodzenia pojazdu lub jego części, chyba że przedsiębiorstwo to udowodni, że szkoda nie powstała z jego winy.

§ 2. Przedsiębiorstwo transportu kolejowego nie odpowiada za szkodę wynikającą z zaginięcia części pojazdu nie wpisanych na obu stronach wagonu lub nie wymienionych w towarzyszącym wykazie inwentarza.

§ 3. W razie zaginięcia pojazdu lub jego części, odszkodowanie jest ograniczone, z wyłączeniem jakichkolwiek dalszych odszkodowań, do wartości użytkowej pojazdu lub jego części w czasie i miejscu zaginięcia. Jeżeli nie można ustalić czasu i miejsca zaginięcia, odszkodowanie ogranicza się do wartości użytkowej w czasie i miejscu, w którym pojazd został przekazany do użytkowania.

§ 4. W razie uszkodzenia pojazdu lub jego części, odszkodowanie jest ograniczone, z wyłączeniem jakichkolwiek dalszych odszkodowań, do wysokości poniesionych kosztów naprawy. Odszkodowanie nie może przekraczać kwoty należnej w razie zaginięcia.

§ 5. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienia wprowadzające odchylenia od postanowień § 1 do § 4.

Artykuł 5

Utrata prawa powoływania się na ograniczoną odpowiedzialność

Ograniczenia odpowiedzialności, o których mowa w artykule 4 § 3 i 4 nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przedsiębiorstwo transportu kolejowego albo z zamiarem spowodowania szkody albo lekkomyślnie i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 6

Domniemanie zaginięcia pojazdu

§ 1. Osoba uprawniona może, bez konieczności dostarczenia innych dowodów, uważać pojazd za zaginiony, jeżeli zażądała od przedsiębiorstwa transportu kolejowego, któremu powierzyła pojazd w celu użytkowania jako środka transportu, poszukiwania tego pojazdu i pojazd ten nie został jej przekazany do dyspozycji, w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia złożenia przez nią żądania lub nie otrzymała żadnej informacji o miejscu, w którym znajduje się pojazd. Termin przedłuża się o czas trwania unieruchomienia pojazdu, które wynikało z przyczyny niezawinionej przez przedsiębiorstwo transportu kolejowego lub wskutek uszkodzenia.

§ 2. Jeżeli pojazd uważany za zaginiony został odnaleziony po wypłaceniu odszkodowania, osoba uprawniona może żądać od przedsiębiorstwa transportu kolejowego, któremu powierzyła pojazd w celu użytkowania jako środka transportu aby w terminie 6 miesięcy po otrzymaniu zawiadomienia, pojazd został nieodpłatnie zwrócony za zwrotem odszkodowania, na stację macierzystą lub na inne uzgodnione miejsce.

§ 3. Jeżeli żądanie, o którym mowa w § 2 nie zostało wniesione lub jeżeli pojazd odnalazł się po upływie roku od wypłacenia odszkodowania, przedsiębiorstwo transportu kolejowego, któremu osoba uprawniona przekazała pojazd w celu użytkowania jako środka transportu, postępuje z tym pojazdem zgodnie

z ustawami i przepisami miejsca postoj wagonu.

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienia wprowadzające odchylenia od postanowień § 1 do § 3.

Artykuł 7

Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez pojazd

§1. Osoba, która na podstawie umowy, o której mowa w art. 1, przekazała pojazd w celu użytkowania jako środka transportu, odpowiada za szkodę spowodowaną przez pojazd, jeżeli wynika to z jej winy.

§ 2. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienia wprowadzające odchylenia od postanowień § 1.

Artykuł 8

Zastąpienie

Jeżeli umowa o użytkowanie pojazdów przewiduje, że przedsiębiorstwo transportu kolejowego może przekazać pojazd innemu przedsiębiorstwu transportu kolejowego w celu użytkowania jako środka transportu, przedsiębiorstwo transportu kolejowego może za zgodą posiadacza uzgodnić z innymi przedsiębiorstwami transportu kolejowego, że:

a) z zastrzeżeniem prawa do roszczenia zwrotnego, przedsiębiorstwo to zastępuje posiadacza w zakresie odpowiedzialności za zaginięcie lub uszkodzenie pojazdu lub jego części,

b) tylko posiadacz odpowiada wobec innych przedsiębiorstw transportu kolejowego za szkody spowodowane przez pojazd, ale tylko przedsiębiorstwo transportu kolejowego będące uczestnikiem porozumienia z posiadaczem jest upoważnione do dochodzenia roszczeń w stosunku do innych przedsiębiorstw transportu kolejowego.

Artykuł 9

Odpowiedzialność za swoich pracowników i inne osoby

§ 1. Strony umowy odpowiadają za swoich pracowników oraz za inne osoby, z których usług korzystają przy wykonywaniu umowy, jeżeli pracownicy ci i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe.

§ 2. Jeżeli strony umowy nie ustaliły inaczej, zarządzający infrastrukturą, na której przedsiębiorstwo transportu kolejowego użytkuje pojazd jako środek transportu uważani są za pracowników, z których usług korzysta przedsiębiorstwo transportu kolejowego.

§ 3. § 1 i 2 stosuje się również w wypadku zastąpienia, o którym mowa w art. 8.

Artykuł 10

Roszczenia szczególne

§ 1. We wszystkich przypadkach, w których stosuje się niniejsze Przepisy ujednolicone, można wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie za zaginięcie lub uszkodzenie pojazdu lub jego części, bez względu na tytuł na jakim jest ono oparte, tylko przeciwko przedsiębiorstwu transportu kolejowego, któremu pojazd został przekazany w celu jego użytkowania jako środka transportu na warunkach i w granicach określonych w Przepisach ujednoliconych i umowie o użytkowanie.

§ 2. § 1 stosuje się również w wypadku zastąpienia, o którym mowa w art. 8.

§ 3. Powyższe dotyczy również każdego roszczenia dochodzonego od pracowników oraz innych osób, za których odpowiada przedsiębiorstwo transportu kolejowego, a któremu został przekazany pojazd do użytkowania jako środek transportu.

Artykuł 11

Właściwość sądowa

§ 1. Na podstawie umowy zawartej zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoliconymi można wytoczyć powództwo przed sądem ustalonym w porozumieniu zawartym między stronami umowy.

§ 2. Jeżeli strony umowy nie ustaliły inaczej, właściwym jest sąd Państwa Członkowskiego, w którym pozwany ma swoją siedzibę. Jeżeli pozwany nie ma swojej siedziby w Państwie Członkowskim, właściwym jest sąd miejsca, w którym powstała szkoda.

Artykuł 12

Przedawnienie roszczeń

§ 1. Roszczenia wynikające z art. 4 i art. 7 przedawniają się z upływem trzech lat.

§ 2. Przedawnienie biegnie dla roszczeń:

- a) opartych na art. 4, od dnia, w którym stwierdzono zaginięcie lub uszkodzenie pojazd lub uprawniony mógł uważać pojazd za zaginiony zgodnie z art. 6 § 1 lub § 4.
- b) opartych na art. 7, od dnia, w którym powstała szkoda.

Przepisy ujednolicone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej

(CUI - załącznik E do Konwencji)

Tytuł I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Zakres stosowania

§1. Niniejsze Przepisy ujednolicone stosuje się do każdej umowy o użytkowanie infrastruktury kolejowej w celu prowadzenia przewozów międzynarodowych w rozumieniu Przepisów ujednoliconych CIV i Przepisów ujednoliconych CIM. Przepisy stosuje się niezależnie od siedziby i przynależności państwowej stron umowy. Niniejsze Przepisy ujednolicone stosuje się również wtedy, gdy infrastruktura kolejowa jest zarządzana lub używana przez państwo lub przez instytucje państwowe lub organizacje rządowe.

§2. Z zastrzeżeniem postanowień art. 21, niniejszych Przepisów ujednoliconych nie stosuje się do innych stosunków prawnych, a w szczególności:

- a) odpowiedzialności przewoźnika lub zarządzającego wobec swoich pracowników lub innych osób, z usług których korzystają przy wypełnianiu swoich zadań,
- b) odpowiedzialności między przewoźnikiem lub zarządzającym z jednej strony a osobami trzecimi z drugiej strony.

Artykuł 2

Ograniczenie odpowiedzialności w razie powstania szkód cielesnych

§ 1. Każde państwo, może w każdym czasie zastrzec sobie prawo niestosowania w stosunku do ofiar wypadków powstałych na jego terytorium całości postanowień dotyczących odpowiedzialności w wypadku szkód cielesnych, jeżeli ofiary są obywatelami lub osobami posiadającymi stałe miejsce pobytu w tym państwie.

§ 2. Państwo, które złożyło zastrzeżenie zgodnie z § 1, może je wycofać w każdym czasie, powiadamiając o tym depozytariusza. Wycofanie zastrzeżenia wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia, w którym depozytariusz powiadomił o nim Państwa Członkowskie.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoliconych wyrażenie:

- a) "infrastruktura kolejowa" oznacza wszystkie tory kolejowe i instalacje stałe, o ile są one konieczne do zapewnienia ruchu pojazdów kolejowych i do bezpieczeństwa przewozu,
- b) "zarządzający" oznacza udostępniającego infrastrukturę kolejową,
- c) "przewoźnik" oznacza przewożącego liniami kolejowymi osoby lub towary w komunikacji międzynarodowej na podstawie Przepisów ujednoliconych CIV lub Przepisów ujednoliconych CIM,
- d) "personel" oznacza pracowników i inne osoby, z usług których korzystają przewoźnik lub zarządzający przy realizacji umowy, o ile ci pracownicy i te inne osoby wykonują swoje zadania,
- e) "osoba trzecia" oznacza każdą osobę inną niż zarządzający, przewoźnik i ich osoby pomocnicze,
- f) "licencja" oznacza zezwolenie na wykonywanie działalności przewoźnika kolejowego, wydane zgodnie z ustawami i przepisami państwa, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę,
- g) "świadczenie bezpieczeństwa" oznacza dokument stwierdzający, zgodnie z ustawami i przepisami państwa, w którym znajduje się użytkowana infrastruktura, że w zakresie w jakim to dotyczy przewoźnika:

- organizacja wewnętrzna przedsiębiorstwa, oraz
- personel, który będzie zatrudniony na użytkowanej infrastrukturze i pojazdy, które będą używane na tej infrastrukturze, odpowiadają wymaganiom bezpieczeństwa w celu zapewnienia bezpiecznych usług przewozowych na tej infrastrukturze.

Artykuł 4

Prawo obowiązujące

Jeżeli niniejsze Przepisy ujednoczone nie stanowią inaczej, jakiegokolwiek postanowienie mogące bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne. Nieważność takiego postanowienia nie wpływa na ważność pozostałych postanowień umowy. Jednakże strony umowy, mogą przyjąć na siebie większą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w niniejszych Przepisach ujednoczonych lub ustalić maksymalną kwotę odszkodowania za szkody materialne.

Tytuł II

Umowa o użytkowanie

Artykuł 5

Treść i forma

§ 1. Stosunki między zarządzającym a przewoźnikiem określa umowa o użytkowaniu.

§ 2. Umowa określa w szczególności warunki administracyjne, techniczne i finansowe użytkowania oraz zawiera przynajmniej następujące oznaczenia:

- a) infrastruktura, która będzie użytkowana,
- b) zakres użytkowania,
- c) usługi zarządzającego,
- d) usługi przewoźnika,
- e) personel, który będzie zatrudniony,
- f) pojazdy, które będą użytkowane,

g) warunki finansowe.

§ 3. Umowę zawiera się w formie pisemnej lub w formie jej równoważnej. Brak lub nieprawidłowość stwierdzenia pisemnego lub formy mu równoważnej lub też brak jednego z oznaczeń wymienionych w § 2 nie wpływa ani na istnienie ani ważność umowy podlegającej w dalszym ciągu postanowieniom niniejszych Przepisów ujednoczonych.

Artykuł 6

Szczególne obowiązki przewoźnika i zarządzającego

§ 1. Przewoźnik powinien posiadać uprawnienia do wykonywania działalności przewoźnika kolejowego. Zatrudniony personel i użytkowane pojazdy powinny spełniać wymogi bezpieczeństwa. Zarządzający może żądać, aby przewoźnik potwierdził poprzez przedstawienie ważnej licencji i świadectwa bezpieczeństwa lub ich urzędowo poświadczonych kopii lub też potwierdził w inny sposób, że spełnia te wymogi.

§ 2. Przewoźnik powiadamia zarządzającego o każdym zdarzeniu mogącym mieć wpływ na ważność jego licencji, świadectwa bezpieczeństwa lub na inny dokument potwierdzający.

§ 3. Zarządzający może zażądać od przewoźnika udowodnienia, że zawarł on umowę ubezpieczeniową zapewniającą wystarczającą odpowiedzialność lub, że podjął on równoważne działania w celu pokrycia wszystkich roszczeń na podstawie art.9 do art. 21, niezależnie z jakiego tytułu mogłyby one wynikać. Każdego roku przewoźnik powinien udowodnić w należytej formie istnienie tego ubezpieczenia lub równoważnych zabezpieczeń. Jest on zobowiązany niezwłocznie powiadomić zarządzającego o każdej zmianie istniejącej umowy ubezpieczeniowej przed jej wejściem w życie.

§ 4. Strony umowy powinny się wzajemnie informować o każdym zdarzeniu mogącym zagrażać wykonaniu zawartej przez nich umowy.

Artykuł 7

Okres obowiązywania umowy

§ 1. Umowa o użytkowanie może być zawarta na czas określony lub nieokreślony.

§ 2. Zarządzający może wypowiedzieć umowę o użytkowanie niezwłocznie, jeżeli:

- a) przewoźnik nie jest już upoważniony do wykonywania działalności przewoźnika kolejowego,
- b) zatrudniony personel i użytkowane pojazdy nie odpowiadają już wymogom bezpieczeństwa,
- c) przewoźnik spóźnia się z płatnością, a mianowicie:
 1. za dwa następujące po sobie okresy i w wysokości kwoty przekraczającej wartość miesięcznego użytkowania, lub
 2. za czas wynoszący ponad dwa okresy i w wysokości kwoty równej wartości użytkowania przez dwa miesiące,
- d) przewoźnik drastycznie naruszył jeden ze szczególnych obowiązków, o których mowa w art. 6 § 2 i 3.

§ 3. Przewoźnik może niezwłocznie wypowiedzieć umowę o użytkowanie jeżeli zarządzający utraci prawo do zarządzania infrastrukturą.

§ 4. Każda strona może bezzwłocznie wypowiedzieć umowę o użytkowanie w wypadku drastycznego naruszenia przez drugą stronę umowy jednego z podstawowych obowiązków, jeżeli obowiązek ten dotyczy bezpieczeństwa osób lub towarów; strony umowy mogą uzgodnić odstępstwa od wykonywania powyższego prawa.

§ 5. Strona umowy, która doprowadziła do jej wypowiedzenia, odpowiada wobec drugiej strony za wynikłe z tego szkody chyba, że udowodni, że szkody powstały nie z jej winy.

§ 6. Strony mogą uzgodnić odchylenia od postanowień § 2 lit. c i d oraz § 5.

Tytuł III

Odpowiedzialność

Artykuł 8

Odpowiedzialność zarządzającego

§ 1. Zarządzający odpowiada za:

- a) szkody cielesne (śmierć, zranienie lub każde inne naruszenie fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia),
 - b) szkody materialne (zniszczenie lub uszkodzenie dóbr ruchomych lub nieruchomości),
 - c) szkody majątkowe wynikające z odszkodowań należnych od przewoźnika na podstawie Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM,
- wyrządzone przewoźnikowi lub jego personelowi przez zarządzającego infrastrukturą w czasie jej użytkowania.

§ 2. Zarządzający jest zwolniony od odpowiedzialności:

a) za szkody cielesne i szkody majątkowe wynikające z odszkodowań należnych od przewoźnika na podstawie Przepisów ujednoczonych CIV:

1. jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało przez okoliczności nie związane z zarządzaniem infrastrukturą a których zarządzający, mimo zastosowania niezbędnej staranności wymaganej przez okoliczności sprawy, nie mógł ich uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,

2. w takim zakresie w jakim zdarzenie powodujące szkodę powstało z winy osoby poszkodowanej,

3. jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało w wyniku zachowania się osoby trzeciej oraz którego zarządzający, mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności, nie mógł uniknąć ani którego skutkom nie mógł zapobiec.

b) za szkody materialne i szkody majątkowe wynikające z odszkodowań należnych od przewoźnika na podstawie Przepisów ujednoczonych CIM; jeżeli szkoda powstała z winy przewoźnika lub wskutek polecenia przewoźnika nie obciążającego zarządzającego lub wskutek okoliczności, których nie mógł on uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec.

§ 3. Jeżeli zdarzenie powodujące szkodę zostało spowodowane zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli odpowiedzialność zarządzającego nie jest całkowicie wyłączona zgodnie z § 2, lit. a, ponosi on pełną odpowiedzialność w zakresie wynikającym z niniejszych Przepisów ujednoczonych, bez uszczerbku dla ewentualnego prawa regresu w stosunku do osoby trzeciej.

