



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 111-41-02

Druk nr 359
Warszawa, 8 kwietnia 2002 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie zawiadamiam Pana Marszałka, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

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

którego ratyfikacja - zdaniem Rady Ministrów - nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję tekst wymienionego Protokołu wraz z uzasadnieniem.

W razie niezgłoszenia, w terminie 30 dni - zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o umowach międzynarodowych - negatywnej opinii co do zasadności wyboru trybu ratyfikacji Protokołu, zostanie on przedstawiony Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

Uzasadnienie

Wniosku o ratyfikację Protokołu z dnia 3 czerwca 1999r., wprowadzającego zmiany do Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF) z dnia 9 maja 1980r.

Międzynarodowy system kolejowego prawa przewozowego, zawarty w Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF) istnieje już ponad 100 lat. Pierwsze międzynarodowe regulacje prawno-przewozowe zostały już zawarte w Konwencji o przewozie towarów (CIM), podpisanej w 1890r. w Berlinie i obejmowały wszystkie państwa Europy, w tym również Rosję. Analogiczne regulacje prawne, ale ustalające zasady przewozu osób i bagażu zostały zawarte w Konwencji o międzynarodowym przewozie osób (CIV), przyjętej w 1923r.

Wymienione Konwencje CIM i CIV, będące oddzielnymi umowami międzynarodowymi, regulującymi przewozy osób, bagażu i towarów zostały w 1980r. scalone i pod względem struktury przekształcone w jedną Konwencję o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF), złożoną z części zasadniczej, zawierającej przepisy publiczno-prawne, ustalające stosunki między państwami, wynikające z ich członkostwa w Międzypaństwowej Organizacji OTIF oraz z załączników obejmujących przepisy dotyczące przewozu osób, bagażu, towarów, wielkich kontenerów, wagonów prywatnych, materiałów niebezpiecznych i in.

Obecnie międzynarodowe przewozy osób, bagażu i towarów kolejami we wszystkich państwach Europy (z wyjątkiem Federacji Rosyjskiej, Białorusi i Estonii) oraz Algierii, Maroko, Tunezji, Iraku, Iranie i Syrii wykonywane są na podstawie Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF), ratyfikowanej przez państwa członkowskie Międzypaństwowej Organizacji OTIF i wprowadzonej w życie dnia 1 maja 1985r. Konwencja ta została ratyfikowana przez Polskę w 1985r. (Dz. U. z 1985r. nr 34, poz. 158 oraz zmiany do niej Dz. U. z 1997 r. nr 34, poz. 227).

Instytucje prawne zawarte w Konwencji COTIF zdały praktyczny egzamin w ich stosowaniu pomiędzy państwami członkowskimi, zarządami kolejowymi i ich klientami. W ostatnim czasie wydane przez Unię Europejską w odniesieniu do transportu kolejowego Dyrektywy Nr 440/91/CEE, Nr 95/18/CE i Nr 95/19/CE zobowiązały państwa członkowskie Konwencji COTIF do podjęcia odpowiednich działań w sprawie dostosowania jej przepisów do nowych ustaleń Unii Europejskiej.

Ostatnio postanowienia wymienionych Dyrektyw zostały odpowiednio zmodyfikowane i zastąpione nowymi następującymi Dyrektywami: Nr 2001/12/UE, Nr 2001/13/UE oraz Nr 2001/14/UE.

Podjęte przez Państwa członkowskie Międzypaństwowej Organizacji OTIF działania w sprawie dostosowania przepisów Konwencji COTIF do wytycznych Dyrektyw Unii Europejskiej trwały od listopada 1993r. do kwietnia 1999r. We wszystkich posiedzeniach Komisji Rewizyjnej OTIF aktywnie uczestniczył przedstawiciel Unii z prawem głosu, który reprezentował Unię jako Organizację Państw stosujących Konwencję COTIF.

Prace nad nową Konwencją COTIF zostały zakończone podpisaniem przez upoważnionych przedstawicieli Państw-Członków Międzypaństwowej Organizacji

OTIF Protokółu z dnia 3 czerwca 1999r., zawierającego zmiany do Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF) z dnia 9 maja 1980r.

W wyniku wniesienia do przepisów Konwencji COTIF nowych rozwiązań prawnych zawartych w Dyrektywach Unii Europejskiej dotyczących restrukturyzacji i demonopolizacji przedsiębiorstw kolejowych oraz w wyniku dostosowania instytucji prawnoprzewozowych tej Konwencji do nowych zmienionych zasad obrotu międzynarodowego w handlu i w transporcie, wprowadzonych zostało szereg zmian merytorycznych w treści stosunków prawnych pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a klientami związanych z przewozem towarów i osób w komunikacji międzynarodowej.

Z ważniejszych przyjętych zmian do Konwencji COTIF podaje się następujące zawarte:

1. w Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF) – w części zasadniczej zawierającej przepisy publiczno-prawne oraz ustalającej struktury i kompetencje Międzypaństwowej Organizacji OTIF:
 - rozszerzono cele Organizacji OTIF, a mianowicie stworzono możliwości prawne przystąpienia do OTIF regionalnych organizacji integracji gospodarczej np. Unii Europejskiej, utworzono nowe organy OTIF jak Komisję ds. ułatwień przewozów kolejowych, Komisję ekspertów technicznych, stanowisko Sekretarza Generalnego
2. w Aneksach do COTIF, przy czym w stosunku do obecnej Konwencji, nowymi Aneksami są Aneksy oznaczone literami od C do G:
 - a. Aneks A – Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV) i aneks B - Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), wspólne nowe regulacje:
 - zniesiono obowiązek przewozu i obowiązek stosowania taryf, wprowadzono obowiązek stosowania przepisów CIV i CIM, jeżeli tylko państwami wyjazdu i przeznaczenia są Państwa-Członkowskie OTIF, wprowadzono konsensualną umowę przewozu opartą na wzajemnym oświadczeniu woli, niezależnym od dokumentu przewozowego, wprowadzono podjęcie przewoźnika kolejowego i przewoźnika podwykonawcę odpowiedzialnego za przewóz tylko na części drogi przewozu, przyjęto zasadę odpowiedzialności przewoźnika wobec klientów za zarządzającego infrastrukturą;
 - b. Aneks A – Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV):
 - zwiększono kwotę odpowiedzialności przewoźnika w przypadku śmierci lub zranienia podróżnego, podwyższono kwoty odszkodowania za bagaż ręczny do podwójnej wysokości, również do podwójnej wysokości za przedmioty pozostawione w samochodzie, wprowadzono odpowiedzialność przewoźnika za odwołanie pociągu, za opóźnienie pociągu, za utratę połączenia;
 - c. Aneks B - Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego kolejowego przewozu towarów (CIM):
 - rozszerzono możliwość stosowania przepisów CIM na państwa nie będące członkami Organizacji OTIF, opracowano i przyjęto przepisy o przewozie wagonów stanowiących towar a nie środek przewozowy;

- d. Aneks C – Regulamin o międzynarodowym kolejowym przewozie towarów niebezpiecznych (RID):
 - wprowadzono obowiązek stosowania przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych niezależnie od wystawienia na towar dokumentu przewozowego;
- e. Aneks D – Przepisy ujednoczone o umowach użycia wagonów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUV):
 - wprowadzono różnicę pomiędzy dopuszczeniem technicznym wagonu do przewozu a użyciem wagonu, przyjęto zasadę równego traktowania wagonów kolejowych z wagonami prywatnymi;
- f. Aneks E – Przepisy ujednoczone o umowie użycia infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI):
 - przyjęto postanowienia ustalające wzajemne stosunki pomiędzy zarządzającym infrastrukturą i przewoźnikiem,
 - ustalono, że przepisy o odpowiedzialności są bezwzględnie obowiązujące, dotyczące umowy o użyciu infrastruktury,
 - obciążono zarządzającego infrastrukturą odpowiedzialnością za szkody finansowe wynikające z roszczeń opartych na Przepisach ujednoczonych CIV i CIM;
- g. Aneks F – Przepisy ujednoczone o legalizacji norm technicznych i o zatwierdzaniu przepisów technicznych stosowanych do urządzeń przeznaczonych do przewozu międzynarodowego (APTU):
 - opracowano i przyjęto przepisy dotyczące zatwierdzania norm technicznych i przepisów technicznych dla urządzeń kolejowych;
- h. Aneks G – Przepisy ujednoczone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do przewozu międzynarodowego (ATMF):
 - ustalono procedurę w sprawie dopuszczania pojazdów kolejowych do przewozu oraz wprowadzono obowiązek uzyskania świadectw na dopuszczone do przewozu urządzenia techniczne.

Zgodnie z artykułem 3 § 2 Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. sporządzonego we Wilnie, wprowadzającego zmiany do Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., Konwencja ta podlega ratyfikacji a dokumenty ratyfikacyjne każde państwo będące Stroną Konwencji powinno złożyć u Depozytariusza Tymczasowego, którym jest Międzyrządowa Organizacja OTIF.

Za dokonaniem ratyfikacji Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. przemawiają następujące argumenty:

1. zmiany wniesione do nowej zrewidowanej Konwencji COTIF uwzględniają ustalenia Dyrektyw Unii Europejskiej w sprawie restrukturyzacji i demonopolizacji dotychczasowych struktur przedsiębiorstw kolejowych, w tym również PKP,
2. w Konwencji COTIF zostały uaktualnione przepisy będące podstawą dla międzynarodowej wymiany handlowej z udziałem transportu kolejowego. Przepisy tej Konwencji stanowią podstawę przy ustaleniu warunków zawieranych umów handlowych o dostawę towarów, zawieranych między polskimi przedsiębiorstwami a innymi przedsiębiorstwami m.in. z państw członkowskich Unii,

3. system rozliczeń z tytułu przewozu pasażerów i towarów na podstawie przepisów Konwencji COTIF umożliwia szybkie otrzymywanie należności przewozowych za świadczone usługi przewozowe,
4. postanowienia Konwencji COTIF dopuszczają do przewozu innych potencjalnych przewoźników niekolejowych, wykonujących przewozy na własny rachunek,
5. postanowienia zrewidowanej Konwencji COTIF prowadzą do integracji polskiego transportu kolejowego z transportem kolejowym Państw-Członków Unii.

