

PROTOKÓŁ

z dnia 3 czerwca 1999 r.

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

(Dz. U. z dnia 6 czerwca 2007 r.)

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

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 Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).

- Przekonane o potrzebie i użyteczności organizacji międzyrządowej 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 założeniu 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 w 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 zwoleje 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 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 ujednoliconych 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 przejściem 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 ujednoczonym 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 ujednoczonych CIM, Przepisów ujednoczonych CUV lub Przepisów ujednoczonych 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 ujednoczonym CIV lub Przepisom ujednoczonym 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 ujednoczonym CUV lub Przepisom ujednoczonym 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 wakatów 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 zdania 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 zatwierzonego 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 żegluga 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 z 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 wypowiedające 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. Jedyny 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 wypowiedzie 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 dotyczącym 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 wnioskiem 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 Międzrządowej 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 jakiegokolwiek 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 ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV- załącznik A do Konwencji)

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

§ 1. Niniejsze Przepisy ujednolicone 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 ujednolicone.

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

§ 5. Niniejszych Przepisów ujednoliconych 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 ujednoliconych może, gdy zwróci się z wnioskiem o przystąpienie do niniejszej Konwencji, złożyć oświadczenie o stosowaniu niniejszych Przepisów ujednoliconych 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 ujednolicone 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 ujednoczone 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 ujednoczonych.

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 ujednoczonych.

§ 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 poświadczyc 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 koleją, 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 ujednoczonych.

§ 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 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. 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 trwałe:

- 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 ujednoliconych i bez uszczerbku dla swojego ewentualnego prawa regresu.

§ 4. Niniejsze Przepisy ujednolicone nie będą dotyczyć jakiegokolwiek 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 umyślowego 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 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 ujednoczonych 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 ujednoczonymi.

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 przedsięwzięcie 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 wynikać, 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 wynikała. 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. Jakikolwiek 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 ujednoczonych.

§ 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 1.200 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 8.000 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 przekaze 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 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 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 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. 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 nieprzebrzegania 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 sytuacji staranności nie mógł uniknąć i których skutkiem 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 protokolarnie, 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 wnosić 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 wnosić 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 należyce 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 ujednoczonych 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 podróży - 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 wznawia 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 ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM - załącznik B do konwencji)

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Zakres stosowania

§ 1. Przepisy ujednoczone 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 ujednoczone 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 ujednoczonym.

§ 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 ujednoczone.

§ 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 ujednoczone, 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 ujednoczone 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 ujednoczonych.

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 ujednoczonym wzorem. Jednakże brak, nieprawidłowości lub utrata listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu, podlegającej w dalszym ciągu postanowieniom Przepisów Ujednoczonych.

§ 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. Ujednolicone 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 szkodę 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 wynikała. 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. Jakikolwiek 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 ujednoliconymi międzynarodowej konwencji dotyczącej bezpośredniego międzynarodowego przewozu kolejami, gdy zawiera ona takie samo domniemanie na korzyść przesyłek nadanych zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoliconymi.

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. Otrzymałszy 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 wypłacenia 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 ujednoliconym, 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 wnosić 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 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 46

Właściwość sądów

§ 1. Na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych 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 ujednoczone 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 ujednolicone o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej
(CUV - załącznik D do konwencji)**

Artykuł 1

Zakres stosowania

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

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoliconych 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 odnaleziony 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 postoju 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 ujednoczone, 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 ujednoczonych 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 ujednoczonymi 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 pojazdu 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 ujednoczone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej

(CUI - załącznik E do Konwencji)

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

§ 1. Niniejsze Przepisy ujednoczone stosuje się do każdej umowy o użytkowanie infrastruktury kolejowej w celu prowadzenia przewozów międzynarodowych w rozumieniu Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM. Przepisy stosuje się niezależnie od siedziby i przynależności państwowej stron umowy. Niniejsze Przepisy ujednoczone 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 ujednoczonych 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) "świadectwo 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 ujednolicone 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 ujednoliconych 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 cieleśne (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 której 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 zażądadają.

§ 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 ujednoczonych 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 ciężącej 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 ujednoczonych.

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 ujednoczonych CIV lub na podstawie Przepisów ujednoczonych 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 ujednoczonych 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 ujednoczonych 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 ujednoczone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU - załącznik F do konwencji)

Artykuł 1

Zakres stosowania

Niniejsze Przepisy ujednoczone ustalają tryb zatwierdzenia norm technicznych i przyjmowania ujednoczonych przepisów technicznych dla taboru kolejowego przeznaczonego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoczonych 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 ujednoczonych,
- 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) "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 ujednoliconych 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 zdatności do ruchu w komunikacji międzynarodowej,
- c) uwzględnianie ochrony środowiska naturalnego i zdrowia publicznego.

§ 2. Przy zatwierdzaniu norm technicznych lub przyjmowaniu ujednoliconych 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 ujednolicone 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 ujednoliconych 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 ujednoczonych:

- a) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące wszystkich pojazdów kolejowych (załącznik 1),
- b) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych (załącznik 2),
- c) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące wagonów towarowych (załącznik 3),
- d) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące wagonów osobowych (załącznik 4),
- e) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące instalacji infrastruktury innych niż wymienione pod lit. f (załącznik 5),
- f) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące systemów bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem (załącznik 6),
- g) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące systemów technologii informacji (załącznik 7),
- h) normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne dotyczące wszelkich innych urządzeń kolejowych (załącznik 8).

§ 2. Załączniki stanowią integralną część niniejszych Przepisów ujednoczonych. 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 ujednociony 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 sprzeciw, 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 ujednocione 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 ujednocione 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).

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK Nr 1

Normy techniczne i ujednocione przepisy techniczne dotyczące wszystkich pojazdów kolejowych.

A. Szerokość toru:

1. Koleje o normalnej szerokości toru (1.435 mm)
2. Koleje o szerokim torze (rosyjski 1.520 mm)
3. Koleje o szerokim torze (fiński 1.524 mm)
4. Koleje o szerokim torze (irlandzki 1.600 mm)
5. Koleje o szerokim torze (iberyjski 1.688 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 Nr 2

Normy techniczne i ujednocione przepisy techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych

A. Systemy zasilania w energię elektryczną:

1. Prąd stały 3.000 V
2. Prąd stały 1.500 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 Nr 3

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów towarowych

ZAŁĄCZNIK Nr 4

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów osobowych

ZAŁĄCZNIK Nr 5

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące instalacji infrastruktury

ZAŁĄCZNIK Nr 6

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemów bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem

ZAŁĄCZNIK Nr 7

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemów technologii informacji

ZAŁĄCZNIK Nr 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 ujednoczonymi.

§ 2. Celem dopuszczenia technicznego jest sprawdzenie czy pojazdy kolejowe odpowiadają:

- a) przepisom o budowie zawartym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych 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 następujących 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. Świadectwo 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 ujednolicone

§ 1. Organizacja ustala wzory ujednolicone "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 ujednoliczonych, 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 ujednoliczonych określa dane, do których mają dostęp osoby uprawnione, o których mowa w § 4 jak również warunki tego dostępu. Załącznik stanowi integralną część Przepisów ujednoliczonych. 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 ujednoliczonymi oraz
- b) inne napisy i znaki przewidziane w załącznikach do Przepisów ujednoliczonych 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 bezpieczeństwa 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 ujednoliczonych APTU, w szczególności

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, szczególne 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.

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.