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie określające czy i w jakim zakresie zarządzający odpowiada za szkody wyrządzone przewoźnikowi z powodu opóźnień lub zakłóceń eksploatacyjnych.

Artykuł 9

Odpowiedzialność przewoźnika

§ 1. Przewoźnik odpowiada za:

- a) szkody cielesne (śmierć, zranienie lub każde inne naruszenie fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia),
- b) szkody materialne (zniszczenie lub uszkodzenie dóbr ruchomych lub nieruchomości), wyrządzone zarządzającemu lub jego personelowi w czasie użytkowania infrastruktury przez użytkowane środki transportu, przewożone osoby lub towary.

§ 2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności:

a) za szkody cielesne:

1. jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało przez okoliczności nie związane z działalnością przewoźnika a których przewoźnik mimo, zastosowanej niezbędnej staranności wymaganej przez okoliczności sprawy, nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,
2. w takim zakresie w jakim zdarzenie powodujące szkodę powstało z winy osoby poszkodowanej,
3. jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało wskutek zachowania się osoby trzeciej, a którego przewoźnik, mimo staranności wymaganej przez okoliczności sprawy, nie mógł uniknąć i którego skutkom nie mógł zapobiec,

b) za szkody materialne, jeżeli szkody powstały z winy zarządzającego lub z powodu polecenia zarządzającego nie obciążającego przewoźnika lub wskutek okoliczności, który przewoźnik nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec.

§ 3. Jeżeli zdarzenie powodujące szkodę zostało spowodowane zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli odpowiedzialność zarządzającego nie jest całkowicie

wyłączona zgodnie z § 2, lit. a, ponosi on pełną odpowiedzialność w zakresie wynikającym z niniejszych Przepisów ujednoczonych, bez uszczerbku dla ewentualnego prawa regresu w stosunku do osoby trzeciej.

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie określające, czy i w jakim zakresie przewoźnik odpowiada za szkody wyrządzone zarządzającemu z powodu opóźnień lub zakłóceń eksploatacyjnych.

Artykuł 10

Przyczyny współtowarzyszące

§ 1. Jeżeli przyczyny zależne od zarządzającego i przyczyny zależne od przewoźnika przyczyniły się do powstania szkody, każda strona umowy odpowiada za szkodę tylko w zakresie przyczyn od niej zależnych, zgodnie z art. 8 i art. 9. Jeżeli nie można ustalić w jakim zakresie każda z przyczyn przyczyniła się do powstania szkody, każda strona ponosi ciężar szkody, której doznała.

§ 2. § 1 stosuje się odpowiednio, jeżeli przyczyny zależne od zarządzającego i przyczyny zależne od kilku przewoźników użytkujących tę samą infrastrukturę przyczyniły się do powstania szkody.

§ 3. W przypadku szkód, o których mowa w art. 9, § 1, zdanie pierwsze, stosuje się odpowiednio, , jeżeli przyczyny zależne od kilku przewoźników użytkujących tę samą infrastrukturę przyczyniły się do powstania szkody. Jeżeli nie można ustalić w jakim zakresie przyczynili się oni do powstania szkody, przewoźnicy odpowiadają wobec zarządzającego w częściach równych.

Artykuł 11

Odszkodowanie w razie śmierci

§ 1. W razie śmierci, odszkodowanie obejmuje:

- a) niezbędne koszty spowodowane śmiercią, a w szczególności koszty przewozu zwłok i koszty pogrzebu,
- b) jeżeli śmierć nie nastąpiła natychmiast, odszkodowanie, o których mowa w art. 12.

§ 2. Jeżeli, w skutek śmierci osoby, w stosunku do których zmarła osoba miała lub

miałyby w przyszłości ustawowy obowiązek alimentacyjny, utraciły jej wsparcie, również ta strata podlega wyrównaniu. Roszczenie o odszkodowanie osób pozostających na utrzymaniu zmarłego, który nie był do tego ustawowo zobowiązany, podlega prawu krajowemu.

Artykuł 12

Odszkodowanie w razie zranienia

W razie zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia, odszkodowanie obejmuje :

- a) niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i przewozu,
- b) zadośćuczynienie stratom powstałym na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy bądź na skutek spowodowanego wypadkiem zwiększenia potrzeb.

Artykuł 13

Naprawienie innych szkód wynikających z obrażeń ciała

Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze zarządzający lub przewoźnik są zobowiązani do odszkodowania za szkody wynikające z obrażeń ciała inne niż te, o których mowa w art. 11 i art. 12.

Artykuł 14

Forma i kwota odszkodowania w razie śmierci lub zranienia

§ 1. Odszkodowania, o których mowa w art. 11 § 2 i art. 12 lit. b powinno być uiszczone w formie pieniężnej. Jednakże, w razie gdy prawo krajowe dopuszcza przyznanie renty, odszkodowanie uiszcza się w tej formie, jeżeli poszkodowana osoba lub osoby uprawnione, o których mowa w art. 11 § 2, tego zażądatają.

§ 2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z § 1 określa prawo krajowe. Jednakże, w przypadku gdy prawo krajowe przewiduje górną granicę o niższej wysokości, przy stosowaniu niniejszych Przepisów ujednoliconych ustala się, dla każdej osoby, górną granicę w wysokości 175 000 jednostek obrachunkowych jako kwotę jednorazową lub jako rentę roczną odpowiadającą tej sumie.

Artykuł 15

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

Ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w niniejszych Przepisach ujednoczonych jak również postanowienia prawa krajowego ograniczające odszkodowania do określonej kwoty nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez sprawcę szkody albo z zamiarem jej spowodowania albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 16

Przeliczenie i oprocentowanie odszkodowania

§ 1. Jeżeli obliczenie odszkodowania wymaga przeliczenia kwot wyrażonych w walutach obcych, przeliczenia dokonuje się według kursu obowiązującego w dniu i miejscu wypłaty odszkodowania.

§ 2. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania, obliczonych w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, przy czym odsetki są naliczane od dnia wszczęcia postępowania pojednawczego lub od dnia odwołania się do postępowania arbitrażowego, o którym mowa w Tytule V Konwencji lub od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Artykuł 17

Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Zarządzający i przewoźnik są zwolnieni od odpowiedzialności cięższej na nich na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych jeżeli szkoda powstała w skutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w danym państwie osoba użytkująca urządzenie nuklearne lub zastępująca ją osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 18

Odpowiedzialność za personel

Zarządzający i przewoźnik odpowiadają za swój personel.

Artykuł 19

Roszczenia szczególne

§1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze Przepisy ujednoczone można wystąpić przeciwko zarządzającemu lub przewoźnikowi z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł na jakim jest ono oparte tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoczonych.

§ 2. Powyższe postanowienie dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników, za których zarządzający i przewoźnik odpowiadają na podstawie art. 18.

Artykuł 20

Umowy procesowe

Strony umowy mogą ustalić w drodze porozumienia warunki, na jakich będą dochodzić swoich praw o odszkodowanie lub na jakich warunkach odstąpią od ich dochodzenia w stosunku do drugiej strony umowy.

Tytuł IV

Roszczenia personelu

Artykuł 21

Roszczenia przeciwko zarządzającemu lub przewoźnikowi

§ 1. Wszelkie roszczenia dotyczące odpowiedzialności wniesione przez pracowników przewoźnika przeciwko zarządzającemu za szkody przez niego spowodowane, bez względu na tytuł, mogą być dochodzone tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoczonych.

§ 2. Wszelkie roszczenia dotyczące odpowiedzialności wniesione przez pracowników zarządzającego przeciwko przewoźnikowi za szkody przez niego spowodowane, bez względu na tytuł, mogą być dochodzone tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoliconych.

Tytuł V

Dochodzenie roszczeń

Artykuł 22

Postępowanie rozjemcze

Strony umowy mogą ustalić w drodze porozumienia, tryb postępowania pojednawczego, lub wnieść sprawę do trybunału arbitrażowego, o którym mowa w Tytule V Konwencji.

Artykuł 23

Roszczenia zwrotne

Zasadność zapłaty dokonanej przez przewoźnika na podstawie Przepisów ujednoliconych CIV lub na podstawie Przepisów ujednoliconych CIM nie może być kwestionowana, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone przez sąd po wezwaniu zarządzającego w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta.

Artykuł 24

Właściwość sądowa

§ 1. Powództwa sądowe oparte na niniejszych Przepisach ujednoliconych mogą być wnoszone do sądu właściwego Państwa Członkowskiego, wyznaczonego za wspólnym porozumieniem przez strony umowy.

§ 2. Jeżeli strony nie ustaliły inaczej, właściwymi sądami są sądy tego Państwa Członkowskiego, w którym zarządzający ma swoją główną siedzibę.

Artykuł 25

Przedawnienie

§ 1. Roszczenia wynikające z niniejszych Przepisów ujednoliconych przedawniają się z upływem trzech lat.

§ 2. Przedawnienie biegnie od dnia, w którym powstała szkoda.

§ 3. W razie śmierci osoby, roszczenia przedawniają się po upływie trzech lat licząc od następnego dnia, po dniu w którym nastąpiła śmierć, nie później jednak niż po pięciu latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek.

§ 4. Powództwo zwrotne osoby uznanej za odpowiedzialną, może być wniesione nawet po wygaśnięciu terminu przedawnienia, o którym mowa w § 1, jeżeli zostało ono wniesione w terminie dopuszczonym przez prawo państwa, w którym postępowanie jest wszczęte. Niemniej jednak, termin ten nie być krótszy niż dziewięćdziesiąt dni, licząc od dnia, w którym osoba wnosząca roszczenie zwrotne rozpatrzyła reklamację lub sama otrzymała zawiadomienie o wniesieniu powództwa przeciwko niej.

§ 5. Bieg przedawnienia zawiesza się, jeżeli strony uzgodniły tryb postępowania pojednawczego lub wniosły sprawę do trybunału arbitrażowego, o którym mowa w Tytule V Konwencji.

§ 6. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia określa prawo krajowe.

Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu

(APTU - załącznik F do konwencji)

Artykuł 1

Zakres stosowania

Niniejsze Przepisy ujednolicone ustalają tryb zatwierdzenia norm technicznych i przyjmowania ujednoliconych przepisów technicznych dla taboru kolejowego przeznaczonego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoliconych i ich załączników, wyrażenie:

- a) "Umawiające się Państwo" oznacza każde Państwo Członkowskie Organizacji, które nie złożyło zgodnie z art. 42 § 1 zdanie pierwsze Konwencji, zastrzeżenia dotyczącego niniejszych Przepisów ujednoliconych,
- b) "komunikacja międzynarodowa" oznacza ruch pojazdów kolejowych na liniach kolejowych łączących terytoria przynajmniej dwóch Umawiających się Państw,
- c) "przedsiębiorstwo transportu kolejowego" oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, upoważnione do przewozu osób lub towarów, i które zapewnia trakcję,
- d) "zarządzający infrastrukturą" oznacza każde przedsiębiorstwo lub każdy organ administracyjny zarządzający infrastrukturą kolejową,
- e) "urządzenie kolejowe" oznacza każde urządzenie kolejowe przeznaczone do użytkowania w komunikacji międzynarodowej, a w szczególności pojazdy

kolejowe i infrastrukturę kolejową,

f) "pojazd kolejowy" oznacza każdy pojazd zdolny do ruchu na własnych kołach na torach kolejowych z napędem lub bez napędu,

g) "pojazd trakcyjny" oznacza pojazd kolejowy wyposażony we własny napęd,

h) "wagon towarowy" oznacza pojazd kolejowy, nie wyposażony we własny napęd, przeznaczony do przewozu towarów,

i) "wagon osobowy" oznacza pojazd kolejowy, nie wyposażony we własny napęd przeznaczony do przewozu pasażerów,

j) "infrastruktura kolejowa" oznacza wszystkie tory kolejowe i instalacje stałe, o ile są one konieczne do zapewnienia ruchu pojazdów kolejowych i do bezpieczeństwa przewozu,

k) "norma techniczna" oznacza każdą specyfikację techniczną przyjętą przez uznane narodowe lub międzynarodowe organy normalizacji, zgodnie z stosowaną przez nie procedurą; każda specyfikacja techniczna opracowana w ramach Unii Europejskiej jest normą techniczną,

l) l) "przepis techniczny" oznacza każdą zasadę inną niż norma techniczna odnoszącą się do budowy, eksploatacji, utrzymania lub procedurę postępowania z urządzeniami kolejowymi,

m) "Komisja Ekspertów Technicznych" oznacza Komisję, o której mowa w artykule 13 § 1 litera f Konwencji.

Artykuł 3

Cel

§1. Zatwierdzanie norm technicznych dotyczących urządzeń kolejowych oraz przyjmowanie ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych ma na celu:

a) ułatwienie swobodnego kursowania pojazdów i swobodnego użytkowania innych urządzeń kolejowych w komunikacji międzynarodowej,

b) przyczynienie się do zapewnienia bezpieczeństwa, niezawodności i zdolności do ruchu w komunikacji międzynarodowej,

c) uwzględnianie ochrony środowiska naturalnego i zdrowia publicznego.

§ 2. Przy zatwierdzaniu norm technicznych lub przyjmowaniu ujednoczonych norm technicznych, należy brać pod uwagę tylko te normy i te przepisy, które zostały opracowane na płaszczyźnie międzynarodowej.

§ 3. W tym celu, w miarę możliwości:

a) należy zapewnić interoperacyjność systemów i składników technicznych niezbędnych w komunikacji międzynarodowej,

b) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne powinny być zbieżne w osiągnięciach; w odpowiednich wypadkach powinny dopuszczać warianty.

Artykuł 4

Opracowanie norm i przepisów technicznych

§ 1. Opracowanie norm technicznych i ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących urządzeń kolejowych należy do właściwości organów uznanych za właściwe w tej dziedzinie.

§ 2. Normalizacja produktów i procedur przemysłowych należy do właściwości uznanych krajowych i międzynarodowych organów normalizacji.

Artykuł 5

Zatwierdzenie norm technicznych

§ 1. Wnioski o zatwierdzenie norm technicznych mogą składać:

a) każde Umawiające się Państwo,

b) każda regionalna organizacja integracji gospodarczej, której należące do niej Państwa Członkowskie przekazały kompetencje stanowienia w dziedzinie norm technicznych odnoszących się do urządzeń kolejowych,

c) każdy krajowy lub międzynarodowy organ normalizacji, którego zadaniem jest normalizacja w odniesieniu do kolejnictwa,

d) każde reprezentatywne stowarzyszenie międzynarodowe, dla którego członków istnienie norm technicznych dotyczących urządzeń kolejowych jest niezbędne ze

względu na bezpieczeństwo i ekonomikę w ich działalności.

§ 2. Komisja Ekspertów Technicznych postanawia o zatwierdzeniu normy technicznej zgodnie, o której mowa w art. 16, art. 20 i art. 33 § 6 Konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i § 4 Konwencji.

Artykuł 6

Przyjmowanie ujednoczonych przepisów technicznych

§ 1. Wnioski o przyjęcie ujednoczonych przepisów technicznych mogą składać:

- a) każde Umawiające się Państwo,
- b) każda organizacja regionalnej integracji gospodarczej, której należące do niej Państwa członkowskie przekazały kompetencje stanowienia w dziedzinie przepisów technicznych, odnoszących się do urządzeń kolejowych,
- c) każde reprezentatywne stowarzyszenie międzynarodowe, dla którego członków istnienie ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących urządzeń kolejowych jest niezbędne ze względu na bezpieczeństwo i ekonomikę w ich działalności.

§ 2. Komisja Ekspertów Technicznych postanawia o przyjęciu ujednoczonego przepisu technicznego zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16, art. 20 i art. 33 § 6 Konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i § 4 Konwencji.

Artykuł 7

Forma wniosków

Wnioski, o których mowa w art. 5 i art. 6 muszą być kompletne, spójne i zasadne. Wniosek przesyła się do Sekretarza Generalnego Organizacji w jednym z jej języków urzędowych.

Artykuł 8

Załączniki

§1. Zatwierdzone normy techniczne oraz przyjęte ujednoczone przepisy techniczne włącza się do następujących załączników do niniejszych Przepisów

ujednoliconych:

- a) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wszystkich pojazdów kolejowych (załącznik 1),
- b) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych (załącznik 2),
- c) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów towarowych (załącznik 3),
- d) normy techniczne i ujednolicone przepis techniczne dotyczące wagonów osobowych (załącznik 4),
- e) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące instalacji infrastruktury innych niż wymienione pod lit. f (załącznik 5),
- f) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemów bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem (załącznik 6),
- g) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemów technologii informacji (załącznik 7),
- h) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wszelkich innych urządzeń kolejowych (załącznik 8).

§ 2. Załączniki stanowią integralną część niniejszych Przepisów ujednoliconych. Ich struktura powinna uwzględniać odrębność szerokości toru, skrajni, systemów zasilania w energię elektryczną i systemów bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem w Umawiających się Państwach.