W związku z przyjęciem powyższych zmian w przepisach Konwencji COTIF stwierdza się, co następuje:

1. wejście w życie zrewidowanej Konwencji nie spowoduje żadnych skutków dla sektora finansów publicznych, ponieważ za niezgodne wykonanie zawartej umowy o przewóz towarów i osób, w stosunku do osób fizycznych i prawnych odpowiedzialność ponosi przewoźnik, Przewoźnik pobiera opłaty za świadczone usługi przewozowe od osób fizycznych i prawnych i za wyrządzoną im podczas przewozu szkody sam odpowiada, zgodnie z przepisami zawartymi w Konwencji,
2. zawarte zmiany Konwencji COTIF nie naruszają prawnego obowiązującego w Polsce w dziedzinie transportu kolejowego a jedynie stanowią uzupełnienie systemu prawa przewozowego w komunikacji krajowej, wprowadzonego ustawą Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. – tekst jednolity – Dz. U. z 2000r. Nr 50 poz. 601,
3. wejście w życie zrewidowanej Konwencji COTIF nie wymaga wprowadzenia zmian w ustawodawstwie krajowym dotyczącym przewozów osób i towarów transportem kolejowym, ponieważ przepisy tej Konwencji nie naruszają postanowień krajowego prawa transportowego,
4. przepisy Konwencji COTIF są zgodne z prawem Unii Europejskiej,

Przedstawiony do ratyfikacji Protokół z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. nie dotyczy sprawy pokoju, sojuszu, układu politycznego lub wojskowego, wolności praw i obowiązków obywatelskich określonych w Konstytucji RP z dnia 2 kwietnia 1997 r. Ponieważ Rzeczpospolita Polska jest już członkiem Międzyrządowej Organizacji OTIF od dnia 9 maja 1980 r. ratyfikacja Protokołu nie dotyczy członkostwa w tej organizacji międzynarodowej. Protokół dotyczy spraw uregulowanych w ustawach, jednakże jego ratyfikacja w żadnym stopniu nie spowoduje konieczności zmian tych ustaw.

W związku z powyższym ratyfikacja Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. powinna nastąpić zgodnie z artykułem 89 ustęp 2 Konstytucji RP.

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

Na podstawie artykułów 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 (COTIF).

- 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, ekonomiczne i prawne, które powinny powodować ustanowienie i rozwijanie 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 włączenie 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 artykułach 22 do 26 COTIF 1980, od dnia otwarcia do podpisania niniejszego protokołu do dnia jego wejścia w życie, wykonuje OTIF, jako depozytariusz tymczasowy.

§ 2. Depozytariusz tymczasowy powiadamia Państwa członkowskie:

- a) o podpisaniu niniejszego protokołu oraz złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia,
- b) o dniu wejścia w życie protokołu zgodnie z jego artykułem 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 artykułem 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 prośba o przystąpienie do COTIF 1980 została przyjęta zgodnie z artykułem 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 artykułem 23, którego prośba została złożona 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 artykule 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 wymienionego artykułu 20 § 2.

§ 2. Jednak, artykuł 3 stosuje się od otwarcia do podpisania niniejszego protokołu.

Artykuł 5

Oświadczenia i zastrzeżenia

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

Artykuł 6

Postanowienia przejściowe

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

- a) wyznaczenia członków Komitetu Administracyjnego na kolejny okres (artykuł 14 § 2 litera 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 (artykuł 14 § 2 litera e/ COTIF w brzmieniu załącznika do niniejszego protokołu), oraz
- c) dokonania, w razie potrzeby, wyboru Sekretarza Generalnego (artykuł 14 § 2 litera 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 artykułem 6 § 1 litera 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 (artykuł 14 § 2 litera 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 artykułem 7 § 2 litera 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 artykułów 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.

Litery a) do c) dotyczą roku, w którym niniejszy protokół wejdzie w życie oraz roku poprzedniego.

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

§ 7. Na prośbę Państwa członkowskiego, którego udział obliczony na podstawie artykułu 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 artykule 26 § 3 lub udział należny za 1999 rok, jeżeli jest on
- b) udział będzie progresywnie dostosowywany najwyższej w trzech etapach do osiągnięcia kwoty ostatecznego udziału określonego w wyżej wymienionym artykule 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 ujednocionym obowiązującym w czasie zawarcia umowy nawet po wejściu w życie niniejszego protokołu.

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

Artykuł 7

Tekst protokołu

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

§ 2. Na wniosek jednego 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 czerwca 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

Cele Organizacji

§ 1. Celem Organizacji jest wszechstronne popieranie, doskonalenie 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 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) przyczynianie się do usuwania, mając na uwadze szczególne zainteresowanie społeczne, 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 ujednoczenia operacyjnego oraz technicznego w sektorze kolejowym, poprzez wprowadzanie norm technicznych i przyjmowanie ujednoczonych przepisów technicznych;

d) ustanowienie jednolitej procedury technicznego dopuszczania taboru kolejowego przeznaczonego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej;

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

f) doskonalenie jednolitych systemów prawa, przepisów i procedur wymienionych pod literami 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 popieranie, doskonalenie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej.

Artykuł 3

Współpraca międzynarodowa

§ 1. Państwa członkowskie zobowiązują się skoncentrować swoją współpracę międzynarodową w dziedzinie kolejnictwa w zasadzie w ramach Organizacji i w takim zakresie w jakim współpraca będzie zgodna z zadaniami, które wynikają z artykułów 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 obowiązków tych Państw jako członków Unii Europejskiej lub Państw stron Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Artykuł 4

Przyjmowanie i przekazywanie kompetencji

§ 1. Zgodnie z postanowieniem Zgromadzenia Ogólnego, Organizacja będzie upoważniona, w ramach swoich celów określonych w artykule 2, do przyjęcia zadań, środków materialnych 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 materialne i zobowiązania na podstawie umów zawartych z tymi organizacjami.

§ 3. Za zgodą Komitetu Administracyjnego, Organizacja może przejąć funkcje administracyjne, związane z jej celami i które zostały jej powierzone przez Państwo członkowskie. Wydatki Organizacji związane z przejęciem tych funkcji będą pokrywane przez to Państwo członkowskie.

Artykuł 5

Szczególne zobowiązania Państw członkowskich

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

- a) znosić każdą zbędną procedurę,
- b) upraszczać oraz ujednoczać dotychczas wymagane formalności,
- c) upraszczać kontrole graniczne.

§ 2. W celu ułatwienia i poprawy międzynarodowej komunikacji kolejowej, Państwa członkowskie zobowiązują się do wspierania działań dla osiągnięcia możliwie najwyższego stopnia ujednoczenia regulaminów, norm proceduralnych 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 artykułem 42 § 1, pierwsze zdanie, międzynarodowa komunikacja kolejowa i dopuszczenie taboru kolejowego do użycia 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 ujednoczonym o umowach użytkowania wagonów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUV)”, stanowiącym załącznik D do niniejszej konwencji,

e) „Przepisom ujednoczonym o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI)”, stanowiącym załącznik E do niniejszej konwencji,

f) „Przepisom ujednoczonym o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjęciu ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU)”, stanowiącym załącznik F do niniejszej konwencji,

g) „Przepisom ujednoczonym o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF)”, stanowiącym załącznik G do niniejszej konwencji,

h) inne ujednoczone systemy prawne opracowane przez Organizację na podstawie artykułu 2 § 2 litera a), również stanowiące załączniki do niniejszej konwencji.

§ 2. Przepisy ujednoczone, regulamin i systemy prawne wymienione w § 1, wraz z aneksami do nich, stanowią część integralną niniejszej konwencji.

Artykuł 7

Definicja pojęcia „konwencja”

W tekście następującym niżej wyrażenie „konwencja” obejmuje właściwą konwencję, protokół, o którym mowa w artykule 1 § 4 oraz załączniki wymienione w artykule 6, wraz z ich załącznikami.

Tytuł II

Postanowienia wspólne

Artykuł 8

Prawo krajowe

§ 1. Przy wykładni i stosowaniu konwencji należy brać pod uwagę jej prawnomiędzynarodowy charakter 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, określone 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 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, w miarę możliwości wartość realną, która byłaby osiągnięta przy zastosowaniu § 2.

§ 4. Dla Państwa członkowskiego, nie będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, którego ustawodawstwo nie zezwala na stosowanie § 2 lub § 3, ustala się w załącznikach jednostkę obrachunkową o wartości odpowiadającej trzem frankom złotym. Frank złoty jest określony przez 10/31 grama złota o próbie 0,900. Przeliczenie franka złotego na walutę krajową powinno, w miarę możliwości, doprowadzić do osiągnięcia tej samej wartości realnej, jaką można osiągnąć z zastosowania § 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 komunikują Sekretarzowi Generalnemu swoją metodę przeliczeniową 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 uchylać 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 wydatków w postępowaniach 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, to powinny być wykonane w każdym z pozostałych Państw członkowskich po dopełnieniu formalności przepisanych 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 ujednocionym CIV lub Przepisom ujednocionym 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 zajętych wierzytelności.

§ 4. Wierzytelności powstałe z umowy podlegającej Przepisom ujednocionym CUV lub Przepisom ujednocionym 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 jego dysponowania, w sposób ciągły eksploatuje ekonomicznie 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. Dla osiągnięcia quorum w Zgromadzeniu Ogólnym oraz w komisjach wymienionych w § 1 litery c) do f) nie są brane pod uwagę Państwa członkowskie, które nie mają prawa głosu (artykuł 14 § 5, artykuł 26 § 7 lub artykuł 40 § 4).

§ 4. Przewodnictwo Zgromadzeniu Ogólnemu, przewodnictwo Komitetowi Administracyjnemu oraz funkcja Sekretarza Generalnego, z 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 (artykuł 15 §§ 1 do 3),

c) wybiera Sekretarza Generalnego (artykuł 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 (artykuł 25); lub też wydaje, na okres nie przekraczający sześciu lat, wytyczne dotyczące ograniczenia tych wydatków,

f) postanawia o przeniesieniu siedziby Organizacji (artykuł 1 § 2),

g) postanawia o wprowadzeniu innych języków roboczych (artykuł 1 § 6),

h) postanawia o przyjęciu przez Organizację innych kompetencji (artykuł 4 §1) oraz o przekazaniu kompetencji Organizacji do innej organizacji międzyrządowej (artykuł 4 § 2),

i) w razie potrzeby, postanawia o utworzeniu innych tymczasowych komisji dla realizacji określonych zadań (artykuł 13 § 2),

j) ustala, czy stanowisko Państwa należy uznać za milczące wypowiedzenie (artykuł 26 § 7),

k) postanawia o powierzeniu kontroli finansowej innemu Państwu członkowskiemu, niż Państwo siedziby (artykuł 27 §1),

l) postanawia w sprawach propozycji mających na celu zmianę Konwencji (artykuł 33 § 2 i 3),

m) podejmuje decyzje w sprawach wniosków o przystąpienie przedłożonych Zgromadzeniu Ogólnemu (artykuł 37 § 4),

n) postanawia o warunkach określających przystąpienie regionalnej organizacji integracji gospodarczej (artykuł 38 §1),

o) podejmuje decyzję w sprawach przedłożonych wniosków o stowarzyszenie

(artykuł 39 §1),

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

q) stanowi o 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 artykule 33 § 2 i 3 oraz w artykule 37 § 4. Przesyła on Państwom członkowskim projekt porządku dziennego, najpóźniej na trzy miesiące przed otwarciem sesji, zgodnie z warunkami ustalonymi w regulaminie wewnętrznym wymienionym w § 2 litera a).

§ 4. Zgromadzenie Ogólne osiąga quorum (artykuł 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 artykułu 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 spraw wymienionych w § 2, litery e), f), g), h), l) i p) oraz w przypadku dotyczącym artykułu 34 § 6, w których wymagana jest większość dwóch trzecich. Jednakże w przypadku wymienionym § 2 litera l) większość dwóch trzecich jest wymagana tylko wówczas, gdy dotyczy propozycji mających na celu zmianę samej konwencji, z wyjątkiem artykułów 9 i 27 § 2 do 10 oraz protokołu wymienionego w artykule 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) międzynarodowe organizacje i stowarzyszenia właściwe dla zagadnień wynikających z 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 kolejny okres, uwzględniając zwłaszcza 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 prawa do głosu członka 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 § 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 przydatność kandydatów i sprawiedliwość podziału geograficznego, mianuje wyższych 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 artykułem 26 za dwa kolejne lata kalendarzowe oraz wysokość zaliczki należnej od państw członkowskich, zgodnie z artykułem 26 § 5, na rok bieżący i następny rok kalendarzowy,
- h) określa zadania Organizacji dotyczące wszystkich Państw członkowskich lub tylko części Państw członkowskich, jak również wydatki, które w związku z ich wykonaniem powinny ponieść te Państwa członkowskie (artykuł 26 § 4),
- i) ustala kwotę szczególnych opłat (artykuł 26 § 11) ,
- j) wydaje szczególne zalecenia dotyczące kontroli finansowej (artykuł 27 §1) ,
- k) zatwierdza przejęte przez Organizację funkcje administracyjne (artykuł 4 § 3) oraz ustala wysokość należności finansowych wymaganych od danego Państwa członkowskiego,
- l) przekazuje Państwom członkowskim sprawozdanie z działalności, wyniki kontroli finansowej 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 (artykuł 14 § 2 litera 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; w razie potrzeby, Komitet może podjąć odpowiednie kroki w celu ułatwienia stosowania konwencji i wyżej wymienionych decyzji,

p) udziela stosownych opinii w sprawach mogących mieć wpływ na działalność Organizacji przedłożonych przez Państwo członkowskie lub Sekretarza Generalnego,

q) rozstrzyga spory między Państwem członkowskim a Sekretarzem Generalnym stosownie do jego funkcji, jako depozytariusza (artykuł 36 § 2),

r) postanawia o zawieszeniu członkostwa (artykuł 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, oraz 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 litera b).

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

Artykuł 16

Komisje

§ 1. Komisje wymienione w artykule 13 § 1 litery c) do f) i § 2 składają się z 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 artykułem 42 §1 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 członkowskim najpóźniej dwa miesiące przed otwarciem posiedzenia.

§ 3. Państwo członkowskie może być reprezentowane przez drugie 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,

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 komisje wybierają przewodniczącego i jednego lub kilku zastępców przewodniczącego.

§ 7. Obrady odbywają się w językach roboczych Organizacji. Wypowiedzi wygłaszane podczas posiedzeń w jednym z języków roboczych są tłumaczone na inne języki robocze w streszczeniu najistotniejszych elementów. 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 mogą nadać sobie regulamin wewnętrzny.

Artykuł 17

Komisja Rewizyjna

§ 1. Komisja Rewizyjna:

- a) rozstrzyga, zgodnie z artykułem 33 § 4, o propozycjach zmierzających do zmiany konwencji,
- b) rozpatruje, zgodnie z artykułem 33 § 2, propozycje zgłaszane Zgromadzeniu Ogólnemu.

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

Artykuł 18

Komisja Ekspertów RID

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

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

Artykuł 20

Komisja Ekspertów Technicznych

§ 1. Komisja Ekspertów Technicznych:

a) podejmuje decyzje, zgodnie z artykułem 5 Przepisów ujednoczonych APTU o zatwierdzeniu norm technicznych dotyczących urządzeń kolejowych, przeznaczonych do międzynarodowego przewozu,

b) podejmuje decyzje, zgodnie z artykułem 6 Przepisów ujednoczonych APTU o przyjęciu ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących budowy, eksploatacji, utrzymania lub postępowania z urządzeniami kolejowymi przeznaczonymi do międzynarodowego przewozu,

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

d) rozstrzyga, zgodnie z artykułem 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 (artykuł 13 § 3), gdy są obecni przedstawiciele jednej drugiej Państw członkowskich w rozumieniu artykułu 16 § 1. Jeśli Komisja rozstrzyga o postanowieniach zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, nie mają prawa głosu Państwa członkowskie, które

zgodnie z artykułem 35 § 4 złożyły sprzeciw w sprawie stosownych postanowień lub złożyły zastrzeżenie zgodnie z artykułem 9 §1 Przepisów ujednoczonych APTU.

§ 3. Komisja Ekspertów Technicznych może albo 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 zapewnia prowadzenie 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 (artykuł 36),

b) reprezentuje Organizację na zewnątrz,

c) przesyła Państwom członkowskim decyzje podjęte przez Zgromadzenie Ogólne i komisje (artykuł 34 § 1 i artykuł 35 § 1),

d) wykonuje zdania powierzone mu przez pozostałe organy Organizacji,

e) bada propozycje Państw członkowskich, dotyczące zmiany konwencji, korzystając w razie potrzeby z pomocy ekspertów,

f) zwołuje sesje Zgromadzenia Ogólnego i posiedzenia komisji (artykuł 14 § 3; artykuł 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 (artykuł 25),

i) w ramach zatwierdzonego budżetu, prowadzi gospodarkę 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 w tytule V niniejszej konwencji,

m) otrzymuje komunikaty od Państw członkowskich, międzynarodowych organizacji i stowarzyszeń, o których mowa w artykule 16 § 5, oraz przedsiębiorstw (przewoźników, zarządzających infrastrukturą, itp.) uczestniczących w międzynarodowej komunikacji kolejowej, i w razie potrzeby, przekazuje je do wiadomości innym Państwom członkowskim, międzynarodowym organizacjom i stowarzyszeniom 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 artykule 24.

§ 4. Sekretarz Generalny może przedkładać własne propozycje zmierzające do zmiany konwencji.

Artykuł 22

Personel Organizacji

Prawa i obowiązki personelu Organizacji określa statut personelu ustalony przez Komitet Administracyjny, zgodnie z artykułem 15 § 4 litera c).

Artykuł 23

Biuletyn

§ 1. Organizacja wydaje biuletyn zawierający oficjalne komunikaty oraz inne informacje, które są niezbędne lub 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 wymienione w artykułach 1 Przepisów ujednoczonych CIV i 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 artykułem 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIV lub zgodnie z artykułem 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIM¹ wpisuje się, wraz z wymienionym zastrzeżeniem,

¹ według tych postanowień CIV i CIM, każde Państwo należące do porównywalnej konwencji międzynarodowej o międzynarodowym przewozie kolejowym, może zastrzec sobie prawo do stosowania CIV i CIM tylko do przewozów wykonywanych na części swojej infrastruktury kolejowej.

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 wymienionych w § 1 i 2. Linie morskie i żeglugi śródlądowej, o których mowa w § 1, stanowiące połączenie między Państwami członkowskimi wpisuje się na listę dopiero po uzyskaniu zgody właściwych Państw; do skreślenia takiej linii listy wystarcza powiadomienie o tym przez jedno z tych Państw.

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

§ 5. Przewozy na liniach morskich i na liniach żeglugi śródlądowej, o których mowa w §1 oraz przewozy na liniach kolejowych, o których mowa w § 2, zostają objęte konwencją z chwilą upływu jednego miesiąca, licząc od daty powiadomienia Sekretarza Generalnego o jej wpisaniu na listę. Taka linia nie podlega konwencji po upływie trzech miesięcy licząc od daty powiadomienia Sekretarza Generalnego o jej skreśleniu, z wyjątkiem przypadków, gdy są na niej rozpoczęte 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 linii żeglugi śródlądowej wpisanych zgodnie z artykułem 24 § 1. Jednakże linie morskie i żeglugi śródlądowej liczą się tylko w połowie ich długości.