§ 3. Załączniki otrzymują brzmienie, które zostanie przyjęte przez Komisję Ekspertów Technicznych po wejściu w życie Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 roku wprowadzającego zmiany do Konwencji, zgodnie z procedurą taką jak ta przewidziana w art. 16, art. 20 i art. 33 § 6 Konwencji dotycząca zmian w załącznikach.

Artykuł 9

Oświadczenia

§ 1. Każde Umawiające się Państwo może w okresie czterech miesięcy, licząc od

dnia powiadomienia przez Sekretarza Generalnego o decyzji Komisji Ekspertów Technicznych, złożyć mu uzasadnione oświadczenie, w którym stwierdza, że nie będzie stosować lub będzie stosować tylko częściowo zatwierdzoną normę techniczną lub ujednolicony przepis w stosunku do infrastruktury kolejowej położonej na terytorium tego państwa i w przewozach na tej infrastrukturze .

§ 2. Umawiające się Państwa, które złożyły zastrzeżenie zgodnie z § 1, nie są brane pod uwagę przy ustaleniu liczby państw, które zgodnie z art. 35 § 4 Konwencji złożyły sprzeciwy, powodujące, iż nie wchodzi w życie decyzja Komisji Ekspertów Technicznych.

§ 3. Państwo, które złożyło zastrzeżenie zgodnie z § 1, może w każdym czasie je wycofać, powiadamiając o tym Sekretarza Generalnego. Wycofanie wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca, licząc od dnia powiadomienia.

Artykuł 10

Uchylenie Jednolitości Technicznej

W związku z wejściem w życie załączników, przyjętych przez Komisję Ekspertów Technicznych, zgodnie z art. 8 § 3 załączników, we wszystkich Państwach stronach Międzynarodowej Konwencji o Jednolitości Technicznej Kolei, podpisanej w Bernie dnia 21 października 1882 roku, uchyla się przepisy tej konwencji w brzmieniu z 1938 roku.

Artykuł 11

Pierwszeństwo załączników

§ 1. Po wejściu w życie załączników przyjętych przez Komisję Ekspertów Technicznych zgodnie z art. 8 § 3, normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne, zawarte w tych załącznikach, mają pierwszeństwo w stosowaniu między Umawiającymi się Państwami w stosunku do postanowień Międzynarodowej Konwencji o Jednolitości Technicznej Kolei, podpisanej w Bernie dnia 21 października 1882 roku, w jej brzmieniu z 1938 roku.

§ 2. Po wejściu w życie załączników przyjętych przez Komisję Ekspertów Technicznych zgodnie z art. 8 § 3, niniejsze Przepisy ujednolicone oraz normy techniczne

i ujednocione przepisy techniczne zawarte w tych załącznikach mają w Umawiających się Państwach pierwszeństwo w stosunku do postanowień technicznych:

- a) Regulaminu o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i wagonów bagażowych w komunikacji międzynarodowej (RIC),
- b) Regulaminu o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV).

Załącznik 1

Normy techniczne i ujednocione przepisy techniczne dotyczące wszystkich pojazdów kolejowych.

A. Szerokość toru:

1. Koleje o normalnej szerokości toru (1435 mm)
2. Koleje o szerokim torze (rosyjski 1520 mm)
3. Koleje o szerokim torze (fiński 1524 mm)
4. Koleje o szerokim torze (irlandzki 1600 mm)
5. Koleje o szerokim torze (iberyjski 1688 mm)
6. Inne koleje

B. Skrajnia:

1. Koleje o normalnej szerokości toru na kontynencie europejskim
2. Koleje o normalnej szerokości toru w Wielkiej Brytanii.
3. ...

C ...

Załącznik 2**Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych**

A. Systemy zasilania w energię elektryczną:

1. Prąd stały 3000 V
2. Prąd stały 1500 V i mniej
3. Prąd zmienny 25 KV / 50 Hz
4. Prąd zmienny 15 KV/16 2/3 Hz

B. Systemy bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem:

...

Załącznik 3**Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów towarowych****Załącznik 4****Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów osobowych****Załącznik 5****Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące instalacji infrastruktury****Załącznik 6**

**Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemów
bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem**

Załącznik 7

**Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemów
technologii informacji**

Załącznik 8

**Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wszelkich innych
urządzeń kolejowych**

W pierwszym etapie zostaną włączone do wyżej wymienionych załączników normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące urządzeń kolejowych już istniejących i uznanych na poziomie międzynarodowym, zawarte w Jednolitości Technicznej, RIV, RIC oraz Kartach Technicznych Międzynarodowego Związku Kolejowego (UIC).

**Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń
kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu
(ATMF - załącznik G do konwencji)**

Artykuł 1

Zakres stosowania

Niniejsze Przepisy ujednolicone ustalają procedurę według której pojazdy kolejowe i inne urządzenia kolejowe dopuszcza się do ruchu lub użytkowania w komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoliconych i jego załącznika, wyrażenie:

- a) "Umawiające się Państwo" oznacza każde Państwo Członkowskie Organizacji, które nie złożyło, zgodnie z art. 42 § 1, zdanie pierwsze Konwencji, zastrzeżenia dotyczącego tych Przepisów ujednoliconych,
- b) "komunikacja międzynarodowa" oznacza ruch pojazdów kolejowych na liniach kolejowych łączących terytoria przynajmniej dwóch Umawiających się Państw,
- c) "przedsiębiorstwo transportu kolejowego" oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, upoważnione do przewozu towarów lub osób i które zapewnia trakcję,
- d) "zarządzający infrastrukturą" oznacza każde przedsiębiorstwo lub każdą władzę zarządzającą infrastrukturą kolejową,
- e) "posiadacz" oznacza osobę, która będąc właścicielem lub uprawnionym do dysponowania, w sposób ciągły eksploatuje komercyjnie tabor kolejowy jako środek transportu.
- f) "dopuszczenie techniczne" oznacza procedurę przeprowadzaną przez właściwe

władze w celu dopuszczenia pojazdu kolejowego do ruchu oraz innych urządzeń kolejowych do użytkowania w komunikacji międzynarodowej.

g) "dopuszczenie typu oznacza procedurę dotyczącą typu pojazdu kolejowego przeprowadzaną przez właściwe władze, na podstawie której władza ta przyznaje prawo wydania, w ramach procedury uproszczonej, dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdów odpowiadających temu typowi konstrukcji,

h) "dopuszczenie do eksploatacji" oznacza prawo do ruchu w komunikacji międzynarodowej przyznane dla każdego pojazdu kolejowego przez właściwe władze ,

i) "pojazd kolejowy" oznacza każdy pojazd zdolny do ruchu na swoich własnych kołach na torach kolejowych z napędem lub bez napędu,

j) "inne urządzenie kolejowe" oznacza każde urządzenie kolejowe przeznaczone do użytkowania w komunikacji międzynarodowej nie będące pojazdem kolejowym,

k) "Komisja Ekspertów Technicznych" oznacza Komisję, o której mowa w art. 13 § 1 lit. f) Konwencji.

Artykuł 3

Dopuszczenie do ruchu międzynarodowego

§1. Każdy pojazd kolejowy aby mógł być włączony do ruchu w komunikacji międzynarodowej, powinien być dopuszczony zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoliconymi.

§ 2. Celem dopuszczenia technicznego jest sprawdzenie czy pojazdy kolejowe odpowiadają:

- a) przepisom o budowie zawartym w załącznikach do Przepisów ujednoliconych APTU,
- b) przepisom o budowie i wyposażeniu zawartym w załączniku do RID,
- c) szczególnym warunkom dopuszczenia przy zastosowaniu art. 7 § 2 lub § 3.

§ 3. Postanowienia § 1 i 2 oraz artykułów następnych stosuje się odpowiednio do dopuszczenia technicznego innych urządzeń kolejowych, elementów budowy bądź to pojazdów lub innych urządzeń kolejowych.

Artykuł 4

Procedura

§ 1. Dopuszczenie techniczne następuje:

a) w jednym etapie, w wyniku dopuszczenia do eksploatacji pojedynczego pojazdu kolejowego, lub

b) w dwóch następujących po sobie etapach w wyniku:

1. dopuszczenia typu dla określonego typu pojazdu kolejowego,
2. następnie, dopuszczenia do eksploatacji pojedynczych pojazdów odpowiadających temu typowi w wyniku procedury uproszczonej potwierdzającej przynależność do tego typu.

§ 2. Niniejsze postanowienia nie naruszają postanowień art. 10.

Artykuł 5

Właściwe władze

§ 1. Dopuszczenie techniczne pojazdów kolejowych do ruchu w komunikacji międzynarodowej należy do zakresu działania właściwych w tej dziedzinie krajowych lub międzynarodowych władz, zgodnie z ustawami i prawem obowiązującymi w każdym z Umawiających się Państw.

§ 2. Władze, o których mowa w § 1 mogą przekazać organizacjom uznanym za właściwe kompetencję do przyznawania dopuszczenia technicznego pod warunkiem, że zapewnią one swój nadzór. Przekazywanie kompetencji w zakresie przyznawania dopuszczenia technicznego innemu kolejowemu przedsiębiorstwu przewozowemu, z wyłączeniem innych takich przedsiębiorstw jest zabronione. Ponadto, zakazane jest przenoszenie kompetencji na zarządzającego infrastrukturą, który bezpośrednio lub pośrednio uczestniczy w budowie urządzeń kolejowych .

Artykuł 6

Uznanie dopuszczenia technicznego

Dopuszczenie typu i dopuszczenie do eksploatacji oraz odpowiednie certyfikaty

przyznane przez właściwe władze Umawiającego się Państwa zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoczonymi jest uznawane przez władze, przedsiębiorstwa transportu kolejowego i zarządzających infrastrukturą w innych Umawiających się Państwach, bez konieczności ponownego badania i ponownego dopuszczenia technicznego, niezbędnego do ruchu i użytkowania na terytorium tych państw.

Artykuł 7

Przepisy o budowie pojazdów

§ 1. Pojazdy techniczne aby mogły być dopuszczone do ruchu w komunikacji międzynarodowej, powinny odpowiadać:

- a) przepisom o budowie zawartym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU,
- b) przepisom o budowie i wyposażeniu zawartym w załączniku do RID.

§ 2. W przypadku braku odpowiednich postanowień w załącznikach Przepisów ujednoczonych APTU, do dopuszczenia technicznego stosują się ogólnie uznane zasady techniczne. Norma techniczna, nawet jeżeli nie jest zatwierdzona zgodnie z procedurą przewidzianą w Przepisach ujednoczonych APTU, stanowi dowód, że zawarta w tej normie wiedza przedstawia sobą ogólnie uznaną zasadę techniczną.

§ 3. W celu umożliwienia rozwoju technicznego zezwala się na odchylenia od ogólnie uznanych zasad technicznych i przepisów o budowie zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, pod warunkiem udowodnienia, że:

- a) przynajmniej taki sam poziom bezpieczeństwa, jaki zapewnia przestrzeganie powyższych zasad i przepisów, oraz
 - b) interoperacyjność
- zostaną zapewnione.

§ 4. Jeżeli Umawiające się Państwo ma zamiar dopuścić pojazd zgodnie z § 2 lub § 3, powiadamia o tym niezwłocznie Sekretarza Generalnego Organizacji. Sekretarz Generalny powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Państwa. W ciągu miesiąca po otrzymaniu powiadomienia Sekretarza Generalnego, Umawiające się Państwo może wystąpić z wnioskiem o zwołanie Komisji Ekspertów Technicznych w celu stwierdzenia czy zostały spełnione warunki dla stosowania § 2 lub § 3. Komisja postanawia w tej

sprawie w terminie trzech miesięcy, licząc od dnia otrzymania od Sekretarza Generalnego wniosku o zwołanie Komisji.

Artykuł 8

Przepisy o budowie innych urządzeń kolejowych

§ 1. Inne urządzenia kolejowe, aby mogły być użytkowane w komunikacji międzynarodowej powinny, odpowiadać przepisom o budowie zawartym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU.

§ 2. Art. 7 § 2 do § 4 stosuje się odpowiednio .

§ 3. Obowiązki Umawiających się Państw, wynikające z Europejskiego Porozumienia o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z dnia 31 maja 1985 roku oraz z Europejskiej Umowy o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC) z dnia 1 lutego 1991 roku, pozostają nienaruszone.

Artykuł 9

Przepisy eksploatacyjne

§ 1. Przedsiębiorstwa transportu kolejowego eksploatujące pojazd kolejowy dopuszczony do ruchu w komunikacji międzynarodowej są obowiązane przestrzegać przepisów dotyczących eksploatacji pojazdu w komunikacji międzynarodowej, zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU.

§ 2. Przedsiębiorstwa i organy administracyjne zarządzające infrastrukturą w Umawiających się Państwach, włącznie z systemami bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem, przeznaczonymi i zdatnymi do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej, są obowiązane do przestrzegania przepisów technicznych zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU i do stałego nadzorowania podczas budowy i eksploatacji tej infrastruktury.

Artykuł 10

Dopuszczenie techniczne

§ 1. Dopuszczenie techniczne (dopuszczenie typu, dopuszczenie do eksploatacji) związane jest z typem konstrukcji pojazdu kolejowego lub z samym pojazdem kolejowym.

§ 2. O dopuszczenie techniczne może wnioskować:

- a) producent,
- b) przedsiębiorstwo transportu kolejowego,
- c) posiadacz t pojazdu,
- d) właściciel pojazdu,

Wniosek można złożyć do każdego właściwego organu jednego z Umawiających się Państw, o którym mowa w art. 5.

§ 3. Wnioskujący o dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych w ramach procedury uproszczonej (art. 4 § 1 lit. b powinien do wniosku załączyć dokument o dopuszczeniu typu , sporządzony zgodnie z art. 11 § 2 i odpowiednio udowodnić, że pojazd będący przedmiotem wniosku o dopuszczenie do eksploatacji, odpowiada temu typowi konstrukcji.

§ 4. Dopuszczenie techniczne powinno być udzielone bez względu na wnioskodawcę.

§ 5. Dopuszczenie techniczne jest co do zasady udzielane na czas nieokreślony; może ono posiadać charakter ogólny lub ograniczony zakres.

§ 6. Dopuszczenie typu może być cofnięte, jeżeli okaże się że bezpieczeństwo, zdrowie publiczne i ochrona środowiska, nie są już zagwarantowane w wyniku ruchu pojazdów tak zbudowanych lub które będą zbudowane zgodnie z danym typem konstrukcji.

§ 7. Dopuszczenie do eksploatacji może być cofnięte jeżeli:

a) pojazd kolejowy nie odpowiada już postanowieniom o budowie zawartym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, warunkom szczególnym o dopuszczeniu zgodnie z art. 7 § 2 lub 3 lub przepisom o budowie i wyposażeniu zawartym w załączniku do RID i jeżeli posiadacz, na żądanie właściwych władz nie usunie wad w ustalonym terminie,

b) nie są wypełnione lub przestrzegane zobowiązania lub warunki, wynikające

z ograniczonego zakresu dopuszczenia zgodnie z § 5.

§ 8. Udzielone dopuszczenie typu lub dopuszczenie do eksploatacji może cofnąć tylko władza, która ich udzieliła.

§ 9. Dopuszczenie do eksploatacji zawiesza się :

- a) gdy nie są wykonywane: nadzór techniczny, utrzymanie , sprawdzanie oraz przeglądy pojazdu kolejowego nakazane w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, w szczególnych warunkach o dopuszczeniu zgodnie z art. 7 § 2 lub 3 lub w przepisach o budowie i wyposażeniu zawartych w załączniku do RID,
- b) gdy, w razie poważnego uszkodzenia pojazdu, nie został wykonany nakaz właściwych władz do przedstawienia pojazdu,
- c) w razie nie przestrzegania niniejszych Przepisów ujednoczonych i przepisów załączników do Przepisów ujednoczonych APTU,
- d) jeżeli właściwe władze tak zdecydują.

§ 10. Dopuszczenie do eksploatacji wygasa w wypadku wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji; o wyłączeniu należy powiadomić właściwe władze, które wydały zezwolenie na eksploatację.

§11. W razie braku odpowiednich postanowień w niniejszych Przepisach ujednoczonych, do procedury dopuszczenia technicznego stosuje się prawo krajowe Umawiającego się Państwa, w którym został złożony wniosek o dopuszczenie techniczne.

Artykuł 11

Świadectwa

§ 1. Dopuszczenie typu i dopuszczenie do eksploatacji stwierdza się na podstawie oddzielnych dokumentów posiadających nazwy: "Świadectwo o dopuszczeniu typu" i "Świadectwo o dopuszczeniu do eksploatacji".

§ 2. Świadectwo o dopuszczeniu typu powinno zawierać:

- a) oznaczenie producenta typu pojazdu kolejowego
- b) wszystkie techniczne cechy niezbędne do identyfikacji typu pojazdu kolejowego

c) w razie potrzeby, szczególne warunki jazdy dla typu pojazdu kolejowego oraz pojazdów kolejowych odpowiadających temu typowi.

§ 3. Świadczenie o dopuszczeniu do eksploatacji powinno zawierać:

a) Oznaczenie posiadacza pojazdu kolejowego,

b) wszystkie cechy techniczne niezbędne do identyfikacji pojazdu; może to być również dokonane przez odesłanie do świadectwa o dopuszczeniu typu

c) w razie potrzeby, szczególne warunki jazdy dla pojazdu kolejowego,

d) w razie potrzeby, okres ważności,

e) przeglądy pojazdu ustalone w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, w warunkach szczególnych o dopuszczeniu zgodnie z art. 7 § 2 lub § 3 albo w przepisach o budowie i wyposażeniu zawartych w załączniku do RID i inne badania techniczne dotyczące określonych części konstrukcji i wyposażenia pojazdu.

§ 4. Świadectwa należy drukować w dwóch lub w trzech językach, z których przynajmniej jeden powinien być językiem roboczym Organizacji.

Artykuł 12

Wzory ujednoczone

§ 1. Organizacja ustala wzory ujednoczone "Świadectwa o dopuszczeniu typu" i "Świadectwa o dopuszczeniu do eksploatacji". Wzory opracowuje i zatwierdza Komisja Ekspertów Technicznych.

§ 2. Art. 35 § 1 i § 3 do § 5 Konwencji stosuje się odpowiednio.

Artykuł 13

Baza danych

§ 1. Organizacja sporządza i uaktualnia bazę danych dla pojazdów kolejowych dopuszczonych do ruchu w komunikacji międzynarodowej.

§ 2. Właściwe władze lub, w odpowiednim przypadku, organizacje upoważnione przez nie do dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji, niezwłocznie przekazują

Organizacji dane niezbędne dla celów niniejszych Przepisów ujednocionych, dotyczące pojazdów dopuszczonych do ruchu w komunikacji międzynarodowej. Komisja Ekspertów Technicznych ustala jakie dane są niezbędne. Jedynie powyższe dane są gromadzone w bazie danych. We wszystkich przypadkach Organizację powiadamia się o wyłączeniu z eksploatacji, urzędowym unieruchomieniu, wycofaniu dopuszczenia do eksploatacji i zmianie pojazdu odbiegającej od dopuszczonego typu budowy .

§ 3. Dane gromadzone w bazie danych nie mają charakteru konstytutywnego w sprawie technicznego dopuszczenia pojazdu kolejowego.

§ 4. Gromadzone dane są do dyspozycji:

- a) Umawiających się Państw;
- b) przedsiębiorstw transportu kolejowego uczestniczących w komunikacji międzynarodowej, mających swoje siedziby w Umawiających się Państwach;
- c) zarządzających infrastrukturą mających swoje siedziby w Umawiających się Państwach, na których infrastrukturze wykonywana jest komunikacja;
- d) producentów pojazdów kolejowych, w odniesieniu do ich pojazdów;
- e) wszystkich posiadaczy pojazdów kolejowych, w odniesieniu do ich pojazdów.

§ 5. Załącznik do niniejszych Przepisów ujednocionych określa dane, do których mają dostęp osoby uprawnione, o których mowa w § 4 jak również warunki tego dostępu. Załącznik stanowi integralną część Przepisów ujednocionych. Komisja Rewizyjna postanawia o treści załącznika na podstawie procedury, o której mowa w art. 16, art. 17 i art. 33 § 4 Konwencji.

Artykuł 14

Napisy i znaki

§ 1. Pojazdy kolejowe dopuszczone do ruchu powinny posiadać:

- a) znak oznaczający w sposób wyraźny, że zostały one dopuszczone do ruchu w komunikacji międzynarodowej zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoczonymi oraz
- b) inne napisy i znaki przewidziane w załącznikach do Przepisów ujednoczonych

APTU.

§ 2. Komisja Ekspertów Technicznych ustala znak, o którym mowa w § 1 lit. a oraz terminy przejściowe, podczas których pojazdy kolejowe dopuszczone w komunikacji międzynarodowej mogą posiadać napisy i znaki różniące się od tego, o którym mowa w § 1.

§ 3. Art. 35 §1 i § 3 do 5 Konwencji stosuje się odpowiednio.

Artykuł 15

Utrzymanie

Pojazdy kolejowe i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymane w dobrym stanie tak aby ich stan w żaden sposób nie naruszał niebezpieczeństwa eksploatacji oraz nie szkodził środowisku naturalnemu ani zdrowiu publicznemu w czasie ich ruchu lub ich użytkowania w komunikacji międzynarodowej. W tym celu pojazdy kolejowe powinny być poddawane przeglądom i pracom w zakresie utrzymania ustalonym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, w szczególnych warunkach dopuszczenia zgodnie z art. 7 § 2 lub § 3 lub w przepisach o budowie i wyposażeniu zawartych w załączniku do RID.

Artykuł 16

Wypadki i poważne uszkodzenia

§ 1. W razie powstania wypadku lub poważnego uszkodzenia pojazdu kolejowego, zarządzający infrastrukturą, w razie potrzeby, wspólnie z posiadaczami i właściwymi przedsiębiorstwami transportu kolejowego, są obowiązani:

- a) podjąć niezwłocznie wszystkie niezbędne środki, do zapewnienia bezpieczeństwa komunikacji kolejowej, poszanowania środowiska naturalnego i zdrowia publicznego,
- b) ustalić przyczyny wypadku lub poważnego uszkodzenia.

§ 2. Za poważne uszkodzenie pojazdu uważa się, gdy nie można go naprawić przy niewielkim nakładzie pracy w celu umożliwienia włączenia go do pociągu i jazdy na własnych kołach bez niebezpieczeństwa dla eksploatacji.

§ 3. O wypadkach i poważnych uszkodzeniach należy niezwłocznie zawiadomić

władzę, która dopuściła pojazd do ruchu. Władza może zażądać przedstawienia uszkodzonego pojazdu, o ile to możliwe już naprawionego, w celu zbadania ważności dopuszczenia do eksploatacji. W razie potrzeby, procedura dopuszczenia do eksploatacji powinna być ponownie przeprowadzona.

§ 4. Właściwe władze Umawiających się Państw powiadamiają Organizację o przyczynach wypadku i poważnych uszkodzeniach w komunikacji międzynarodowej.

Komisja Ekspertów Technicznych może, na wniosek Umawiającego się Państwa, zbadać przyczyny powstania poważnego wypadku w komunikacji międzynarodowej w celu ewentualnej zmiany lub uzupełnienia przepisów o budowie i eksploatacji pojazdów i innych urządzeń kolejowych, zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU.

Artykuł 17

Unieruchomienie i odmowa przyjęcia pojazdów

Właściwe władze, o których mowa w art. 5, inne przedsiębiorstwo transportu kolejowego lub zarządzający infrastrukturą nie mogą nie przyjąć lub unieruchomić pojazdu, jeżeli przestrzegane są postanowienia załączników do Przepisów ujednoczonych APTU, szczególnie warunki dopuszczenia zgodnie z art. 7 § 2 lub § 3, a także przepisy o budowie i o wyposażeniu zawarte w załączniku do RID.

Artykuł 18

Nieprzestrzeganie przepisów

§1. Z zastrzeżeniem § 2 i art. 10 § 9 lit. c, konsekwencje prawne wynikające z nieprzestrzegania niniejszych Przepisów ujednoczonych i przepisów załączników do Przepisów ujednoczonych APTU określa prawo wewnętrzne Umawiającego się Państwa, włącznie z normami kolizyjnymi, którego właściwe władze wydały dopuszczenie do eksploatacji.

§ 2. Konsekwencje cywilnoprawne i karne wynikające z nieprzestrzegania niniejszych Przepisów ujednoczonych i przepisów załączników do Przepisów ujednoczonych APTU

określa, w odniesieniu do infrastruktury, prawo wewnętrzne Umawiającego się Państwa, włącznie z normami kolizyjnymi, w którym zarządzający infrastrukturą ma swoją siedzibę.

Artykuł 19

Spory

Dwa lub więcej Umawiających się Państw, między którymi powstał spór dotyczący dopuszczenia technicznego pojazdów lub innych urządzeń kolejowych przeznaczonych do używania w komunikacji międzynarodowej, mogą wnieść spór do Komisji Ekspertów Technicznych jeżeli nie udało się go rozwiązać w drodze bezpośrednich negocjacji. Spory tego rodzaju mogą być również wnoszone do trybunału arbitrażowego, zgodnie z procedurą określoną w Tytule V Konwencji.

Protocol
of 3 June 1999

for the Modification of the Convention
concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980
(Protocol 1999)

In application of Articles 6 and 19 § 2 of the Convention concerning International Carriage by Rail, signed at Berne on 9 May 1980, hereinafter called "COTIF 1980", the fifth General Assembly of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) was held at Vilnius from 26 May to 3 June 1999.

- Convinced of the necessity for and usefulness of an intergovernmental organisation which deals so far as possible with all aspects of international carriage by rail at the State level,
- considering that for this purpose, taking account of the application of COTIF 1980 by 39 States in Europe, Asia and Africa as well as by the railway undertakings in those States, OTIF is the most appropriate organisation,
- considering the necessity of developing COTIF 1980, in particular the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, in order to adapt it to the present needs of international carriage by rail,
- considering that safety during the carriage of dangerous goods in international rail traffic demands the transformation of RID into a regime of public law, whose application no longer depends upon the conclusion of a contract of carriage subject to the CIM Uniform Rules,
- considering that the political, economic and juridical changes which have occurred in a large number of Member States since the signing of the Convention on 9 May 1980 should be the motive for establishing and for developing prescriptions which are uniform covering other fields of law which are important for international rail traffic,

- considering that the States should adopt, while taking into account special public interests, more efficacious measures to eliminate the obstacles which persist in the crossing of frontiers in international rail traffic,
- considering that, in the interest of international carriage by rail, it is important to bring up to date the international multilateral conventions and agreements which exist in the railway field and to integrate them, where appropriate, into the Convention,

the General Assembly has decided the following :

Article 1

New version of the Convention

COTIF 1980 shall be modified according to the version appearing in the Annex which forms an integral part of this Protocol.

Article 2

Provisional Depositary

§ 1 The functions of the Depositary Government, provided for in Articles 22 to 26 of COTIF 1980, shall be performed by OTIF, as Provisional Depositary, from the opening for signature of this Protocol and until the date of its entry into force.

§ 2 The Provisional Depositary shall inform the Member States

a) of signatures of this Protocol and of the deposit of instruments of ratification, acceptance, approval or accession,

b) of the day on which this Protocol enters into force in application of its Article 4,

and shall perform the other functions of Depositary such as are set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession

- § 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.
- § 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.
- § 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.
- § 4 The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

Article 4

Entry into force

- § 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.
- § 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 5**Declarations and reservations**

Declarations and reservations, provided for in article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

Article 6**Transitional provisions**

- § 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to
- a) designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,
 - b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and
 - c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).
- § 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.
- § 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

§ 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

- a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,
- b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,
- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

§ 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

§ 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles :

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;

- b) the contribution shall be adapted progressively in three steps at most to arrive at the amount of the definitive contribution calculated pursuant to Article 26 above referred to.

This provision shall not apply to Member States which owe the minimum contribution which, in any event, shall remain due.

§ 8 Contracts of carriage of passengers or goods in international traffic between Member States, concluded pursuant to the CIV Uniform Rules 1980 or the CIM Uniform Rules 1980, shall remain subject to the Uniform Rules in force at the time of the conclusion of the contracts even after the entry into force of this Protocol.

§ 9 Mandatory provisions of the CUV Uniform Rules and of the CUI Uniform Rules shall apply to contracts concluded before the entry into force of this Protocol one year after its entry into force.

Article 7

Texts of the Protocol

§ 1 This Protocol shall be concluded and signed in the English, French and German languages. In the case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2 On a proposal by one of the Member States concerned, the Organisation shall publish official translations of this Protocol in other languages, if one of these languages is an official language in the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries duly authorised by their respective Governments have signed this Protocol.

Done at Vilnius on 3 June 1999, in one original in each of the English, French and German languages; these originals shall remain deposited in the archives of OTIF. Certified copies shall be sent to each of the Member States.

**Convention concerning International Carriage by Rail
(COTIF)**

**of 9 May 1980
in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999**

**Title I
General Provisions**

**Article 1
Intergovernmental Organisation**

- § 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".
- § 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.
- § 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.
- § 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.
- § 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.
- § 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

Article 2**Aim of the Organisation**

- § 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by
- a) establishing systems of uniform law in the following fields of law :
 - 1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
 - 2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
 - 3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;
 - 4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;
 - b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;
 - c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions;
 - d) establishing a uniform procedure for the technical admission of railway material intended for use in international traffic;
 - e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation;

- f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

Article 3

International cooperation

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

Article 4

Taking on and transfer of attributions

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on,

within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources and obligations which may be transferred to it by other intergovernmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 2 The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 3 The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation, arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

Article 5

Special obligations of the Member States

§ 1 The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to

- a) eliminate any useless procedure,
- b) simplify and standardise the formalities already required,
- c) simplify frontier checks.

§ 2 In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.

§ 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

Article 6

Uniform Rules

- § 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:
- a) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)", forming Appendix A to the Convention,
 - b) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)", forming Appendix B to the Convention,
 - c) the "Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)", forming Appendix C to the Convention,
 - d) the "Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)", forming Appendix D to the Convention,
 - e) the "Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)", forming Appendix E to the Convention,
 - f) the "Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)", forming Appendix F to the Convention,
 - g) the "Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)", forming Appendix G to the Convention,
 - h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention.

- § 2 The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

Article 7

Definition of the expression "Convention"

In the following provisions the expression "Convention" covers the Convention itself, the Protocol referred to in article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

Title II

Common Provisions

Article 8

National law

- § 1 When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.
- § 2 In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.
- § 3 "National law" means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

Article 9

Unit of account

- § 1 The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
- § 2 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the

method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.

- § 3 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.
- § 4 For a Member State which is not a member of the International Monetary Fund and whose legislation does not permit the application of § 2 or § 3 above, the unit of account referred to in the Appendices shall be deemed to be equal to three gold francs. The gold franc is defined as 10/31 of a gramme of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the gold franc must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.
- § 5 Within three months after the entry into force of the Convention and each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3 or of the results of the conversion in accordance with § 4. The latter shall inform the Member States of these notifications.
- § 6 An amount expressed in units of account shall be converted into the national currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

Article 10

Supplementary provisions

- § 1 Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.
- § 2 The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into force and published in the

manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

Article 11
Security for costs

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

Article 12
Execution of judgments. Attachment

- § 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.
- § 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.
- § 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.
- § 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

- § 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

Title III

Structure and Functioning

Article 13

Organs

- § 1 The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:
- a) the General Assembly,
 - b) the Administrative Committee,
 - c) the Revision Committee,
 - d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),
 - e) the Rail Facilitation Committee,
 - f) the Committee of Technical Experts,
 - g) the Secretary General.
- § 2 The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.
- § 3 On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Committees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.
- § 4 The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

Article 14 General Assembly

§ 1 The General Assembly shall be composed of all Member States.

§ 2 The General Assembly shall :

- a) establish its rules of procedure;
- b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);
- c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);
- d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;
- e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than six years;
- f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);
- g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);
- h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);
- i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2);

- j) consider whether the attitude of a State should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7);
 - k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1);
 - l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3);
 - m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4);
 - n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1);
 - o) take decisions about applications for association submitted to it (Article 39 § 1);
 - p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43);
 - q) take decisions about other questions placed on the agenda.
- § 3 The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 2, letter a).
- § 4 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.
- § 5 In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.

- § 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 10 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.
- § 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,
- a) States which are not members of the Organisation,
 - b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

Article 15

Administrative Committee

- § 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.
- § 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.
- § 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

§ 4 With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.

§ 5 The Committee shall :

- a) establish its rules of procedure;
- b) conclude the Headquarters Agreement;
- c) establish the staff regulation for the Organisation;
- d) appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;
- e) establish a regulation concerning the finances and book-keeping of the Organisation;
- f) approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation;
- g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year;
- h) determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4);
- i) fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11);
- j) issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 §1);

- k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned;
- l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;
- m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b));
- n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;
- o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;
- p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;
- q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);
- r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).

§ 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8 Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9 The Chairman of the Committee shall :

- a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;
- b) send to the members of the Committee the draft agenda;
- c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;
- d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10 The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

Article 16 **Other Committees**

§ 1 The Committees referred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2 The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.

- § 3 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than two other States.
- § 4 Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is :
- a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and
 - b) greater than the number of votes against.
- § 5 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,
- a) States which are not members of the Organisation.
 - b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,
 - c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,
- may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.
- § 6 The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.
- § 7 The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.
- § 8 The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.

§ 9 The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.

§ 10 The Committees shall establish their rules of procedure.

Article 17

Revision Committee

§ 1 The Revision Committee shall :

- a) take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;
- b) consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

Article 18

RID Expert Committee

§ 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 19

Rail Facilitation Committee

§ 1 The Rail Facilitation Committee shall :

- a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;
- b) recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 20 **Committee of Technical Experts**

§ 1 The Committee of Technical Experts shall :

- a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic;
- b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;
- c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;
- d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;
- e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when

one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.