§ 2. Jeżeli Państwo członkowskie złoży zastrzeżenie zgodnie z artykułem 1 § 6 Przepisów ujednoczonych CIV lub artykułem 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 artykułem 24 § 2,

b) część składki według systemu Narodów Zjednoczonych oblicza się proporcjonalnie do długości linii wpisanych zgodnie z artykułem 24 § 1 i 2, w stosunku do całkowitej długości infrastruktury kolejowej znajdującej się na terytorium tego Państwa i linii wpisanych zgodnie z artykułem 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 powyższej zasady. Postanowienia § 3 stosuje się odpowiednio. Postanowienia niniejsze nie dotyczą artykułu 4 § 2 .

§ 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 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 artykule 41 § 7, jak również w razie zawieszenia prawa głosu, o którym mowa w artykule 40 § 4 litera 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 artykule 21 § 3 litery j) do l). W przypadkach przewidzianych w artykule 21 § 3 litery j) i k) wysokość tej opłaty ustala Komitet Administracyjny, na wniosek Sekretarza Generalnego; w przypadku wymienionym w artykule 21 § 3 litera l), ma zastosowanie artykuł 31 § 3.

Artykuł 27

Kontrola finansowa

§ 1. Jeżeli Zgromadzenie Ogólne, stosownie do artykułu 14 § 2 litera 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 (artykuł 15 § 5 litera 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 i kontami Organizacji,
- b) operacje finansowe, o których jest mowa w sprawozdaniach, zostały sporządzone zgodnie z zasadami i przepisami, postanowieniami budżetowymi oraz innymi wytycznymi Organizacji,
- c) papiery 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 badania i szczegółową weryfikację wszelkich dowodów księgowych dotyczących operacji finansowych lub zaopatrzenia i wyposażenia.

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

§ 5. Rewident księgowy nie jest uprawniony do odmowy uznania 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 zaświadczenie 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 zaświadczenie stwierdza, że:

a) sprawozdanie finansowe we właściwy sposób odzwierciedla sytuację finansową w dniu zakończenia okresu sprawozdawczego, jak również wyniki przeprowadzonych operacji w ciągu powyższego okresu,

b) sprawozdanie finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadami

księgowania,

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:

- informacje niezbędne dla właściwej interpretacji i oceny rachunków,
- wszelkie kwoty, które powinny być pobrane, lecz na koncie nie zostały zaksięgowane,
- wszelkie kwoty będące przedmiotem normalnego lub warunkowego zobowiązania płatniczego, które nie zostały zaksięgowane lub nie zostały uwzględnione w sprawozdaniu finansowym,
- wydatki, w odniesieniu do których nie przedłożono wyczerpujących dokumentów księgowych,
- informacje, czy księgi rachunkowe są prowadzone we właściwej i obowiązującej formie; należy zwrócić uwagę na przypadki, w których prezentacja sprawozdań finansowych odbiega od ogólnie znanych i przyjętych zasad księgowości;

c) inne sprawy, na które należy zwrócić uwagę Komitetowi Administracyjnemu, na przykład:

- przypadki oszustwa lub domniemania oszustwa,
- marnotrawstwo lub niewłaściwe użycie funduszy lub innych składników majątku Organizacji (nawet gdy rachunki dotyczące tej operacji były prowadzone właściwie),

- wydatki, mogące spowodować w przyszłości powstanie znacznych kosztów dla Organizacji,
- każda ogólna lub szczególna wadliwość w systemie kontroli wpływów i wydatków lub zaopatrzenia i wyposażenia,
- wydatki, niezgodne z intencjami Komitetu Administracyjnego, z uwzględnieniem zmian wynikających z właściwie przeprowadzonych przeniesień wewnątrz budżetowych,
- wydatki niezgodne z celem, na który zostało wydane upoważnienie,

d) zgodność lub brak zgodności w odniesieniu do zaopatrzenia i wyposażenia, stwierdzony na podstawie inwentaryzacji i kontroli ksiąg rachunkowych. Ponadto, sprawozdanie może wykazywać operacje zaksięgowane w poprzednim okresie budżetowym, na których temat 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 ze sprawdzenia, 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 mógł uzyskać 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.

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

§ 3. Każde Państwo może, w momencie składania próśby 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 kompromisowa. Sekretariat

Strony sporu zawierają umowę kompromisową, wyszczególniając:

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

Umowa kompromisowa powinna być podana do wiadomości Sekretarzowi Generalnemu pełniącemu funkcję sekretariatu.

Artykuł 30

Arbitrzy

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

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

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

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

skład trybunału arbitrażowego.

Artykuł 31

Procedura. Koszty

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

a) trybunał arbitrażowy prowadzi dochodzenie i orzeka we wniesionych sprawach na podstawie danych dostarczonych przez Strony, nie będąc związanym w momencie wydania orzeczenia wykładnią tych Stron,

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

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

d) orzeczenie arbitrażowe jest ostateczne, jeśli prawo obowiązujące w miejscu, w którym zasiada trybunał arbitrażowy, nie postanawia inaczej lub jeśli Strony nie zawarły 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. Państwa członkowskie przesyłają propozycje w sprawie zmiany konwencji do Sekretarza Generalnego, który niezwłocznie podaje je oraz propozycje, które zostały przez niego opracowane, do wiadomości Państwom członkowskim.

§ 2. O propozycjach zmian, dotyczących postanowień konwencji, nie wymienionych § 4 do 6, decyduje Zgromadzenie Ogólne.

§ 3. Z chwilą przedstawienia mu propozycji zmiany Zgromadzenie Ogólne może zdecydować większością głosów przewidzianą w artykule 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 wymienionych niżej:

a) artykuły 9 i 27 § 2 do 10,

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

Jeżeli przedłożono propozycje zmian przepisów należących do właściwości Komisji Rewizyjnej zgodnie z literami a) do g), jedna trzecia przedstawicieli 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 przedstawicieli 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 przedstawicieli 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 artykule 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 artykule 42 § 1, pierwsze zdanie.
- § 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 być Państwem członkowskim Organizacji, z upływem wymienionego terminu.

§ 7. Jeżeli decyzje Zgromadzenia Ogólnego dotyczą załączników do konwencji, stosowanie danego załącznika między Państwami członkowskimi, które zgodnie z § 3 we właściwym czasie złożyły oświadczenie, zgodnie z którym nie zatwierdzają tych zmian, zawieszają 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 przyjętych przez komisje.

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

§ 3. Zmiany dotyczące postanowień załączników do konwencji, przyjęte przez Komisję Rewizyjną, wchodzi w życie dla wszystkich Państw członkowskich, pierwszego dnia dwunastego miesiąca licząc od miesiąca, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich Państwa członkowskie. Zmiany przyjęte przez Komisję Ekspertów RID lub Komisję Ekspertów Technicznych wchodzi w życie dla

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 artykule 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 artykule 42 § 1, pierwsze zdanie.
- § 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 być Państwem członkowskim Organizacji, z upływem wymienionego terminu.

§ 7. Jeżeli decyzje Zgromadzenia Ogólnego dotyczą załączników do konwencji, stosowanie danego załącznika 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 przyjętych przez komisję.

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

§ 3. Zmiany dotyczące postanowień załączników do konwencji, przyjęte przez Komisję Rewizyjną, wchodzi w życie dla wszystkich Państw członkowskich, pierwszego dnia dwunastego miesiąca licząc od miesiąca, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich Państwa członkowskie. Zmiany przyjęte przez Komisję Ekspertów RID lub Komisję Ekspertów Technicznych wchodzi w życie dla

wszystkich Państw członkowskich pierwszego dnia szóstego miesiąca licząc od miesiąca, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich Państwa członkowskie.

§ 4. Państwa członkowskie mogą składać sprzeciwy w ciągu czterech miesięcy licząc od dnia powiadomienia, o którym mowa w § 3. W przypadku sprzeciwu jednej czwartej Państw członkowskich zmiana nie wchodzi w życie. Stosowanie danego załącznika 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 ujednoczonych przepisów technicznych zawiesza się jedynie ich stosowanie 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 do 4 nie bierze się pod uwagę Państw członkowskich, które:

- a) nie mają prawa głosu (artykuł 14 § 5, artykuł 26 § 7 lub artykuł 40 § 4),
- b) nie są członkami właściwej Komisji (artykuł 16 § 1, zdanie drugie),
- c) złożyły oświadczenie zgodnie z artykułem 9 § 1 Przepisów ujednoczonych 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 sporu między Państwem członkowskim a depozytariuszem dotyczącym wykonywania jego funkcji, depozytariusz lub właściwe Państwo członkowskie przedstawia spór pozostałym Państwom członkowskim, lub w razie potrzeby, przedkłada do rozstrzygnięcia Komitetowi Administracyjnemu.

Artykuł 37

Przystąpienie do konwencji

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

§ 2. Państwo pragnące przystąpić do konwencji już po jej wejściu w życie, kieruje prośbą do depozytariusza. Depozytariusz przekazuje ją do wiadomości Państwom członkowskim.

§ 3. Prośba zostaje prawomocnie przyjęta 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, prośbę o przystąpienie przedstawia się do decyzji Zgromadzeniu Ogólnemu.

§ 5. Z zastrzeżeniem artykułu 42, każde przystąpienie do konwencji może dotyczyć wyłącznie konwencji w jej brzmieniu obowiązującym w chwili, gdy

przystąpienie staje się prawomocne.

Artykuł 38

Przystąpienie regionalnej organizacji integracji gospodarczej

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

§ 2. Regionalna organizacja może wykonywać prawa, przysługujące na podstawie konwencji jej członkom, w takim zakresie w jakim dotyczą one jej kompetencji. Odnosi się to również do obowiązków nałożonych na podstawie Konwencji na Państwa członkowskie, z wyjątkiem zobowiązań finansowych, o których mowa w artykule 26.

§ 3. W odniesieniu do wykonywania prawa głosu oraz do sprzeciwu przewidzianego w artykule 35 § 2 i 4, regionalna organizacja posiada ilość głosów równą ilości swoich członków będących również Państwami członkowskimi Organizacji. Mogą one tylko wykonywać swoje prawa, a w szczególności prawo głosu, w zakresie dopuszczonym w § 2. Organizacja regionalna nie posiada prawa głosu w sprawach uregulowanych w tytule IV.