- § 3 The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

Article 21 **Secretary General**

- § 1 The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.
- § 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years, renewable twice at most.
- § 3 The Secretary General must, in particular :
- a) assume the functions of Depositary (Article 36);
 - b) represent the Organisation externally;
 - c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);
 - d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;
 - e) examine proposals of the Member States aiming to modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;

- f) convene the General Assembly and the other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);
- g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;
- h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);
- i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;
- j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising from the interpretation or application of the Convention;
- k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;
- l) assume the functions which are attributed to him by Title V;
- m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;
- n) exercise the management of the staff of the Organisation;
- o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;
- p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.

- § 4 The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.

Article 22
Staff of the Organisation

The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the staff regulation established by the Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

Article 23
Bulletin

- § 1 The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.
- § 2 The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

Article 24
Lists of lines or services

- § 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists :
- a) the CIV list of maritime and inland waterway services,
 - b) the CIM list of maritime and inland waterway services.
- § 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation :

- a) the CIV list of railway lines,
- b) the CIM list of railway lines.

- § 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.
- § 4 The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.
- § 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

Title IV Finances

Article 25

Work programme. Budget. Accounts. Management report

- § 1 The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.
- § 2 The Organisation shall publish a management report at least every two years.
- § 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

Article 26**Financing the expenditure**

- § 1 Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.
- § 2 When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows :
- a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;
 - b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.
- § 3 Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.
- § 4 The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning
- a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,

- b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same formula.

§ 3 shall apply *mutatis mutandis*. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

- § 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.
- § 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.
- § 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.
- § 8 Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote referred to in Article 40 § 4, letter b).
- § 9 Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.
- § 10 A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.
- § 11 A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from

activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

Article 27

Auditing of accounts

- § 1 In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee, in conformity with the Financial and Accounting Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).
- § 2 The Auditor shall audit the accounts of the Organisation, including all the trust funds and special accounts, as he considers necessary in order to ensure :
- a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation;
 - b) that the financial transactions which the statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation;
 - c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted;
 - d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate;
 - e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory.

- § 3 Only the Auditor shall be competent to accept in whole or in part certificates and supporting documents furnished by the Secretary General. If he considers it appropriate, he may undertake an examination and detailed audit of any accounting record relating either to financial transactions or to supplies and equipment.
- § 4 The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.
- § 5 The Auditor shall not be competent to reject such and such a heading of the accounts, but he shall immediately draw to the attention of the Secretary General any transaction of which the regularity or appropriateness appears to him to be questionable, so that the latter may take the requisite measures.
- § 6 The Auditor shall present and sign a certificate in respect of the financial statements with the following wording: "I have examined the financial statements of the Organisation for the budgetary period which ended on 31 December..... My examination consisted of a general analysis of the accounting methods and the checking of the accounting records and other evidence which I judged necessary in the circumstances." That certificate shall indicate, according to the circumstances, that:
- a) the financial statements satisfactorily reflect the financial position at the date of expiry of the period in question as well as the results of the transactions carried out during the period which ended on that date;
 - b) the financial statements have been drawn up in accordance with the accounting principles mentioned;
 - c) the financial principles have been applied in accordance with procedures which accord with those adopted during the previous budgetary period;
 - d) the financial transactions have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation.
- § 7 In his report on the financial transactions, the Auditor shall mention:
- a) the nature and extent of the audit which he has carried out;

- b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate :
1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts;
 2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;
 3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;
 4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;
 5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;
- c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:
1. cases of fraud or presumption of fraud;
 2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to the transaction carried out were in order);
 3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;
 4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;
 5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the draft budget;
 6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;
 7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;
- d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment,

established from the inventory and the examination of the ledgers.

In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.

- § 8 The Auditor must on no account include criticisms in his report without first affording the Secretary General an opportunity of giving an explanation.
- § 9 The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.
- § 10 Where the Auditor has carried out a summary audit or has not obtained adequate supporting documents, he must mention the fact in his certificate and his report, specifying the reasons for his observations as well as the consequences which result therefrom for the financial position and the posted financial transactions.

Title V

Arbitration

Article 28

Competence

- § 1 Disputes between Member States arising from the interpretation or application of the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.
- § 2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other

conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

- § 3 Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.
- § 4 A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 29

Agreement to refer to arbitration. Registrar

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;
- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

Article 30

Arbitrators

- § 1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.
- § 2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons

who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

§ 3 The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

§ 4 The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

Article 31

Procedure. Costs

§ 1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

- a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;
- b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;
- d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

- § 2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.
- § 3 The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

Article 32
Limitation. Enforcement

- § 1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.
- § 2 The Arbitration Tribunal's award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

Title VI
Modification of the Convention

Article 33
Competence

- § 1 The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.
- § 2 The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.
- § 3 When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in §§ 4 to 6, second sentences, the General Assembly is also empowered

to
take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.

§ 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify :

- a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 10;
- b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;
- c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2, Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;
- d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;
- e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;
- f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;
- g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

- § 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

Article 34

Decisions of the General Assembly

- § 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.
- § 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.
- § 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
- § 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
- § 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is

such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.

- § 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

Article 35

Decisions of the Committees

- § 1 Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.
- § 3 Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the

Member States.

- § 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.
- § 5 The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.
- § 6 In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which
- a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
 - b) are not members of the Committee concerned (article 16 § 1, second sentence),
 - c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules
- shall not be taken into account.

Title VII
Final Provisions

Article 36
Depositary

- § 1 The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.
- § 2 When a dispute arises between a Member State and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

Article 37
Accession to the Convention

- § 1 Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.
- § 2 A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the Depositary. The Depositary shall notify it to the Member States.
- § 3 The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, without delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.
- § 4 In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.

- § 5 Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

Article 38

Accession of regional economic integration organisations

- § 1 Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.
- § 2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.
- § 3 For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.
- § 4 Article 41 shall apply *mutatis mutandis* to the termination of the accession.

Article 39

Associate Members

- § 1 Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 37 §§ 2 to 5 shall apply *mutatis mutandis*.
- § 2 An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13

§ 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).

§ 3 Article 41 shall apply *mutatis mutandis* to the termination of the association.

Article 40

Suspension of membership

§ 1 A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.

§ 2 The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.

§ 3 The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of the Administrative Committee. The suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.

§ 4 Suspension of membership shall have as a consequence :

- a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;
- b) to suspend the *right to vote in the organs of the Organisation*;
- c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

Article 41**Denunciation of the Convention**

- § 1 The Convention may be denounced at any time.
- § 2 Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depositary. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

Article 42**Declarations and reservations to the Convention**

- § 1 Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.
- § 2 The reservations and declarations shall be addressed to the Depositary. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depositary shall give notice of this to the Member States.

Article 43**Dissolution of the Organisation**

- § 1 The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.
- § 2 In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

Article 44**Transitional provision**

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

Article 45**Texts of the Convention**

- § 1 The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.
- § 2 On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

**Protocol on the Privileges and Immunities
of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail
(OTIF)**

Article 1

Immunity from jurisdiction, execution and seizure

§ 1 Within the scope of its official activities, the Organisation shall enjoy immunity from jurisdiction and execution save :

- a) to the extent that the Organisation shall have expressly waived such immunity in a particular case;
- b) in the case of a civil action brought by a third party;
- c) in the case of a counter-claim directly connected with principal proceedings commenced by the Organisation;
- d) in the case of attachment by order of a court or tribunal, of the salary, wages and other emoluments payable by the Organisation to a member of its staff.

§ 2 The property and other assets of the Organisation, wherever situated, shall be immune from any form of requisition, confiscation, sequestration and any other form of seizure or distraint, except to the extent that this is rendered necessary as a temporary measure by the prevention of accidents involving motor vehicles belonging to or operated on behalf of the Organisation and by enquiries in connection with such accidents.

Article 2

Safeguards against expropriation

If expropriation is necessary in the public interest, all the appropriate steps must be taken to avoid interference with the exercise by the Organisation of its activities and adequate prompt compensation must be paid in advance.

Article 3**Exemption from taxes**

- § 1 Each Member State shall exempt the Organisation, its property and income, from direct taxes in respect of the exercise of its official activities. Where purchases or services of substantial value which are strictly necessary for the exercise of the official activities of the Organisation are made or used by the Organisation and where the price of such purchases or services includes taxes or duties, appropriate measures shall, whenever possible, be taken by the Member States to grant exemption from such taxes and duties or to reimburse the amount thereof.
- § 2 No exemption shall be granted in respect of taxes or charges which are no more than payment for services rendered.
- § 3 Goods acquired in accordance with § 1 may not be sold or given away, nor used otherwise than in accordance with the conditions laid down by the Member State which has granted the exemptions.

Article 4**Exemption from duties and taxes**

- § 1 Goods imported or exported by the Organisation and strictly necessary for the exercise of its official activities, shall be exempt from all duties and taxes levied on import or export.
- § 2 No exemption shall be granted under this Article in respect of goods purchased or imported, or services provided, for the personal benefit of the members of the staff of the Organisation.
- § 3 Article 3 § 3 shall apply *mutatis mutandis* to goods imported in accordance with § 1.

Article 5**Official activities**

The official activities of the Organisation referred to in this Protocol are those activities which correspond to the aim defined in Article 2 of the Convention.

Article 6**Monetary transactions**

The Organisation may receive and hold any kind of funds, currency, cash or securities. It may dispose of them freely for any purpose provided for by the Convention and hold accounts in any currency to the extent required to meet its obligations.

Article 7**Communications**

For its official communications and the transmission of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Member State to other comparable international organisations.

Article 8**Privileges and immunities of representatives of Member States**

Representatives of Member States shall, while exercising their functions and during journeys made on official business, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction, even after the termination of their mission, in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a representative of a State, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport;

- b) immunity from arrest and from detention pending trial, save when apprehended flagrante delicto;
- c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended flagrante delicto;
- d) inviolability for all their official papers and documents;
- e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens' registration formalities;
- f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions.

Article 9

Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation

The members of the staff of the Organisation shall, while exercising their functions, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions and within the limits of their prerogatives; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a member of the staff of the Organisation, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; the members of the staff shall continue to enjoy such immunity, even after they have left the service of the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;
- c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens' registration as are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities;

- d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivor's pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns;
- e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations;
- f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international organisations.

Article 10

Privileges and immunities of experts

Experts upon whose services the Organisation calls shall, while exercising their functions in relation to, or undertaking missions on behalf of, the Organisation, enjoy the following privileges and immunities to the extent that these are necessary for the exercise of their functions, including during journeys made in the exercise of their functions and in the course of such missions:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;

- c) the exchange control facilities necessary for the transfer of their remuneration;
- d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions.

Article 11

Purpose of privileges and immunities accorded

- § 1 The privileges and immunities provided for in this Protocol shall be instituted solely to ensure, in all circumstances, the unimpeded functioning of the Organisation and the complete independence of the persons to whom they are accorded. The competent authorities shall waive any immunity in all cases where retaining it might impede the course of justice and where it can be waived without prejudicing the achievement of the purpose for which it was accorded.
- § 2 The competent authorities for the purposes of § 1 shall be
 - a) the Member States, in respect of their representatives;
 - b) the Administrative Committee, in respect of the Secretary General;
 - c) the Secretary General, in respect of other members of the staff of the Organisation and of experts upon whose services the Organisation calls.

Article 12

Prevention of abuse

- § 1 None of the provisions of this Protocol may call into question the right of each Member State to take every necessary precaution in the interests of its public security.
- § 2 The Organisation shall co-operate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

Article 13**Treatment of own nationals**

No Member State shall be obliged to accord the privileges and immunities referred to in this Protocol under

- a) Article 8, excluding letter d),
- b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
- c) Article 10, excluding letters a) and b),

to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

Article 14**Complementary agreements**

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

**Uniform Rules concerning the Contract of International
Carriage of Passengers by Rail
(CIV - Appendix A to the Convention)**

**Title I
General Provisions**

**Article 1
Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 4 These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with the CIM Uniform Rules.

- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition
- a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
 - b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.
- § 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2

Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules, the term

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) "substitute carrier" means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) "General Conditions of Carriage" means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) "vehicle" means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.

Article 4

Derogations

- § 1 The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

- § 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.
- § 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

Article 5
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

- § 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall

not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

- § 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Article 7

Ticket

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.

- § 2 The following, at least, must be entered on the ticket :

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

- § 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.

- § 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

- § 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far

as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

Article 8

Payment and refund of the carriage charge

- § 1 Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.
- § 2 The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

Article 9

Right to be carried. Exclusion from carriage

- § 1 The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide
- a) that a passenger who does not produce a valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge;
 - b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey;
 - c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made.
- § 2 The General Conditions of Carriage may provide that passengers who
- a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,
 - b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,

shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

Article 10

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

Article 11

Cancellation and late running of trains. Missed connections

The carrier must, where necessary, certify on the ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

Title III

Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Chapter I

Common Provisions

Article 12

Acceptable articles and animals

- § 1 The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.

- § 2 The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.
- § 3 The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.
- § 4 The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles which, in accordance with this Title are carried by rail, must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

Article 13

Examination

- § 1 When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.
- § 2 If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

Article 14

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where otherwise provided by the laws and prescriptions of each State.

Chapter II
Hand Luggage and Animals

Article 15
Supervision

It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

Chapter III
Registered Luggage

Article 16
Consignment of registered luggage

- § 1 The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.
- § 2 Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.
- § 4 Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

Article 17
Luggage registration voucher

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage

registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply *mutatis mutandis*.

- § 2 The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher :
- a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the forwarding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.
- § 3 The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 18

Registration and carriage

- § 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.
- § 2 When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply *mutatis mutandis* to the consignor of registered luggage.
- § 3 The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

Article 19

Payment of charges for the carriage of registered luggage

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

Article 20

Marking of registered luggage

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner :

- a) his name and address,
- b) the place of destination.

Article 21

Right to dispose of registered luggage

- § 1 If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened, the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions of Carriage so require, on production of the ticket.
- § 2 The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

Article 22

Delivery

- § 1 Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.
- § 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in

accordance with the prescriptions in force at the place of destination:

- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
- b) live animals have been handed over to third parties.

§ 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.

§ 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.

§ 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.

§ 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.

§ 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.

§ 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

Chapter IV**Vehicles****Article 23****Conditions of carriage**

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.

Article 24**Carriage voucher**

- § 1 The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.
- § 2 The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply *mutatis mutandis*.
- § 3 The following, at least, must be entered on the carriage voucher :
- a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

- § 4 The passenger must ensure, on receipt of the carriage voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 25

Applicable law

Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.

Title IV

Liability of the Carrier

Chapter I

Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers

Article 26

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability
- a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
 - b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;

- c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

§ 3 If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.

§ 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by the carrier in cases not provided for in § 1.

§ 5 If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

Article 27

Damages in case of death

§ 1 In case of death of the passenger the damages shall comprise :

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.

§ 2 If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal

duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 28

Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm to the passenger the damages shall comprise :

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 29

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

Article 30

Form and amount of damages in case of death and personal injury

- § 1 The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that

amount.

Article 31

Other modes of transport

- § 1 Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.
- § 2 However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.
- § 3 When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

Chapter II

Liability in case of Failure to Keep to the Timetable

Article 32

Liability in case of cancellation, late running of trains or missed connections

- § 1 The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed

connection is attributable to one of the following causes :

- a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
 - b) fault on the part of the passenger or
 - c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.
- § 3 National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

Chapter III

Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Section 1

Hand luggage and animals

Article 33

Liability

- § 1 In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply *mutatis mutandis*.
- § 2 In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage

to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34

Limit of damages in case of loss of or damage to articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35

Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

Section 2

Registered luggage

Article 36

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :

- a) the absence or inadequacy of packing,
- b) the special nature of the luggage,
- c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

Article 37

Burden of proof

§ 1 The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

Article 38

Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

Article 39
Substitute carrier

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 40**Presumption of loss**

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.
- § 2 If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.
- § 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.
- § 4 If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

Article 41**Compensation for loss**

- § 1 In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:
- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1200 units of account per item of luggage;
 - b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages

of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

- § 2 The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

Article 42

Compensation for damage

- § 1 In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.

- § 2 The compensation shall not exceed :

- a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 43

Compensation for delay in delivery

- § 1 In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:

- a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of

0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;

- b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

- § 2 In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.
- § 3 In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.
- § 4 In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

Section 3

Vehicles

Article 44

Compensation for delay

- § 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.

- § 2 If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the carriage charge.

Article 45

Compensation for loss

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

Article 46

Liability in respect of other articles

- § 1 In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1400 units of account.
- § 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 47

Applicable law

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

Chapter IV
Common Provisions

Article 48
Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 49
Conversion and interest

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.
- § 3 However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.
- § 4 In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.
- § 5 In the case of luggage, if the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the

claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 51

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 52

Other actions

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

Title V
Liability of the Passenger

Article 53
Special principles of liability

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

- a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to
1. Articles 10, 14 and 20,
 2. the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or
 3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID),
- or
- b) caused by articles and animals that he brings with him,

unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.

Title VI
Assertion of Rights

Article 54
Ascertainment of partial loss or damage

- § 1 When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage,

vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

- § 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.
- § 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 55

Claims

- § 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.
- § 2 Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.
- § 3 Documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

Article 56

Carriers against whom an action may be brought

- § 1 An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.
- § 2 Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.
- § 3 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.
- § 4 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.
- § 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.
- § 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.
- § 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 57**Forum**

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.
- § 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 58**Extinction of right of action in case of death or personal injury**

- § 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if
- a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;
 - b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;

- c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;
- d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.

Article 59

Extinction of right of action arising from carriage of luggage

- § 1 Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :
 - a) in case of partial loss or damage, if
 1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;
 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;
 - b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he
 1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and
 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;
 - c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;
 - d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier.

Article 60
Limitation of actions

§ 1 The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:

- a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;
- b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.

§ 2 The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3 The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions :

- a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;
- b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.

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

§ 4 When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the

documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

- § 5 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.
- § 6 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title VII

Relations between Carriers

Article 61

Apportionment of the carriage charge

- § 1 Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.
- § 2 Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 62

Right of recourse

- § 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:
- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;

- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
 - c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.
- § 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 63

Procedure for recourse

- § 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.
- § 2 A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.
- § 3 The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.
- § 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the

contract of carriage.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Article 64

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 61 and 62.

**Uniform Rules Concerning the Contract of
International Carriage of Goods by Rail
(CIM - Appendix B to the Convention)**

Title I

General Provisions

Article 1

Scope

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition
- a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
 - b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.
- § 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2

Prescriptions of public law

Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public

law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) "substitute carrier" means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) "General Conditions of Carriage" means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) "intermodal transport unit" means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

Article 4

Derogations

- § 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.
- § 3 Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to

the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of these notifications.

Article 5 **Mandatory law**

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II **Conclusion and Performance of the Contract of Carriage**

Article 6 **Contract of carriage**

- § 1 By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.
- § 4 The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.
- § 5 The consignment note shall not have effect as a bill of lading.

- § 6 A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.
- § 7 In the case of carriage which enters the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.
- § 8 The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.
- § 9 The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

Article 7

Wording of the consignment note

- § 1 The consignment note must contain the following particulars :
- a) the place at which and the day on which it is made out;
 - b) the name and address of the consignor;
 - c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;

- d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);
- e) the place and the day of taking over of the goods;
- f) the place of delivery;
- g) the name and address of the consignee;
- h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);
- i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;
- j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon loads;
- k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;
- l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;
- m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;
- n) a detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;
- o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far

as

they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;

- p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.

§ 2 Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:

- a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;
- b) the costs which the consignor undertakes to pay;
- c) the amount of the cash on delivery charge;
- d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;
- e) the agreed transit period;
- f) the agreed route;
- g) a list of the documents not mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier;
- h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon.

§ 3 The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

Article 8**Responsibility for particulars entered on the consignment note**

- § 1 The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of
- a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or
 - b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.
- § 2 If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.
- § 3 If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.

Article 9**Dangerous goods**

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

Article 10**Payment of costs**

- § 1 Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.

- § 2 When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

Article 11

Examination

- § 1 The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.
- § 2 If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.
- § 3 When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

Article 12

Evidential value of the consignment note

- § 1 The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions

of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.

- § 2 If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.
- § 3 If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.
- § 4 However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note.

Article 13

Loading and unloading of the goods

- § 1 The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.
- § 2 The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

Article 14**Packing**

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 15**Completion of administrative formalities**

- § 1 With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative authorities, to be completed before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.
- § 2 The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information, save in the case of fault of the carrier.
- § 3 The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.
- § 4 The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask
- a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other

administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;

b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;

c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 5 If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

§ 6 If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.

§ 7 However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.

§ 8 The consignor must comply with the prescriptions of customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

Article 16
Transit periods

§ 1 The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.

§ 2 Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:

- a) for wagon-load consignments
 - period for consignment 12 hours,
 - period for carriage, for each 400 km or fraction thereof 24 hours;

- b) for less than wagon-load consignment
 - period for consignments 24 hours,
 - period for carriage, for each 200 km or fraction thereof 24 hours.

The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.

§ 3 The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases :

- a) consignments to be carried
 - by lines of a different gauge,
 - by sea or inland waterway,
 - by road if there is no rail link;

- b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.

The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.

- § 4 The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

Article 17

Delivery

- § 1 The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.
- § 2 It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,
- a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
 - b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.
- § 3 After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.
- § 4 The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.
- § 5 In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

- § 6 If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.

Article 18

Right to dispose of the goods

- § 1 The consignor shall be entitled to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier
- a) to discontinue the carriage of the goods;
 - b) to delay the delivery of the goods;
 - c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;
 - d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.
- § 2 The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee
- a) has taken possession of the consignment note;
 - b) has accepted the goods;
 - c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
 - d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.
- § 3 The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn up, unless the consignor indicates to the contrary on the consignment note.

- § 4 The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has
- a) taken possession of the consignment note;
 - b) accepted the goods;
 - c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
 - d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.
- § 5 If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.

Article 19

Exercise of the right to dispose of the goods

- § 1 If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.
- § 2 The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.
- § 3 The carrying out of the subsequent modifications must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders reach the person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.
- § 4 The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.
- § 5 When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.

- § 6 In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.
- § 7 If the carrier implements the consignor's subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

Article 20

Circumstances preventing carriage

- § 1 When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for instructions while giving him any relevant information available to the carrier.
- § 2 If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 21

Circumstances preventing delivery

- § 1 When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.
- § 2 When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The

consignor must be notified without delay.

- § 3 If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.
- § 4 When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

Article 22

Consequences of circumstances preventing carriage and delivery

- § 1 The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by
- a) his request for instructions,
 - b) the carrying out of instructions received,
 - c) the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,
 - d) the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions,

unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.

- § 2 In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.

- § 3 The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.
- § 4 If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.
- § 5 The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.
- § 6 If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and 3, the carrier may return the goods to the consignor or, if it is justified, destroy them, at the cost of the consignor.

Title III

Liability

Article 23

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the

exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :

- a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;
- b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;
- c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;
- d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;
- e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;
- f) carriage of live animals;

- g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

Article 24

Liability in case of carriage of railway vehicles as goods

- § 1 In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.
- § 2 The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

Article 25

Burden of proof

- § 1 The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.
- § 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.
- § 3 The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

Article 26**Successive carriers**

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

Article 27**Substitute carrier**

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28

Presumption of loss or damage in case of reconsignment

- § 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.
- § 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.
- § 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

Article 29

Presumption of loss of the goods

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

- § 2 The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.
- § 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less, where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.
- § 4 In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

Article 30

Compensation for loss

- § 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.
- § 2 Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.
- § 3 In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.

- § 4 The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

Article 31

Liability for wastage in transit

- § 1 In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:
- a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;
 - b) one per cent of the mass for dry goods.
- § 2 The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.
- § 3 Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.
- § 4 In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation.
- § 5 This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

Article 32

Compensation for damage

- § 1 In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in

value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

§ 2 The compensation shall not exceed :

a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;

b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

§ 3 In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.

§ 4 The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.

Article 33

Compensation for exceeding the transit period

§ 1 If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four times the carriage charge.

§ 2 In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.

§ 3 In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.

- § 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.
- § 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34

Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35

Compensation in case of interest in delivery

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

Article 36

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or

omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 37

Conversion and interest

- § 1 Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.
- § 3 If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 38

Liability in respect of rail-sea traffic

- § 1 In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23 :
- a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;
 - b) saving or attempting to save life or property at sea;

- c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
 - d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- § 2 The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.
- § 3 When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants.
- § 4 Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.
- § 5 The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

Article 39

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a

State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 40

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 41

Other actions

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 40.

Title IV

Assertion of Rights

Article 42

Ascertainment of partial loss or damage

- § 1 When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

- § 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.
- § 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 43

Claims

- § 1 Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.
- § 2 A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.
- § 3 To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.
- § 4 To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.
- § 5 The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.
- § 6 On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of

the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

- § 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought :
- a) by the consignor, until such time as the consignee has
 - 1. taken possession of the consignment note,
 - 2. accepted the goods, or
 - 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;
 - b) by the consignee, from the time when he has
 - 1. taken possession of the consignment note,
 - 2. accepted the goods, or
 - 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.
- § 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.
- § 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.
- § 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

§ 5 In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.

§ 6 In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

Article 45

Carriers against whom an action may be brought

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 2 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.

§ 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

§ 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.

§ 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 46

Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory

- a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or
- b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 47

Extinction of right of action

§ 1 Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against

the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :

- a) in case of partial loss or damage, if
 1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;
 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;
- b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he
 1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and
 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;
- c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;
- d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3 If the goods have been reconsigned in accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

Article 48**Limitation of actions**

§ 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

- a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;
- b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;
- c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;
- d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.

§ 2 The period of limitation shall run for actions

- a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;
- b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.

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

§ 3 The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of

limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

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

§ 5 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title V

Relations between Carriers

Article 49

Settlement of accounts

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2 Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 50

Right of recourse

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;

- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
 - c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.
- § 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 51

Procedure for recourse

- § 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.
- § 2 A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.
- § 3 The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.
- § 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

- § 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.
- § 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Article 52

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

**Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail
(RID - Appendix C to the Convention)**

Article 1

Scope

§ 1 This Regulation shall apply

- a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,
- b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport,

as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.

§ 2 Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.

Article 2

Exemptions

This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee the safety of the carriage.

Article 3

Restrictions

Each Member State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.

Article 4**Other prescriptions**

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

Article 5**Type of trains allowed. Carriage as hand luggage,
registered luggage or on board motor vehicles**

§ 1 Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;
- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

Article 6**Annex**

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

* * *

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

**Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles
in International Rail Traffic
(CUV - Appendix D to the Convention)**

Article 1

Scope

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules the term

- a) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- b) "vehicle" means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;
- c) "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- d) "home station" means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.

Article 3**Signs and inscriptions on the vehicles**

- § 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle :
- a) a statement of the keeper;
 - b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
 - c) when applicable, a statement of the home station;
 - d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.
- § 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

Article 4**Liability in case of loss of or damage to a vehicle**

- § 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.
- § 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.
- § 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss. When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the

compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.

§ 4 In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.

§ 5 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

Article 5

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 6

Presumption of loss of a vehicle

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.

§ 2 If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the

compensation, at the home station or at another agreed place.

- § 3 In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the vehicle is situated.
- § 4 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

Article 7

Liability for loss or damage caused by a vehicle

- § 1 The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.
- § 2 The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

Article 8

Subrogation

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

- a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;

- b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail transport undertakings.

Article 9

Liability for servants and other persons

- § 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.
- § 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.
- § 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Article 10

Other actions

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules and the contract of use.
- § 2 § 1 shall apply also in the case of subrogation in accordance with Article 8.
- § 3 The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

Article 11**Forum**

- § 1 Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

Article 12**Limitation of actions**

- § 1 The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run :
- a) for actions based on Article 4, from the day when the loss of or damage to the vehicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;
 - b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.

**Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure
in International Rail Traffic
(CUI - Appendix E to the Convention)**

**Title I
General Provisions**

**Article 1
Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.
- § 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular
- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
 - b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

**Article 2
Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage**

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.
- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time

by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3 **Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) "railway infrastructure" means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- b) "manager" means the person who makes railway infrastructure available;
- c) "carrier" means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules;
- d) "auxiliary" means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;
- e) "third party" means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;
- f) "licence" means the authorisation, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the carrier has the place of business of his principal activity, to carry on the activity of carrier by rail;
- g) "safety certificate" means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the infrastructure being used is situated, that so far as concerns the carrier,
 - the internal organisation of the undertaking as well as

- the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure, meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.

Article 4
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

Title II
Contract of Use

Article 5
Contents and form

- § 1 Relations between the manager and the carrier shall be regulated in a contract of use.
- § 2 The contract shall regulate in particular the administrative, technical and financial conditions of use. It shall cover at least the following matters :
- a) the infrastructure to be used,
 - b) the extent of use,
 - c) the services provided by the manager,
 - d) the services provided by the carrier,
 - e) the personnel to be employed,
 - f) the vehicles to be used,
 - g) the financial conditions.

- § 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

Article 6

Special obligations of the carrier and the manager

- § 1 The carrier must be authorised to carry on the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.
- § 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.
- § 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.
- § 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

Article 7

Duration of the contract

- § 1 The contract of use may be concluded for a limited or unlimited period.
- § 2 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
 - b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
 - c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
 - 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
 - 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
 - d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.
- § 3 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.
- § 4 Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.
- § 5 The party to the contract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.
- § 6 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 2 letters c) and d) and § 5.

Title III**Liability****Article 8****Liability of the manager**

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules
 1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
 2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.

Article 9 **Liability of the carrier**

§ 1 The carrier shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage
 - 1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by

circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

Article 10

Concomitant causes

§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

§ 2 § 1 shall apply *mutatis mutandis* if causes attributable to the manager and causes

attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.

- § 3 § 1, first sentence, shall apply *mutatis mutandis* in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

Article 11

Damages in case of death

- § 1 In case of death, the damages shall comprise :
- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
 - b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.
- § 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 12

Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise :

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;

- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 13

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

Article 14

Form and amount of damages in case of death and personal injury

- § 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 15

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 16**Conversion and interest**

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

Article 17**Liability in case of nuclear incidents**

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 18**Liability for auxiliaries**

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

Article 19**Other actions**

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

- § 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

Article 20
Agreements to settle

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

Title IV
Actions by Auxiliaries

Article 21
Actions against the manager or against the carrier

- § 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

Title V
Assertion of Rights

Article 22
Conciliation procedures

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

Article 23

Recourse

The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

Article 24

Forum

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

Article 25

Limitation of actions

- § 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.
- § 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.
- § 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.

- § 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.
- § 6 Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

**Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and
the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to
Railway Material intended to be used in International Traffic
(APTU - Appendix F to the Convention)**

**Article 1
Scope**

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions.

**Article 2
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules and its Annexes, the term

- a) "Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence, of the Convention;
- b) "international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- c) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- d) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- e) "railway material" means railway material intended to be used in international traffic, in particular the railway vehicles and railway infrastructure;

- f) "railway vehicle" means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;
- g) "traction unit" means a railway vehicle provided with a means of traction;
- h) "wagon" means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;
- i) "carriage" means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers;
- j) "railway infrastructure" means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- k) "technical standard" means a technical specification adopted by a recognised national or international standardisation body, according to the procedures applicable to it; a technical specification prepared within the framework of the European Communities shall be treated as a technical standard.
- l) "technical prescription" means a rule, other than a technical standard, relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material;
- m) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

Article 3

Aim

- § 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of uniform technical prescriptions applicable to railway material shall have as its aim to

- a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,
- b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
- c) take account of the protection of the environment and public health.

§ 2 When technical standards are validated or uniform technical prescriptions are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.

§ 3 To the extent possible

- a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
- b) technical standards and uniform technical prescriptions shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

Article 4

Preparation of technical standards and prescriptions

§ 1 The preparation of technical standards and of uniform technical prescriptions concerning railway material shall be the responsibility of the bodies recognised as competent in the matter.

§ 2 The standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

Article 5

Validation of technical standards

§ 1 An application for validation of a technical standard may be made by :

- a) any Contracting State;
- b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical standards relating to railway material;
- c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field;
- d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

Article 6

Adoption of uniform technical prescriptions

- § 1 An application for adoption of a uniform technical prescription may be made by :
- a) any Contracting State;
 - b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical prescriptions concerning railway material;
 - c) any representative international association for whose members the existence of uniform technical prescriptions relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

- § 2 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a uniform technical prescription in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

Article 7

Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 must be complete, coherent and reasoned. They must be addressed to the Secretary General of the Organisation in one of its working languages.

Article 8

Technical Annexes

- § 1 The validated technical standards and the adopted uniform technical prescriptions shall be included in the following Annexes to these Uniform Rules numbered as follows :
- a) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles (Annex 1);
 - b) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units (Annex 2);
 - c) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons (Annex 3);
 - d) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages (Annex 4);
 - e) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations other than those specified in letter f) (Annex 5);

- f) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems (Annex 6);
- g) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology (Annex 7);
- h) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material (Annex 8).

§ 2 The Annexes shall form an integral part of these Uniform Rules. They shall be framed in accordance with the particularities of the track gauge, the loading gauge, the systems of energy supply and the safety and operational control systems in the Contracting States.

§ 3 The Annexes will contain the version as it will be adopted, after the entry into force of the Protocol of 3 June 1999 for the modification of the Convention, by the Committee of Technical Experts according to the same procedure as that provided for in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention for modifications of the Annexes.

Article 9 **Declarations**

§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted uniform technical prescription, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

- § 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

Article 10

Abrogation of Technical Unity

The entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Article 11

Precedence of the Annexes

- § 1 With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, the technical standards and the uniform technical prescriptions therein shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.
- § 2 With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, these Uniform Rules as well as the technical standards and the uniform technical prescriptions contained in its Annexes, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions
- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
 - b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

Annex 1**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles****A. Track gauge**

1. Railways with standard track gauge (1435 mm)
2. Railways with wide track gauge (Russian) (1520 mm)
3. Railways with wide track gauge (Finnish) (1524 mm)
4. Railways with wide track gauge (Irish) (1600 mm)
5. Railways with wide track gauge (Iberian) (1688 mm)
6. Other railways

B. Loading gauge

1. Railways with normal loading gauge on the European continent
2. Railways with normal loading gauge in Great Britain
3. ...