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

Artykuł 39

Członkowie stowarzyszeni

§ 1. Każde Państwo, na terytorium którego działa infrastruktura kolejowa, może zostać członkiem stowarzyszonym Organizacji. Artykuł 37 § 2 do 5 stosuje się odpowiednio.

§ 2. Członek stowarzyszony może uczestniczyć, z głosem doradczym, w pracach organów wymienionych w artykule 13 § 1 litery 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 (artykuł 26 § 3).

§ 3. Artykuł 41 stosuje się odpowiednio do ustania członkostwa stowarzyszonego.

Artykuł 40

Zawieszenie członkostwa

§ 1. Państwo członkowskie może wnieść, 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 o zawieszeniu członkowska. 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 ponoszenia udziału na rzecz finansowania wydatków Organizacji,
- b) zawieszenia prawa do głosu w organach Organizacji,
- c) zawieszenie prawa do składania sprzeciwu na podstawie artykułów 34 § 2 i 3

oraz 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.
- § 2. Zastrzeżenia lub oświadczenia przekazuje się do depozytariusza. Stają się one prawomocne z chwilą wejścia w życie konwencji dla danego Państwa. Każde 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 wypadkach, o których mowa w artykule 34 § 7, artykule 35 § 4, artykule 41 § 1 i artykule 42, prawo obowiązujące w czasie zawarcia umów zgodnie z Przepisami ujednoczonymi CIV, Przepisami ujednoczonymi CIM, Przepisami ujednoczonymi CUI i Przepisami ujednoczonymi CUV, stosuje się do istniejących umów.

Artykuł 45

Teksty konwencji

§ 1. Konwencję zawarto w języku: angielskim, francuskim i niemieckim. 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 i egzekucyjny

§ 1. W ramach swej działalności urzędowej 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, nakazanego na mocy wyroku sądowego, wynagrodzeń, płac i innych płatności należnych ze strony Organizacji członkowi jej personelu.

§ 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, jak również powinno być 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 bezpośrednich podatków, w ramach jej urzędowej działalności. W razie dokonania zakupów lub korzystania z usług o znacznej wartości, koniecznych do wykonania urzędowej działalności przez Organizację, oraz gdy cena tych zakupów lub usług obejmuje opodatkowanie lub opłaty, Państwa członkowskie wydają, w miarę możliwości, 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 wyłącznie 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 urzędowych czynności 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. Artykuł 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 artykule 2 konwencji.

Artykuł 6

Operacje walutowe

Organizacja może przyjmować i przechowywać wszelkie fundusze, dewizy, gotówkę lub papiery wartościowe. Może ona swobodnie dysponować nimi na wszystkie 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 wiadomości 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 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 przysługujących im uprawnień; jednakże immunitet ten ustaje w przypadku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakiegokolwiek 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, pod warunkiem

- 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 wszystkich okolicznościach, swobodnego funkcjonowania Organizacji i całkowitej niezależności osób, którym są przyznane. Kompetentne 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. Kompetentnymi 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 przeciwdziałania jakimkolwiek nadużyciom mogącym wynikać 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 artykule 8, z wyjątkiem lit. d),
- b) w artykule 9, z wyjątkiem lit. a), b) i d),
- c) w artykule 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 w praktyce postanowień niniejszego protokołu dotyczącego 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 podróżnych kolejną, jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych Państwach członkowskich, niezależnie do obywatelstwa i miejsca zamieszkania stron umowy przewozu.

§ 2. Jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz drogowy lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej, 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 artykule 24 § 1 konwencji.

§ 4. 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. Przepisów ujednoliconych nie stosuje się do przewozów wykonywanych

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

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

- a) miejsce wyjazdu i 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, pierwsze zdanie.

Artykuł 2

Zastrzeżenia dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych

§ 1. Każde Państwo może w dowolnym czasie zastrzec sobie prawo, że nie zastosuje wszystkich 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. Każde Państwo, które wniosło zastrzeżenie zgodnie z § 1, może w każdej chwili 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 wymieniony pod literą 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 nie stosowanie Przepisów ujednoczonych do przewozów wykonywanych wyłącznie między dwoma stacjami, jeżeli między nimi a granicą nie ma innej stacji.

§ 2. W celu wykonywania przewozów w tranzycie przez Państwo nie będące

Państwem członkowskim, właściwe Państwa mogą zawierać umowy przewidujące nie stosowanie niniejszych Przepisów ujednoczonych.

§ 3. Jeżeli nie sprzeciwiają się temu inne postanowienia międzynarodowego prawa publicznego, dwa lub więcej Państw członkowskich może uzgodnić między sobą warunki, na jakich przewoźnicy odpowiadają za przewóz podróżnych, bagażu, zwierząt i pojazdów w komunikacji między nimi.

§ 4. O umowach, 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 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 i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.

§ 2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która nie naruszając postanowień artykułu 9, podlega postanowieniom Przepisów ujednoczonych.

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

Artykuł 7

Bilet

§ 1. Ogólne warunki przewozu ustalają formę i treść biletu oraz 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) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoczonym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV,
- c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy 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 przekształcane w formę pisemną. Sposób zbierania i opracowywania danych musi zapewniać ich praktyczną równowartość, zwłaszcza w zakresie mocy dowodowej danych zawartych w bilecie.

Artykuł 8

Oплата 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. Podróżny powinien być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w 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 dopłatę,
- b) podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu, oraz
- a) określać, czy i na jakich zasadach dokonuje się zwrotu dopłaty.

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

- a) osób stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania ruchu lub dla bezpieczeństwa pozostałych podróżnych,
- b) osób, które w sposób niedopuszczalny są uciążliwe dla innych podróżnych;
osoby te nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu.

Artykuł 10

Załatwienie formalności administracyjnych

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

Artykuł 11

Odwołanie i opóźnienie pociągu. Utrata połączenia

Przewoźnik obowiązany jest w danym wypadku poświadczyć na bilecie odwołanie pociągu lub utratę połączenia.

Tytuł III

Przewóz bagażu ręcznego, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych

Rozdział I

Wspólne postanowienia

Artykuł 12

Przedmioty i zwierzęta dopuszczone do przewozu

§ 1. Podróżny ma prawo zabrać ze sobą łatwo przenośne przedmioty (bagaż ręczny) oraz żywe zwierzęta, zgodnie z postanowieniami Ogólnych warunków przewozu. Ponadto podróżny może zabrać ze sobą przedmioty przestrzenne, zgodnie ze szczególnymi postanowieniami Ogólnych warunków przewozu. Wyłączone są od przewozu jako bagaż ręczny 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. Szczególne postanowienia Ogólnych warunków przewozu mogą dopuszczać przewóz pojazdów przy okazji przewozu podróżnych.

§ 4. Przewóz przedmiotów i materiałów niebezpiecznych, jako bagażu ręcznego, przesyłek bagażowych albo w lub na pojazdach samochodowych, które zgodnie z postanowieniami niniejszego tytułu, przewożone są koleją, musi być zgodny z

postanowieniami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

Artykuł 13

Sprawdzenie

§ 1. Jeżeli ustawy lub przepisy Państwa, na którego terytorium zdarzy się taki przypadek, tego nie zabraniają, w razie uzasadnionego domniemania naruszenia warunków przewozu, przewoźnik ma prawo sprawdzić, czy przedmioty lub zwierzęta (bagaż ręczny, przesyłki bagażowe, pojazdy wraz z ich ładunkiem) odpowiadają warunkom przewozu. Podróżnego wzywa się do uczestniczenia przy sprawdzaniu. Jeżeli podróżny nie zjawi się lub nie jest osiągalny, sprawdzenie powinno być dokonane w obecności dwóch niezależnych świadków.

§ 2. W razie stwierdzenia naruszenia warunków przewozu, przewoźnik może zażądać od podróżnego zapłacenia kosztów sprawdzenia.

Artykuł 14

Przestrzeganie przepisów władz administracyjnych

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

Rozdział II

Bagaż ręczny i zwierzęta

Artykuł 15

Nadzór

Nadzór nad bagażem ręcznym i zwierzętami zabranymi ze sobą 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. Brak, nieprawidłowości lub utrata kwitu bagażowego nie powodują nie ważności umowy przewozu bagażu, która nie naruszając postanowień artykułu 22, podlega postanowieniom Przepisów ujednoczonych.

§ 3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, kwit bagażowy jest miarodajnym dowodem 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. Artykuł 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 ujednocionym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV,
- c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

§ 3. Przy otrzymaniu kwitu bagażowego podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony zgodnie z jego wskazówkami.

Artykuł 18

Nadanie i przewóz

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

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

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

Artykuł 19

Uiszczenie opłaty za przewóz bagażu

Opłatę za przewóz bagażu uiszcza się przed rozpoczęciem podróży chyba, że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa.

Artykuł 20

Oznakowanie bagażu

Podróżny obowiązany jest podać na każdej sztuce bagażu w dobrze widocznym miejscu i w sposób trwały:

- a) swoje nazwisko i adres,
- b) miejsce przeznaczenia.

Artykuł 21

Prawo do dysponowania bagażem

§ 1. Jeżeli okoliczności na to pozwalają i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub innych władz administracyjnych, bagaż 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 bagażem, w tym zmiany miejsca jego przeznaczenia oraz ewentualnych obciążeń finansowych, jakie wówczas ponosi podróżny.

Artykuł 22

Wydanie

§ 1. Bagaż 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 bagażu.

§ 2. Za równoznaczne z wydaniem bagażu posiadaczowi kwitu bagażowego uważa się dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania:

- a) przekazanie bagażu organom celnym lub podatkowym do ich

- pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli pomieszczenia te nie są pod nadzorem przewoźnika,
- b) przekazanie żywych zwierząt osobom trzecim na przechowanie.

§ 3. Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać wydania bagażu 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 bagaż tylko tej osobie, która udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten zostanie uznany za niewystarczający, przewoźnik może żądać zabezpieczenia.