C. ...**Annex 2****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units****A. Energy supply systems**

1. Direct current of 3000 V
2. Direct current of 1500 V or less
3. Alternating current of 25 kV / 50 Hz
4. Alternating current of 15 kV / 16 2/3 Hz

B. Safety and operational control systems

...

Annex 3**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons****Annex 4****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages****Annex 5****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations****Annex 6****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems****Annex 7****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology****Annex 8****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material***** * ***

As a first step, the technical standards and the uniform technical prescriptions relating to railway material already existing and recognised at the international level, such as contained in Technical Unity, in RIV and RIC as well as in the technical leaflets of UIC, will be integrated in the above-mentioned Annexes.

**Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material
used in International Traffic
(ATMF - Appendix G to the Convention)**

**Article 1
Scope**

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

**Article 2
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules and its Annex, the term

- a) "Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- b) "international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- c) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- d) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- e) "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;

- f) "technical admission" means the procedure carried out by the competent authority to admit a railway vehicle to circulation or other railway material to use in international traffic;
- g) "admission of a type of construction" means the procedure, relating to a type of construction of a railway vehicle, carried out by the competent authority, by which the right is granted to deliver, by a simplified procedure, an admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- h) "admission to operation" means the right granted by the competent authority for each railway vehicle to circulate in international traffic;
- i) "railway vehicle" means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;
- j) "other railway material" means any railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;
- k) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

Article 3

Admission to international traffic

- § 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.
- § 2 Technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy
 - a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,
 - b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID,

c) the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply *mutatis mutandis* to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 4 **Procedure**

§ 1 Technical admission shall be carried out

a) either, in a single stage, by the grant of admission to operation to a given individual railway vehicle,

b) or, in two successive stages, by the grant

1. of admission of a type of construction to a given type of railway vehicle,

2. then admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure confirming that they are of this type.

§ 2 This provision shall not affect the application of Article 10.

Article 5 **Competent authority**

§ 1 Technical admission of railway vehicles to circulation and of other railway material to use in international traffic shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. The transfer of competence to grant technical admission to a rail transport undertaking while others are excluded from that competence, shall not be

allowed. Furthermore, the transfer of competence to an infrastructure manager participating directly or indirectly in the manufacture of railway material shall be prohibited.

Article 6

Recognition of technical admission

Admission of a type of construction and admission to operation by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, as well as the corresponding certificates issued shall be recognised by the authorities, the rail transport undertakings and the infrastructure managers in the other Contracting States, without the need for another examination and another technical admission with a view to circulation and use on the territories of those other States.

Article 7

Construction prescriptions applicable to vehicles

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,
- b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

§ 2 In the absence of provisions in the Annexes to the APTU Uniform Rules, technical admission shall be based on the generally recognised technical rules. A technical standard, even if it has not been validated in accordance with the procedure laid down in the APTU Uniform Rules, shall constitute the proof that the know-how contained in that standard represents a generally recognised technical rule.

§ 3 In order to permit technical developments, derogations from the generally recognised

technical rules and from the construction prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules shall be allowed on condition that proof exists

- a) that at least the same level of safety as when those rules and those prescriptions are observed,
- b) and also that interoperability

remain assured.

- § 4 When a Contracting State intends to admit, in accordance with § 2 or § 3, a railway vehicle it shall inform the Secretary General of the Organisation without delay. He shall notify the other Contracting States of this. Within one month after the reception of the notification by the Secretary General, a Contracting State may ask for the convocation of the Committee of Technical Experts in order that it ascertains whether the conditions for the application of § 2 or § 3 are fulfilled. The Committee shall reach its decision on this within three months after the receipt, by the Secretary General, of the request for convocation.

Article 8

Construction prescriptions applicable to other material

- § 1 In order to be admitted to use in international traffic other railway material must satisfy the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.
- § 2 Article 7 §§ 2 to 4 shall apply *mutatis mutandis*.
- § 3 The obligations of the Contracting States, arising for them from the European Agreement on the Main International Railway Lines (AGC) of 31 May 1985 and from the European Agreement on the Main International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1 February 1991, to which they also are Contracting Parties, shall remain unaffected.

Article 9
Operation prescriptions

- § 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the Annexes to the APTU Uniform Rules.
- § 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the Annexes to the APTU Uniform Rules and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

Article 10
Technical admission

- § 1 The grant of technical admission (admission of a type of construction, admission to operation) shall be attached to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle.
- § 2 An application for technical admission may be made by :
- a) the manufacturer,
 - b) a rail transport undertaking,
 - c) the keeper of the vehicle,
 - d) the owner of the vehicle.

The application may be made to any competent authority, referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

- § 3 A person who applies for an admission to operation for railway vehicles by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, letter b)), must attach to his application the certificate of admission of a type of construction, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for admission to operation correspond to that type of construction.
- § 4 Technical admission must be granted irrespective of the quality of the applicant.
- § 5 Technical admission shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.
- § 6 An admission of a type of construction may be withdrawn when safety, public health or respect for the environment are no longer assured with the circulation of railway vehicles which have been or are to be built in conformity with that type of construction.
- § 7 Admission to operation may be withdrawn
- a) when the railway vehicle no longer satisfies the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of its admission under Article 7 § 2 or § 3 or the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID and if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time;
 - b) when stipulations and conditions, resulting from a limited admission under § 5, are not fulfilled or complied with.
- § 8 Only the authority which has granted the admission of a type of construction or the admission to operation may withdraw it.
- § 9 The admission to operation shall be suspended

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of admission pursuant to Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID are not carried out;
 - b) if in case of severe damage to a railway vehicle the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
 - c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules;
 - d) when the competent authority so decides.
- § 10 The admission to operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service must be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.
- § 11 In the absence of provisions in these Uniform Rules the procedure of technical admission shall be governed by the national law of the Contracting State in which an application for technical admission is made.

Article 11 **Certificates**

- § 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called : "Certificate of admission of a type of construction" and "Certificate of admission to operation".
- § 2 The certificate of admission of a type of construction must specify :
- a) the manufacturer of the type of construction of a railway vehicle;

- b) all the technical characteristics necessary to identify the type of construction of a railway vehicle;
- c) if appropriate, the special conditions of circulation for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction.

§ 3 The certificate of admission to operation must specify :

- a) the keeper of the railway vehicle;
- b) all the technical characteristics necessary to identify the railway vehicle; this may also be done by reference to the certificate of admission of a type of construction;
- c) if appropriate, the special conditions of circulation for the railway vehicle;
- d) if appropriate, the period of its validity;
- e) the servicing of a railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID as well as the other technical examinations relating to elements of construction and to specified equipment of the vehicle.

§ 4 The certificates must be printed in at least two languages of which one at least must be chosen from among the working languages of the Organisation.

Article 12

Uniform models

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform models of "Certificate of admission of a type of construction" and of "Certificate of admission to operation". They shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 2 Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply *mutatis mutandis*.

Article 13

Data bank

§ 1 A data bank concerning railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be established and updated under the responsibility of the Organisation.

§ 2 The competent authorities, or if appropriate the bodies authorised by them to admit a railway vehicle to operation, shall transmit to the Organisation, without delay, the data necessary for the purposes of these Uniform Rules relating to vehicles admitted to circulation in international traffic. The Committee of Technical Experts shall establish which are the necessary data. Only those data shall be registered in the data bank. In all cases, withdrawals from service, official immobilisations, withdrawals of admission to operation and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Organisation.

§ 3 The data registered in the data bank shall only be considered as *prima facie* evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 4 The registered data may be consulted by :

- a) the Contracting States,
- b) the rail transport undertakings engaged in international traffic having their place of business in a Contracting State,
- c) the infrastructure managers having their place of business in a Contracting State on whose infrastructure international traffic is carried out,
- d) the manufacturers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles,
- e) the keepers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles.

- § 5 The data to which the persons entitled referred to in § 4 have access as well as the conditions of that access shall be defined in an Annex to these Uniform Rules. This Annex shall be an integral part of these Uniform Rules. The text of this Annex shall be that decided by the Revision Committee according to the procedure referred to in Articles 16, 17 and 33 § 4 of the Convention.

Article 14 **Inscriptions and signs**

- § 1 Railway vehicles admitted to operation must bear
- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
 - b) the other inscriptions and signs prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules.
- § 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1, letter a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed according to § 1.
- § 3 Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply *mutatis mutandis*.

Article 15 **Maintenance**

The railway vehicles and the other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that their condition would not compromise in any way operational safety and would not harm the environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, the railway vehicles must be submitted for the servicing and the maintenance operations prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

Article 16**Accidents and severe damage**

- § 1 In case of accident or severe damage to railway vehicles, the infrastructure managers, if appropriate in common with the keepers and the transport undertakings concerned, shall be required
- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
 - b) to establish the causes of the accident or the severe damage.
- § 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations.
- § 3 The accidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority which admitted the vehicle to circulation. That authority may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.
- § 4 The competent authorities of the Contracting States shall inform the Organisation of the causes of accidents and severe damage in international traffic. The Committee of Technical Experts may, at the request of a Contracting State, examine the causes of serious accidents in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

Article 17**Immobilisation and rejection of vehicles**

The competent authority referred to in Article 5, another rail transport undertaking or an

infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of admission under Article 7 § 2 or § 3 as well as the construction and operation prescriptions contained in the Annex to RID, have been complied with.

Article 18

Non-compliance with the prescriptions

- § 1 Subject to § 2 and Article 10 § 9, letter c), the juridical consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated by the national law of the Contracting State of which the competent authority has granted the admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.
- § 2 The consequences in civil and penal law, resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the national law of the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19

Disputes

Two or more Contracting States, which have a dispute relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may refer it to the Committee of Technical Experts if they have not succeeded in resolving it by direct negotiation. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

Protocole
du 3 juin 1999

portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980
(Protocole 1999)

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée "COTIF 1980", la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,
- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,
- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,
- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,
- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,

- considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,
- considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,

l'Assemblée générale a décidé ce qui suit :

Article premier
Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Article 2
Dépositaire provisoire

§ 1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres :

- a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,
- b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

- § 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.
- § 2 Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.
- § 3 Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.
- § 4 L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Article 4

Entrée en vigueur

- § 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.
- § 2 Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Article 5**Déclarations et réserves**

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Article 6**Dispositions transitoires**

- § 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :
- a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,
 - b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et
 - c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).
- § 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.
- § 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

- § 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.
- § 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne :
- a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,
 - b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,
 - c) le paiement des contributions,
 - d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres a) à c) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

- § 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980.
- § 7 Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :
- a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;

- b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 sus-visé.

Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

- § 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.
- § 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Article 7

Textes du Protocole

- §1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.
- § 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

**Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF)**

du 9 mai 1980

dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

- § 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée "l'Organisation".
- § 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.
- § 3 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.
- § 4 L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.
- § 5 Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.
- § 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Article 2**But de l'Organisation**

- § 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment
- a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :
 - 1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;
 - 2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
 - 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
 - 4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;
 - b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;
 - c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;
 - d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
 - e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;
 - f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2 L'Organisation peut

- a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;
- b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3

Coopération internationale

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 4

Reprise et transfert d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

- § 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.
- § 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

Article 5

Obligations particulières des Etats membres

- § 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à :
- a) éliminer toute procédure inutile,
 - b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,
 - c) simplifier les contrôles frontaliers.
- § 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.
- § 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

Article 6**Règles uniformes**

- § 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par :
- a) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)", formant l'Appendice A à la Convention,
 - b) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)", formant l'Appendice B à la Convention,
 - c) le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)", formant l'Appendice C à la Convention,
 - d) les "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'Appendice D à la Convention,
 - e) les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)", formant l'Appendice E à la Convention,
 - f) les "Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)", formant l'Appendice F à la Convention,
 - g) les "Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)", formant l'Appendice G à la Convention,
 - h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.
- § 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7**Définition de la notion "Convention"**

Dans les dispositions qui suivent, l'expression "Convention" couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

Titre II**Dispositions communes****Article 8****Droit national**

- § 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.
- § 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.
- § 3 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 9**Unité de compte**

- § 1 L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.
- § 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.
- § 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée

par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

- § 4 Pour un Etat Membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices est considérée comme étant égale à trois francs or. Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900. La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.
- § 5 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.
- § 6 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Article 10

Dispositions complémentaires

- § 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.
- § 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

Article 11**Caution judiciaire**

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Article 12**Exécution de jugements. Saisies**

- § 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.
- § 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.
- § 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.
- § 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.
- § 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui ex-

ploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titre III

Structure et fonctionnement

Article 13

Organes

- § 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :
- a) l'Assemblée générale,
 - b) le Comité administratif,
 - c) la Commission de révision,
 - d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
 - e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
 - f) la Commission d'experts techniques,
 - g) le Secrétaire général.
- § 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.
- § 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.
- § 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14
Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale :

- a) établit son règlement intérieur;
- b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);
- c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);
- d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;
- e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
- f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);
- g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);
- h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);
- i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);

- j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);
 - k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);
 - l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);
 - m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);
 - n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1);
 - o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1);
 - p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43);
 - q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.
- § 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).
- § 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.
- § 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

- § 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.
- § 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,
- a) des Etats non membres de l'Organisation,
 - b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,
- peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15 **Comité administratif**

- § 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.
- § 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.
- § 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5 Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le statut du personnel de l'Organisation;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;
- e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;
- f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;
- g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;
- h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);
- i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);
- j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1);
- k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné;

- l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;
 - m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));
 - n) contrôle la gestion du Secrétaire général;
 - o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;
 - p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;
 - q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);
 - r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).
- § 6 Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.
- § 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.
- § 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.
- § 9 Le président du Comité :

- a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;
- b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;
- c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;
- d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Article 16 **Commissions**

- § 1 Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.
- § 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.
- § 3 Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.
- § 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

- a) des Etats non membres de l'Organisation,
- b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,
- c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17**Commission de révision**

- § 1 La Commission de révision :
- a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;
 - b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.
- § 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Article 18**Commission d'experts du RID**

- § 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.
- § 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 19**Commission de la facilitation ferroviaire**

- § 1 La Commission de la facilitation ferroviaire :
- a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;
 - b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.
- § 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 20**Commission d'experts techniques**

§ 1 La Commission d'experts techniques

- a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;
- d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;
- e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter: elle ne peut en aucun cas les modifier.

Article 21

Secrétaire général

- § 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.
- § 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.
- § 3 Le Secrétaire général doit notamment :
- a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);
 - b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;
 - c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);
 - d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
 - e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
 - f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);
 - g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;
 - h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);
 - i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

- j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
 - k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
 - l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;
 - m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;
 - n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;
 - o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;
 - p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.
- § 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Article 22**Personnel de l'Organisation**

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 23**Bulletin**

- § 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.
- § 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Article 24**Listes des lignes**

- § 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes :
- a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
 - b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.
- § 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve :
- a) la liste des lignes ferroviaires CIV,
 - b) la liste des lignes ferroviaires CIM.
- § 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de

navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

- § 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.
- § 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Titre IV

Finances

Article 25

Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

- § 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.
- § 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.
- § 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26**Financement des dépenses**

- § 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.
- § 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :
- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
 - b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.
- § 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.
- § 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :
- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;
 - b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

- § 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.
- § 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.
- § 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.
- § 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).
- § 9 Les montants non recouverts sont couverts par des ressources de l'Organisation.
- § 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.
- § 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27**Vérification des comptes**

- § 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).
- § 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :
- a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
 - b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
 - c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
 - d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
 - e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.
- § 3 Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.
- § 4 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

- § 5 Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du Secrétaire général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.
- § 6 Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants : "J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour la période budgétaire qui s'est terminée le 31 décembre L'examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs que j'ai jugé nécessaire dans la circonstance." Cette attestation indique, selon le cas, que
- a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;
 - b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;
 - c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;
 - d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.
- § 7 Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne :
- a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;
 - b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :
 - 1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;
 - 2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;

3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
 4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
 5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;
- c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :
1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
 2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
 3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
 4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
 5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;
- d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

- § 8 Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer des critiques dans son rapport sans donner préalablement au Secrétaire général la possibilité de s'expliquer.
- § 9 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.
- § 10 Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pas obtenu de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.