§ 5. Bagaż wydaje się w miejscu przeznaczenia, do którego został nadany.

§ 6. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu na warunkach określonych w § 3, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym dnia i godziny, w których żądał wydania tego bagażu.

§ 7. Na żądanie osoby uprawnionej przewoźnik jest obowiązany sprawdzić bagaż, w celu stwierdzenia istniejącej zdanem tej osoby szkody; jeżeli przewoźnik nie uczynił zadość temu żądaniu, posiadacz kwitu bagażowego ma prawo odmówić przyjęcia bagażu.

§ 8. W sprawach nie uregulowanych powyżej wydanie bagażu 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 na przewóz

§ 1. Przy przewozie pojazdów samochodowych, kwit na przewóz powinien być wydany i przekazany podróżnemu. Kwit może stanowić część biletu na przejazd.

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

§ 3. Kwit na przewóz pojazdów powinien zawierać przynajmniej następujące dane:

- a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników,
- b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoczonym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV,
- c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy, umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

§ 4. Przy otrzymaniu kwitu na przewóz pojazdu podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony zgodnie z jego wskazówkami.

Artykuł 25

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego rozdziału, postanowienia rozdziału

III dotyczące przewozu bagażu 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:

a) jeżeli wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,

b) jeżeli wypadek nastąpił z winy podróżnego,

c) jeżeli 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; inne przedsiębiorstwo korzystające z tej samej infrastruktury nie uważa się za osobę trzecią; prawo do regresu pozostaje nienaruszone.

§ 3. Jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli odpowiedzialność przewoźnika nie jest całkowicie wyłączona, zgodnie z § 2 literą c), ponosi on pełną odpowiedzialność uwzględniając ograniczenia Przepisów

ujednoliconych, z zastosowaniem ewentualnego regresu w stosunku do osoby trzeciej.

§ 4. Przepisy ujednolicone nie naruszają odpowiedzialności, jaka może ciążyć na przewoźniku w wypadkach nie przewidzianych § 1.

§ 5. Jeżeli przewóz będący przedmiotem jednej umowy wykonywany był przez kolejnego przewoźnika, za śmierć i zranienie podróżnych odpowiada przewoźnik, który zgodnie z umową przewozu wykonywał przewóz, w czasie którego nastąpił wypadek. Jeżeli usługa przewozu, w trakcie której nastąpił wypadek nie była wykonywana przez przewoźnika, lecz przez podwykonawcę obydwaj odpowiadają solidarnie zgodnie z Przepisami ujednoliconymi.

Artykuł 27

Odszkodowanie w razie śmierci podróżnego

§ 1. W razie śmierci podróżnego odszkodowanie obejmuje:

- a) niezbędne koszty spowodowane śmiercią, a w szczególności koszty przewozu zwłok i koszty pogrzebu,
- b) jeżeli śmierć nie nastąpiła natychmiast, odszkodowanie określone w artykule 28.

§ 2. Jeżeli, wskutek śmierci podróżnego, osoby, w stosunku do których zmarła osoba miała lub miałby w przyszłości ustawowy obowiązek alimentacyjny, utraciły jedyne go żywiciela, również ta strata podlega wyrównaniu. Roszczenia o odszkodowanie osób pozostających na utrzymaniu zmarłego, który nie był do tego ustawowo zobowiązany, podlegają prawu krajowemu.

Artykuł 28

Odszkodowanie w razie zranienia podróżnego

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 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 przewidziane w artykułach 27 i 28.

Artykuł 30

Forma i wysokość odszkodowania za śmierć i zranienie

§ 1. Odszkodowanie przewidziane w artykułach 27 i 28 litera b) powinno 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 wymienione w artykule 27 § 2, żądają wypłaty renty.

§ 2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z § 1 określa prawo krajowe. Jednakże przy zastosowaniu 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, jeżeli prawo krajowe przewiduje granicę maksymalną o niższej wysokości.

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 wagony kolejowe przewozi się promem, postanowienia o odpowiedzialności w razie śmierci i zranienia podróżnego stosuje się do szkód wymienionych w artykule 26 § 1 i artykule 33 § 1, spowodowanych wskutek wypadku związanego z ruchem kolejowym, który zdarzył się w czasie przebywania podróżnego w wymienionych wagonach albo 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 przez podróżnego połączenia, podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia lub wskutek zaistniałych okoliczności od podróżnego nie można zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, wymagać kontynuowania podróży tego samego dnia. Szkody obejmują racjonalnie uzasadnione koszty noclegu oraz racjonalnie uzasadnione koszty spowodowane 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) okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,
- b) wina podróżnego, lub

c) zachowanie się osoby trzeciej oraz jeśli przewoźnik mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec; inne przedsiębiorstwo korzystające z tej samej infrastruktury nie uważa się za osobę trzecią; prawo do 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 ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych

Dział 1

Bagaż ręczny 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 wiózł ze sobą jako bagaż ręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny miał ze sobą. Artykuł 26 stosuje się odpowiednio.

§ 2. W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu ręcznego lub zwierząt, których nadzór, zgodnie z artykułem 15 spoczywa na podróżnym, jedynie, gdy szkoda wynikła z jego winy. Z wyjątkiem artykułu 51, innych artykułów tytułu IV oraz tytułu VI nie stosuje się.

Artykuł 34

Ograniczenie odszkodowania w razie uszkodzenia lub utraty rzeczy

Jeżeli przewoźnik odpowiada na podstawie artykułu 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 zlecenia 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 od przewozu.

Artykuł 37

Ciężar dowodu

§ 1. Dowód, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało przez jedną z okoliczności przewidzianych w artykule 36 § 3, ciąży na przewoźniku.

§ 2. Jeżeli przewoźnik wykaże, że bez względu na okoliczności danego przypadku, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w artykule 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 przez samo przyjęcie przesyłki bagażowej wraz z kwitem bagażowym lub pojazdu samochodowego z kwitem przewozowym, uczestniczy, jeżeli chodzi o przewiezienie przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego, w umowie przewozu stosownie do warunków określonych w kwicie bagażowym lub w kwicie przewozowym i przyjmuje wynikające z niej obowiązki. W tym wypadku, 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, którymi przewoźnik podwykonawca posłużył się przy wykonywaniu przewozu, mają zastosowanie postanowienia artykułów 48 i 52.

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

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

§ 5. Całkowita kwota odszkodowań należnych od przewoźnika, przewoźnika podwykonawcy oraz ich pracowników i innych zatrudnionych, którymi się oni posługują przy wykonywaniu przewozu, nie może przekraczać maksymalnych kwot odszkodowania przewidzianych w Przepisach ujednoczonych.

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

Artykuł 40

Domniemanie zaginięcia

§ 1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów uważać sztukę bagażu za

zaginioną, jeżeli jej nie wydano lub nie przygotowano do wydania w ciągu czternastu dni od chwili zażądania jej wydania stosownie do artykułu 22 § 3.

§ 2. Jeżeli sztuka bagażu, 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 bagaż. W tym wypadku opłaca ona koszty przewozu bagażu 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, przewidziane w artykule 43.

§ 4. Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w terminie przewidzianym 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 bagażu się znajduje.

Artykuł 41

Odszkodowanie w razie zaginięcia bagażu

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

- a) jeżeli udowodniono wysokość szkody, odszkodowanie równe wysokości szkody, najwyżej jednak 80 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 1 200 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu,
- b) jeżeli nie udowodniono wysokości szkody, kwotę zryczałtowaną, licząc po 20 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 300 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu.

Rodzaj odszkodowania za brakujący kilogram lub sztukę bagażu ustalają Ogólne

warunki przewozu.

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

Artykuł 42

Odszkodowanie w razie uszkodzenia bagażu

§ 1. W razie uszkodzenia bagażu przewoźnik obowiązany jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, która odpowiada obniżeniu się wartości bagażu.

§ 2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cały bagaż doznał obniżenia wartości wskutek uszkodzenia – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia,
- b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 43

Odszkodowanie za opóźnienie w wydaniu bagażu

§ 1. W razie opóźnienia w wydaniu bagażu 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 bagażu, odszkodowanie w wysokości szkody, które nie może przekraczać 0,80 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 14 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu 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 lub 2,80 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem.

Rodzaj odszkodowania za kilogram lub sztukę bagażu ustalają Ogólne warunki przewozu.

§ 2. Przy zaginięciu całego bagażu nie można płacić odszkodowania zgodnie z postanowieniami § 1 obok odszkodowania wynikającego z postanowień artykułu 41.

§ 3. W razie częściowego zaginięcia bagażu, odszkodowanie to płaci się zgodnie z § 1 za część nie zaginioną.

§ 4. W razie uszkodzenia bagażu, nie będącego następstwem opóźnionego wydania, płaci się odszkodowanie zgodnie z postanowieniami § 1, ewentualnie wraz z odszkodowaniem przewidzianym w artykule 42.

§ 5. W żadnym wypadku odszkodowanie łączne przewidziane w § 1 i odszkodowanie przewidziane w artykułach 41 i 42 nie może być wyższe niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia bagażu.

Dział 3

Pojazdy samochodowe

Artykuł 44

Odszkodowanie w razie opóźnienia

§ 1. Jeżeli pojazd samochodowy towarzyszący podróżnemu zostanie z winy przewoźnika z opóźnieniem załadowany lub wydany, 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 zrezygnuje z wykonania umowy przewozu, to otrzymuje zwrot zapłaty za przewóz. Jeżeli osoba ta udowodni, że z powodu opóźnienia powstała szkoda, może ona żądać dodatkowo odszkodowania, które nie może przekraczać wysokości opłaty przewozowej.

Artykuł 45

Odszkodowanie w razie zaginięcia

W razie całkowitego lub częściowego zagubienia pojazdu osoba uprawniona otrzymuje odszkodowanie za udokumentowaną szkodę, obliczone z uwzględnieniem obecnej wartości pojazdu, które nie może przekraczać kwoty 8000 jednostek obrachunkowych. Przyczepa z ładunkiem lub bez traktowana jest jako pojazd.