Titre V

Arbitrage

Article 28

Compétence

- § 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.
- § 2 Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.
- § 3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 29

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

- a) l'objet du différend,
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

Article 30

Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

§ 4 L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 31

Procédure. Frais

§ 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

- a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

Article 32**Prescription. Force exécutoire**

- § 1 La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.
- § 2 La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre VI**Modification de la Convention****Article 33****Compétence**

- § 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.
- § 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.
- § 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxièmes phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.
- § 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les
- a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;

- b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1^{er}, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;
- c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1^{er}, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;
- d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1^{er}, 4, 5 et 7 à 12;
- e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1^{er}, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;
- f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;
- g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Article 34**Décisions de l'Assemblée générale**

- § 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.
- § 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.
- § 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.
- § 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.
- § 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.
- § 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.
- § 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se

sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35

Décisions des Commissions

- § 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.
- § 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.
- § 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.
- § 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre

l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui :

- a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);
- b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);
- c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII

Dispositions finales

Article 36

Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37**Adhésion à la Convention**

- § 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.
- § 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.
- § 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.
- § 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.
- § 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38**Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique**

- § 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.
- § 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.
- § 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer

leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 39

Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 40

Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence :

- a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;
- b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;
- c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41

Dénonciation de la Convention

- § 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.
- § 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 42

Déclarations et réserves à la Convention

- § 1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.
- § 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

Article 43

Dissolution de l'Organisation

- § 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

- § 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

Article 44

Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Article 45

Textes de la Convention

- § 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.
- § 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

**Protocole sur les privilèges et immunités
de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
(OTIF)**

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

- § 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :
- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
 - b) en cas d'action civile intentée par un tiers;
 - c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
 - d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.
- § 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2

Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Article 3**Exonération d'impôts**

- § 1 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.
- § 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.
- § 3 Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 4**Exonération de droits et taxes**

- § 1 Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.
- § 2 Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.
- § 3 L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5**Activités officielles**

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 6**Transactions monétaires**

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Article 7**Communications**

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 8**Privilèges et immunités des représentants des Etats**

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;
- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 9

Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;
- d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de

l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

- e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;
- f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 10

Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions :

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;
- d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11**But des privilèges et immunités accordés**

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont :

- a) les Etats membres, pour leurs représentants;
- b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;
- c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 12**Prévention d'abus**

§ 1 Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13**Traitement des propres ressortissants**

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés :

- a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
- b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
- c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14**Accords complémentaires**

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

**Règles uniformes concernant le contrat de transport international
ferroviaire des voyageurs
(CIV - Appendice A à la Convention)**

**Titre premier
Généralités**

**Article premier
Champ d'application**

- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.
- § 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.
- § 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.
- § 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.
- § 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gé-

rée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) "véhicule" désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Article 4

Dérogations

- § 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.
- § 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.
- § 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

- § 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

- § 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.
- § 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.
- § 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7**Titre de transport**

- § 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.
- § 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :
- a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.
- § 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.
- § 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.
- § 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8**Paiement et remboursement du prix de transport**

- § 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.
- § 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9**Droit au transport. Exclusion du transport**

- § 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir :
- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
 - b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
 - c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.
- § 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui :
- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
 - b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,
- et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10**Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11**Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée**

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III**Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules****Chapitre I****Dispositions communes****Article 12****Objets et animaux admis**

- § 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.
- § 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.
- § 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

- § 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13

Vérification

- § 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.
- § 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

Chapitre II

Colis à main et animaux

Article 15

Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III**Bagages****Article 16****Expédition des bagages**

- § 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.
- § 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.
- § 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.
- § 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17**Bulletin de bagages**

- § 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.
- § 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages :
- a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire :

- a) son nom et son adresse,

- b) le lieu de destination.

Article 21

Droit de disposer des bagages

- § 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.
- § 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

Livraison

- § 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.
- § 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination :
- a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.
- § 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

- § 4 A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.
- § 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.
- § 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.
- § 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.
- § 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV

Véhicules

Article 23

Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24**Bulletin de transport**

- § 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.
- § 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.
- § 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport :
- a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
- § 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25**Droit applicable**

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV**Responsabilité du transporteur****Chapitre I****Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs****Article 26****Fondement de la responsabilité**

- § 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.
- § 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :
- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
 - c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
- § 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27

Domages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Domages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

- § 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.
- § 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Autres moyens de transport

- § 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.
- § 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

- § 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II

Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

Article 32

Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

- § 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.
- § 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :
- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 - b) une faute du voyageur ou
 - c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
- § 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III

Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1

Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

- § 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.
- § 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35**Exonération de responsabilité**

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2**Bagages****Article 36****Fondement de la responsabilité**

- § 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.
- § 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- § 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :
- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
 - b) nature spéciale des bagages;
 - c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37**Charge de la preuve**

- § 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.
- § 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38**Transporteurs subséquents**

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39**Transporteur substitué**

- § 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.
- § 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

- § 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.
- § 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.
- § 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.
- § 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40

Présomption de perte

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.
- § 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.
- § 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

- § 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41

Indemnité en cas de perte

- § 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :
- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;
 - b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

- § 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

- § 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.
- § 2 L'indemnité n'excède pas :
- a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

- b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 43

Indemnité en cas de retard à la livraison

- § 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :
- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

- § 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.
- § 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.
- § 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.
- § 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Section 3

Véhicules

Article 44

Indemnité en cas de retard

- § 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'exécède pas le prix du transport.
- § 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'exécède pas le prix du transport.

Article 45

Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'exécède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46

Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

- § 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'exécède pas 1 400 unités de compte.
- § 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 47**Droit applicable**

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV**Dispositions communes****Article 48****Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49**Conversion et intérêts**

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

- § 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.
- § 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52

Autres actions

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.
- § 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

Titre V
Responsabilité du voyageur

Article 53
Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu
1. des articles 10, 14 et 20,
 2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
 3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),
- ou
- b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constataion de perte partielle ou d'avarie

- § 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état

de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

- § 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
- § 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 55

Réclamations

- § 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
- § 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.
- § 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56

Transporteurs qui peuvent être actionnés

- § 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

- § 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.
- § 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.
- § 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
- § 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
- § 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
- § 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57

For

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

- § 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

- § 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

- § 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

- § 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
 - 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 - 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
 - 1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
 - 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;
- c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60

Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

- a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VII**Rapports des transporteurs entre eux****Article 61****Partage du prix de transport**

- § 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.
- § 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62**Droit de recours**

- § 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :
- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
 - b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
 - c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.
- § 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63**Procédure de recours**

- § 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.
- § 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.
- § 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
- § 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
- § 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.
- § 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64**Accords au sujet des recours**

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

**Règles uniformes concernant le contrat de transport
international ferroviaire des marchandises
(CIM - Appendice B à la Convention)**

**Titre premier
Généralités**

**Article premier
Champ d'application**

- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.
- § 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.
- § 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.
- § 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

- § 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.
- § 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :
- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
 - b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.
- § 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet. Lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Article 4

Déroptions

- § 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.
- § 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.
- § 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

- § 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.
- § 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.
- § 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.
- § 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

- § 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.
- § 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.
- § 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.
- § 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.
- § 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

- § 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :
- a) le lieu et la date de son établissement;
 - b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
 - c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
 - d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);

- e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) le lieu de livraison;
- g) le nom et l'adresse du destinataire;
- h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
- j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
- k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
- l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
- m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
- n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
- o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;
- p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

- § 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :
- a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
 - b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
 - c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
 - d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
 - e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
 - f) l'itinéraire convenu;
 - g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;
 - h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

- § 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :
- a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou
 - b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

- § 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.
- § 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9

Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10

Paiement des frais

- § 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.
- § 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11

Vérification

- § 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.
- § 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.
- § 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 12

Force probante de la lettre de voiture

- § 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
- § 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de

voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

- § 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.
- § 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

- § 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.
- § 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14

Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15**Accomplissement des formalités administratives**

- § 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.
- § 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.
- § 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.
- § 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :
- a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;
 - b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;
 - c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

- § 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.
- § 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.
- § 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.
- § 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16

Délais de livraison

- § 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.
- § 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :
- a) pour les wagons complets
 - délai d'expédition 12 heures,
 - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
 - b) pour les envois de détail

- délai d'expédition 24 heures.
- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

a) envois empruntant

- des lignes dont l'écartement des rails est différent,
- la mer ou une voie de navigation intérieure,
- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17

Livraison

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison :

- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur :

- a) d'arrêter le transport de la marchandise;
- b) d'ajourner la livraison de la marchandise;

- c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire :

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il :

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Article 19**Exercice du droit de disposition**

- § 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.
- § 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.
- § 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.
- § 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.
- § 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.
- § 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.
- § 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20**Empêchements au transport**

- § 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.
- § 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Article 21**Empêchements à la livraison**

- § 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.
- § 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.
- § 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.
- § 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Article 22**Conséquences des empêchements au transport et à la livraison**

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

- a) sa demande d'instructions,
- b) l'exécution des instructions reçues,
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

- § 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.
- § 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III

Responsabilité

Article 23

Fondement de la responsabilité

- § 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.
- § 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- § 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :
- a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des mar-

- chandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
 - c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;
 - d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
 - e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;
 - f) transport d'animaux vivants;
 - g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

- § 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

- § 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25

Charge de la preuve

- § 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.
- § 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.
- § 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 26

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 27

Transporteur substitué

- § 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

- § 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.
- § 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.
- § 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.
- § 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.
- § 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

- § 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.
- § 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été

applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

- § 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.
- § 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.
- § 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.
- § 4 A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30**Indemnité en cas de perte**

- § 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.
- § 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.
- § 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.
- § 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31**Responsabilité en cas de déchet de route**

- § 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :
- a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;
 - b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

- § 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.
- § 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.
- § 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.
- § 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

Article 32

Indemnité en cas d'avarie

- § 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.
- § 2 L'indemnité n'excède pas :
- a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;
 - b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.
- § 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.
- § 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33**Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison**

- § 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'exécède pas le quadruple du prix de transport.
- § 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.
- § 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'exécède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.
- § 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.
- § 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.
- § 6 Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34**Dédommagement en cas de déclaration de valeur**

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35**Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison**

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36**Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37**Conversion et intérêts**

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

- § 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

- § 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :

- a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
- b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

- § 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

- § 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

- § 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.
- § 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 39

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 40

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 41**Autres actions**

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.
- § 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

Titre IV**Exercice des droits****Article 42****Procès-verbal de constatation**

- § 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.
- § 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
- § 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43**Réclamations**

- § 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
- § 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.
- § 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.
- § 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.
- § 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.
- § 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44**Personnes qui peuvent actionner le transporteur**

- § 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent :
- a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a
1. retiré la lettre de voiture,
 2. accepté la marchandise ou
 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

- b) au destinataire à partir du moment où il a
1. retiré la lettre de voiture,
 2. accepté la marchandise ou
 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 45

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de

voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

- § 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
- § 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.
- § 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
- § 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
- § 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46

For

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :
- a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou
 - b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47

Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci
 1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;
- c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;

- d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 48 **Prescription**

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;
- c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;
- d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2 La prescription court pour l'action :

- a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

- § 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.
- § 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.
- § 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V

Rapports des transporteurs entre eux

Article 49

Décompte

- § 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.
- § 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Article 50

Droit de recours

- § 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
 - b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
 - c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.
- § 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51

Procédure de recours

- § 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.
- § 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.
- § 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
- § 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 52

Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

**Règlement concernant le transport international ferroviaire
des marchandises dangereuses
(RID - Appendice C à la Convention)**

**Article premier
Champ d'application**

§ 1 Le présent Règlement s'applique :

- a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,
- b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

**Article 2
Exemptions**

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

**Article 3
Restrictions**

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4
Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5
**Type de trains admis. Transport comme colis à main,
bagages ou à bord des véhicules automobiles**

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption :

- a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;
- b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'Annexe.

Article 6
Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

* * *

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

**Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules
en trafic international ferroviaire
(CUV - Appendice D à la Convention)**

**Article premier
Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

**Article 2
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

- a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

- § 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :
- a) l'indication du détenteur;
 - b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;
 - c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
 - d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.
- § 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

- § 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.
- § 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.
- § 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

- § 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.
- § 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6

Présomption de perte d'un véhicule

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.
- § 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.
- § 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dis-

pose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

Article 7

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8

Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9**Responsabilité pour les agents et autres personnes**

- § 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.
- § 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10**Autres actions**

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.
- § 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.
- § 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11**For**

- § 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 12

Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court :

- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;
- b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

**Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation
de l'infrastructure en trafic international ferroviaire
(CUI - Appendice E à la Convention)**

**Titre premier
Généralités**

**Article premier
Champ d'application**

- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.
- § 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :
- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
 - b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

- § 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

- § 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;
- c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;
- d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;
- e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;
- f) "licence" désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,
 - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
 - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Article 4

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Titre II

Contrat d'utilisation

Article 5

Contenu et forme

- § 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.
- § 2 Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes :
- a) l'infrastructure à utiliser,
 - b) l'étendue de l'utilisation,
 - c) les prestations du gestionnaire,
 - d) les prestations du transporteur,
 - e) le personnel à employer,
 - f) les véhicules à utiliser,
 - g) les conditions financières.
- § 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence

d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

- § 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.
- § 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.
- § 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.
- § 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Article 7

Durée du contrat

- § 1 Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.
- § 2 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque :
- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;

- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
 - 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
 - 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
- d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 3 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 4 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 5 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 6 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d) et du § 5.

Titre III
Responsabilité

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

- a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV
 - 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 - 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
 - 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

- b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Article 9

Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

- a) en cas de dommages corporels

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;
- b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- § 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.
- § 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Article 10

Causes concomitantes

- § 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.
- § 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

- § 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Article 11

Domages-intérêts en cas de mort

- § 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent :
- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
 - b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.
- § 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

Article 12

Domages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent :

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 13**Réparation d'autres préjudices corporels**

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Article 14**Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 15**Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 16

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19

Autres actions

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.
- § 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

Article 20
Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titre IV
Actions des auxiliaires

Article 21
Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

- § 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.
- § 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

Titre V
Exercice des droits

Article 22
Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Article 23**Recours**

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

Article 24**For**

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

Article 25**Prescription**

- § 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.
- § 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.
- § 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.
- § 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

- § 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.
- § 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international

(APTU - Appendice F à la Convention)

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme :

- a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) "matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;

- f) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- g) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;
- h) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;
- i) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;
- j) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- k) "norme technique" désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;
- l) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;
- m) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

But

- § 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :
- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;

- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
 - c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.
- § 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.
- § 3 Dans la mesure du possible :
- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
 - b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4

Elaboration de normes et prescriptions techniques

- § 1 L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.
- § 2 La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

Article 5

Validation de normes techniques

- § 1 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :
- a) tout Etat partie;

- b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de la validation d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 6

Adoption de prescriptions techniques uniformes

§ 1 Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme :

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 7**Forme des demandes**

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

Article 8**Annexes techniques**

§ 1 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après :

- a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);
- b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);
- c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);
- d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);
- e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);
- f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);
- g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);
- h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

- § 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.
- § 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

Article 9

Déclarations

- § 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
- § 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.
- § 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10**Abrogation de l'Unité Technique**

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 11**Primauté des Annexes**

- § 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.
- § 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :
- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
 - b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Annexe 1**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires****A. Ecartement**

1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1688 mm)
6. Autres chemins de fer

B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
3. ...

C. ...**Annexe 2****Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction****A. Systèmes d'alimentation en énergie**

1. Courant continu 3000 V
2. Courant continu 1500 V et moins
3. Courant alternatif 25 kV / 50 Hz
4. Courant alternatif 15 kV / 16 $\frac{2}{3}$ Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

Annexe 3

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons

Annexe 4

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures

Annexe 5

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure

Annexe 6

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation

Annexe 7

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information

Annexe 8

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire

* * *

Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

**Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire
utilisé en trafic international
(ATMF - Appendice G à la Convention)**

**Article premier
Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

**Article 2
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :

- a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

- f) "admission technique" désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;
- g) "admission de type de construction" désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;
- h) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par l'autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;
- i) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- j) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;
- k) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
 - a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,
 - b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID,
 - c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 4 **Procédure**

§ 1 L'admission technique s'effectue :

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 1. l'admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
 2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

Article 5 **Autorité compétente**

§ 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6

Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7

Prescriptions de construction applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :

- a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;
- b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

§ 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :

- a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions

b) ainsi que l'interopérabilité

restent garanties.

§ 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8

Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

§ 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

- § 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Admission technique

- § 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.
- § 2 L'admission technique peut être demandée par :
- a) le constructeur,
 - b) une entreprise de transport ferroviaire,
 - c) le détenteur du véhicule,
 - d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

- § 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.
- § 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.
- § 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.

§ 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.

§ 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :

- a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
- b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.

§ 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :

- a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;
- b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;
- d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

Article 11

Certificats

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

- a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :

- a) le détenteur du véhicule ferroviaire;
- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;

- d) le cas échéant, sa durée de validité;
 - e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.
- § 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Article 12

Modèles uniformes

- § 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.
- § 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 13

Banque de données

- § 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.
- § 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

- § 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.
- § 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par :
- a) les Etats parties;
 - b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;
 - c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;
 - d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;
 - e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.
- § 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

Article 14

Inscriptions et signes

- § 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :
- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
 - b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en

trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 15

Maintenance

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

Article 16

Accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3 Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à

l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

- § 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

Article 18

Non-respect des prescriptions

- § 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.
- § 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

Po zaznajomieniu się z powyższym Protokołem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- został on uznany za słuszny zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
- jest on przyjęty, ratyfikowany i potwierdzony,
- będzie on niezmiennie zachowywany.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 16 września 2002 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*
L.S.

Prezes Rady Ministrów: *L. Miller*