Artykuł 46

Odpowiedzialność za inne przedmioty

§ 1. Jeżeli chodzi o przedmioty pozostawione w pojazdach lub znajdujące się w kontenerach-bagażnikach (np. w kontenerach na bagaż lub 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 kontenerami-bagażnikami wymienionymi 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 w wyniku niedbalstwa i ze świadomością dopuszczenia 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 do ograniczonej odpowiedzialności

Postanowienia niniejszych Przepisów 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 w wyniku niedbalstwa 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 przewidzianej w artykule 55 lub, jeżeli nie było reklamacji od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

§ 3. Jednakże w stosunku do odszkodowania przysługującego na podstawie artykułów 27 i 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 wypadku przesyłek bagażowych odsetki przysługują, gdy kwota odszkodowania przekracza 16 jednostek obrachunkowych na jeden kwit bagażowy.

§ 5. W wypadku przesyłek bagażowych, jeżeli osoba uprawniona nie przekaze przewoźnikowi w wyznaczonym terminie dokumentów niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, bieg odsetek zawieszają się na czas od upływu tego terminu do

przekazania dokumentów.

Artykuł 50

Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności ciążącej 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, właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 51

Odpowiedzialność przewoźnika za swoich pracowników

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

Artykuł 52

Roszczenia szczególne

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

§ 2. Powyższe postanowienie dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników przewoźnika i innych osób, za które przewoźnik odpowiada na podstawie artykułu 51.

Tytuł V

Odpowiedzialność podróżnego

Artykuł 53

Szczególne zasady odpowiedzialności

Podróżny ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za:

- a) szkody, które wynikły z nieprzestrzegania obowiązków podróżnego
 1. określonych w artykułach 10, 14 i 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) szkody spowodowane przez przedmioty lub zwierzęta, które podróżny zabrał ze sobą,

o ile nie udowodni on, że szkoda powstała w wyniku okoliczności, których mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec mimo zachowania niezbędnej i oczekiwanej od zdyscyplinowanego podróżnego staranności. Niniejsze postanowienie nie narusza odpowiedzialności przewoźnika przewidzianej w artykułach 26 i 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 lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom Państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

Artykuł 55

Reklamacje

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

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

§ 3. Dokumenty, które osoba uprawniona pragnie dołączyć do reklamacji należy przedłożyć w oryginale lub w odpisie, odpowiednio uwierzytelnionym na żądanie przewoźnika. Przy załatwianiu reklamacji przewoźnik może zażądać zwrotu biletu na przejazd lub 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 zgodnie z artykułem 26 § 5,

§ 2. Z zastrzeżeniem § 4, inne powództwa podróźnych wynikające z umowy przewozu mogą być wytaczane przeciwko pierwszemu lub ostatniemu przewoźnikowi lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, w czasie której miało miejsce zdarzenie będące przyczyną wytoczenia powództwa.

§ 3. W razie wykonywania przewozów przez kolejnych przewoźników, gdy zgoda przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego jest wpisana do kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego, 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 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 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 do wyboru jednego lub kilku przewoźników lub przewoźnika podwykonawcę.

Artykuł 57

Właściwość sądów

§ 1. Na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych można wytoczyć powództwa sądowe tylko przed sądami Państw członkowskich wyznaczonych przez strony na podstawie umowy 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 na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych zostało wytoczone powództwo sądowe przed sądem właściwym zgodnie z § 1 lub jeżeli 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 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 osoba ta nie zgłosiła wypadku, któremu uległ podróżny jednemu z przewoźników do których, zgodnie z artykułem 55 § 1 mogą być składane reklamacje. Jeżeli osoba uprawniona zgłasza wypadek przewoźnikowi ustnie, przewoźnik potwierdza zgłoszenia na piśmie.

§ 2. Roszczenia jednak nie wygasają, jeżeli:

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

Artykuł 59

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z tytułu umowy o przewozie bagażu

§ 1. Z chwilą wydania bagażu 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 artykułem 54 przed odebraniem bagażu przez osobę uprawnioną,
 2. tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, które należało dokonać zgodnie z artykułem 54,
- b) w razie szkody nie dające się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po odebraniu bagażu przez osobę uprawnioną, jeżeli ona:
 1. zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z artykułem 54, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po odbiorze bagażu, oraz
 2. udowodni poza tym, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem,
- c) w razie przekroczenia terminu wydania, jeżeli osoba uprawniona w ciągu dwudziestu jeden dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników wskazanych w artykule 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, najpóźniej jednak 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 która jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody.

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

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

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

§ 4. W razie wniesienia na piśmie reklamacji zgodnie z artykułem 55, wraz z niezbędnymi dokumentami dowodowymi, bieg przedawnienia zawieszają się do dnia, w którym przewoźnik odmówił na piśmie uznania reklamacji i zwrócił załączone do niej dokumenty. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji, bieg przedawnienia wznowia się dla spornej części reklamacji. Obowiązek udowodnienia wniesienia reklamacji, udzielenia odpowiedzi i 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 pobrać opłaty jest obowiązany zapłacić uczestniczącym w przewozie przewoźnikom przypadający im udział. Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między przewoźnikami.

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

Artykuł 62

Prawo do roszczeń zwrotnych

§ 1. Przewoźnikowi, który na podstawie Przepisów ujednoczonych 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 literą 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, udział przypadający na niego, lecz nie zapłacony 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, przewidzianym w artykule 62, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przypozwaniu go w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy do przypozwania i interwencji.

§ 2. Przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powinien pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkich zainteresowanych 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 wdrożonego 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 artykułów 61 i 62.

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

**Tytuł 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. 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 tego samego Państwa.

§ 6. Każde Państwo, będące stroną umowy o międzynarodowym kolejowym bezpośrednim przewozie towarów, porównywalnej do niniejszych Przepisów ujednoczonych może, gdy zwróci się z prośbą 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 połączona z infrastrukturą kolejową Państwa członkowskiego. Jeżeli Państwo złożyło 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 swoją 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 literą a) powierzył, w całości lub w 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) "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 umowy przewidujące nie stosowanie Przepisów ujednoczonych do przewozów wykonywanych wyłącznie między dwoma stacjami, jeżeli między nimi a granicą nie ma innej stacji.

§ 2. W celu wykonywania przewozów w tranzycie przez Państwo nie będące Państwem członkowskim, właściwe Państwa mogą zawierać umowy przewidujące nie stosowanie niniejszych Przepisów ujednoczonych.

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

Artykuł 5

Prawo obowiązujące

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

Tytuł II

Zawarcie i wykonanie umowy przewozu

Artykuł 6

Umowa przewozu

- § 1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do odpłatnego przewiezienia towaru do miejsca przeznaczenia i dostarczenia go tam odbiorcy.
- § 2. Umowę przewozu potwierdza się listem przewozowym zgodnym z ujednoliconym wzorem. Jednakże brak, nieprawidłowości, lub utrata listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu, podlegającej postanowieniom Przepisów ujednoliconych.
- § 3. List przewozowy podpisuje nadawca i przewoźnik. Podpisy można zastąpić stemplem, adnotacją maszyny księgującej lub w każdy inny odpowiedni sposób.
- § 4. Przewoźnik odpowiednio poświadcza na wtórniku listu przewozowego przyjęcie towaru i zwraca wtórnik nadawcy.
- § 5. List przewozowy nie stanowi konosamentu.

§ 6. List przewozowy wystawia się na każdą przesyłkę. 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 celną, każdej przewożonej przesyłce towarzyszy list przewozowy odpowiadającym wymaganiom określonym w artykule 7.

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

§ 9. List przewozowy wraz z jego wtórnikami może być sporządzony w postaci elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcane w formę pisemną. Sposób zbierania i opracowywania danych musi zapewniać ich praktyczną równowartość, zwłaszcza w zakresie mocy dowodowej danych zawartych w liście przewozowym.

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 punkcie c),
- e) miejsce i datę przyjęcia towaru,
- f) miejsce dostarczenia,
- 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 jako towar nadany do przewozu,
- l) ponadto, w przypadku przewozowych jednostek intermodalnych, 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 przyjęcia do aż do wydania), jeżeli podlegają zapłacie przez odbiorcę lub jakąkolwiek wskazówkę stwierdzającą, że należności opłaca odbiorca,
- p) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia, przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoczonym.

§ 2. W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać:

- a) w przypadku przewozu przez kolejnych przewoźników, przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia towaru, jeżeli wyraził on na to zgodę,
- b) należności przewozowe, które opłaca nadawca,
- c) kwotę należności 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 litera n) przekazanych przewoźnikowi,
- h) wpis nadawcy dotyczący nałożonych na wagon ilości i nazw zamknięć.

§ 3. Strony mogą zamieścić w liście przewozowym jakiegokolwiek inne wskazówki,

które uznają za niezbędne.

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,
- 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, o ile dowód nie stanowi inaczej.

§ 3. Jeżeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia, o którym mowa w artykule 7 § 1 litera p), przewoźnik odpowiada za wszystkie koszty, straty i szkody spowodowane przez uprawnionego 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 wyladowane, zniszczone lub unieszkodliwione, bez prawa do odszkodowania, chyba że przewoźnik został powiadomiony o właściwościach towarów niebezpiecznych przy ich przyjęciu.

Artykuł 10

Opłacanie należności przewozowych

§ 1. Jeżeli nadawca i odbiorca nie uzgodnili inaczej, należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne powstałe począwszy od

przyjęcia do 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 artykułem 17 § 4, ani nie zmienił umowy przewozu zgodnie z artykułem 18, za należności przewozowe zobowiązany jest zapłacić nadawca.

Artykuł 11

Sprawdzenie

§ 1. Przewoźnik ma prawo zawsze sprawdzić, czy warunki przewozu zostały zachowane oraz, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom 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 dwóch, niezależnych świadków, o ile prawo i przepisy Państwa, w którym odbywa się sprawdzanie nie stanowią inaczej.

§ 2. Jeżeli przesyłka nie odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym lub jeżeli nie zostały zachowane przepisy dotyczące towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo, wynik sprawdzania należy wnieść do części listu przewozowego, która towarzyszy przesyłce, a jeżeli przewoźnik posiada jeszcze wtórnik listu przewozowego, to również do wtórnika. 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, ich opakowania, jak również zgodności wskazówek 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. O ile nie udowodniono przeciwnie, list przewozowy stanowi dowód zawarcia i warunków umowy przewozu oraz przyjęcia towarów przez przewoźnika.

§ 2. Jeżeli załadowania towarów dokonał przewoźnik, list przewozowy stanowi dowód, o ile nie udowodniono przeciwnie, o stanie towarów i ich opakowaniu wskazanym liście przewozowym, lub w przypadku braku tych wskazówek, o dobrym stanie zewnętrznym w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika i o dokładności wskazówek 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, o ile nie udowodniono przeciwnie, 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 jeżeli 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 wskazówkom 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 dostarczeniu, do odbiorcy.

§ 2. Jeżeli załadowania dokonuje nadawca, ponosi on odpowiedzialność za wszystkie następstwa wynikłe z wadliwego załadowania i jest on zobowiązany 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. Nadawca jest zobowiązany dołączyć do listu przewozowego lub przekazać do dyspozycji przewoźnika niezbędne dokumenty i udzielić mu wszystkich wymaganych informacji niezbędnych do załatwienia, przed wydaniem towarów, formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne.

§ 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, jeśli nie zachodzi wina przewoźnika.

§ 3. Przewoźnik odpowiada za skutki wynikłe z zagubienia lub nieprawidłowego wykorzystania dokumentów wymienionych w liście przewozowym i do niego dołączonych lub powierzonych przewoźnikowi, chyba że utrata dokumentów lub strata 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 wskazówki wniesionej do listu przewozowego, a odbiorca w wyniku udzielenia zlecenia na podstawie artykułu 19 § 3, może żądać:

- a) osobistego lub przez pełnomocnika uczestnictwa 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 upoważniają go ustawy i przepisy Państwa, w którym formalności te powinny być załatwione,
- 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 takim zakresie, w jakim upoważniają go ustawy i przepisy Państwa, w którym formalności te są załatwiane.

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

§ 5. Jeżeli nadawca wyznaczył do załatwiania formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne stację, na której obowiązujące przepisy nie pozwalają załatwiać 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 uprawnionego 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. 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, nawet

rozpoczęte 400 km..... 24 godziny

b) dla przesyłek drobnych

termin odprawy..... 24 godziny

termin przewozu za każde, nawet

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 wypadkach:

a) dla przesyłek przewożonych:

-liniami, których szerokość 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 dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu przeznaczenia:

- 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 albo publicznemu przedsiębiorstwu składowemu.

§ 3. Po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania listu przewozowego i towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie nadszedł przed upływem terminu przewidzianego w artykule 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, to przewoźnik jest zobowiązany wynagrodzić nadawcy szkodę do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy.

Artykuł 18

Prawo rozporządzania towarem

§ 1. Nadawca ma prawo do rozporządzania towarem w drodze udzielenia dodatkowych zleceń i do zmiany 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 artykułem 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 artykułem 17 § 3,
- d) wyznaczona przez niego zgodnie z § 5 osoba do odebrania towaru skorzystała

z przysługujących jej praw zgodnie z artykułem 17 § 3.

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

Artykuł 19

Wykonanie prawa do rozporządzania

§ 1. Jeżeli nadawca, lub zgodnie z artykułem 18 § 3 odbiorca, zamierza zmienić, w drodze udzielenia dodatkowych zleceń umowę przewozu, powinien przedstawić przewoźnikowi wtórnik listu przewozowego z wniesionymi do niego zmianami.

§ 2. Nadawca, lub zgodnie z artykułem 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 rozsądnie wymagane oraz nie powinno ani zakłócić normalnej pracy eksploatacyjnej przedsiębiorstwa przewozowego ani wyrządzić szkody nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek.

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

§ 5. Jeżeli z powodu przyczyn, o których mowa w § 3, przewoźnik nie może wykonać dodatkowych zleceń, powinien on bezzwłocznie zawiadomić 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, gdy nadawca przekazał mu wtórnik listu przewozowego. 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 uprawnionego, 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 powrotem 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 artykułem 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 niego po czasie,
- d) gdy, dokonał rozstrzygnięcia zgodnie z artykułem 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 wypadkach, o których mowa w artykule 20 § 2 i artykule 21 § 1, przewoźnik może wylądować towar na koszt uprawnionego. Po wylądowaniu 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 listu przewozowego oraz wszelkie inne koszty.

§ 3. Przewoźnik może dokonać sprzedaży towaru bez oczekiwania na wskazówki od uprawnionego, jeżeli uzasadnia to nietrwałość lub stan towaru albo koszty dozoru nie są proporcjonalne do wartości towaru. Może on również dokonać sprzedaży towaru, jeżeli w odpowiednim terminie nie otrzymał od uprawnionego odmiennych 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 przepisy oraz zwyczaje miejsca, gdzie znajduje się towar.

§ 6. Jeżeli w razie przeszkody w przewozie lub wydaniu, nadawca w rozsądnym terminie nie udzielił wskazówek a przeszkoda w przewozie lub w wydaniu nie może być pokonana zgodnie z postanowieniami § 2 lub 3, przewoźnik może odesłać towar do nadawcy albo, gdy jest to uzasadnione, zniszczyć 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 do przewozu aż do 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 zlecenia 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) z 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 przewozu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca używa opon do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych, bez opon, nawet jeżeli towary te, zgodnie z ogólnymi warunkami przewozu, nie są przewożone w wagonach niekrytych,
- b) z braku lub wadliwości opakowania jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie,
 - c) z załadowania towarów przez nadawcę lub z wyładowania przez odbiorcę,
 - d) z naturalnych właściwości pewnych towarów, powodujących całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie,
 - e) z oznaczenia lub ponumerowania sztuk, niezgodnego z rzeczywistością, niedokładnego lub niekompletnego,
 - f) z przewozu żywych zwierząt,
 - g) z przewozu, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonany pod dozorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozоровanie miało zapobiec.

Artykuł 24

Odpowiedzialność w razie przewozu taboru kolejowego jako towaru

§ 1. W razie przewozu taboru kolejowego toczącego się na własnych kołach i nadanego do przewozu jako towar, przewoźnik odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie taboru kolejowego lub za jego części składowe od chwili przyjęcia do przewozu aż do jego wydania oraz za szkodę z tytułu 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 dwóch stronach pojazdów lub nie wymienionych w znajdującym się w pojeździe

wykazie inwentarza.

Artykuł 25

Ciężar dowodu

§ 1. Dowód, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało jedną z okoliczności przewidzianych w artykule 23 § 2, ciąży na przewoźniku.

§ 2. Jeżeli przewoźnik wykaże, że ze względu na okoliczności wynikające z zaginięcia lub uszkodzenia mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w artykule 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 przewidzianym w artykule 23 § 3 litera a), jeżeli wystąpił nadmierny 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 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, którymi przewoźnik podwykonawca posłużył się przy wykonywaniu przewozu, mają zastosowanie postanowienia artykułów 36 i 41.

§ 3. Jakiegokolwiek szczególne porozumienie, na mocy którego przewoźnik przyjmuje zobowiązania nie wynikające z niniejszych Przepisów ujednoczonych albo zrzeka się praw przysługujących przez niniejsze Przepisy ujednoczone, ma zastosowanie do przewoźnika podwykonawcy jedynie, gdy wyrazi na nie pisemną zgodę. Niezależnie od 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, którymi się oni posługują się przy wykonywaniu przewozu, nie może przekraczać maksymalnych kwot odszkodowania przewidzianych w Przepisach ujednoczonych .

§ 6. Żadne z postanowienie 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 Przepisów ujednoczonych ponownie nadano 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 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 Przepisach ujednoczonych, pod warunkiem, że w razie bezpośredniego nadania od pierwotnego miejsca nadania do miejsca przeznaczenia można było zastosować te przepisy.

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

Artykuł 29

Domniemanie zaginięcia towaru

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

§ 2. Otrzymawszy odszkodowanie za zaginiony towar, osoba uprawniona może pisemnie 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 wydatków związanych z tym

odszkodowaniem. Jednakże zachowuje ona swoje prawa do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy przewidziane w artykułach 33 i 35.

§ 4. Jeżeli nie zgłoszono żądania przewidzianego w § 2 lub nie udzielono wskazówek w terminie przewidzianym 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,
- ceny rynkowej w braku ceny giełdowej,
- wartości użytkowej towaru tego samego rodzaju i gatunku w czasie i miejscu, w którym towar został przyjęty do przewozu, jeżeli brak jednej i drugiej ceny.

§ 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 przewozu intermodalnego lub ich części, odszkodowanie jest ograniczone, bez jakichkolwiek 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. Poza tym przewoźnik powinien zwrócić przewoźne, zapłacone cło i inne kwoty poniesione w związku z przewozem zaginionego towaru, z wyjątkiem podatku akcyzowego obciążającego towary przewożone w odstępie od takiego podatku.

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 wagi dla towarów suchych .

§ 2. Nie można powoływać się na ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w § 1, jeżeli na podstawie okoliczności danego wypadku udowodniono, że brak nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie dopuszczalnych 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 w niczym nie naruszają postanowień artykułów 23 i 25.

Artykuł 32

Odszkodowanie w razie uszkodzenia

§ 1. W razie uszkodzenia towaru, przewoźnik obowiązany jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania 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 artykułem 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, bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań, do wysokości kosztów naprawy. Odszkodowanie nie może przewyższać kwoty należnej w razie zaginięcia.

§ 4. Przewoźnik powinien poza tym zwrócić, w stosunku określonym w § 1, poniesione koszty przewidziane w artykule 30 § 4.

Artykuł 33

Odszkodowanie w razie przekroczenia terminu dostawy

§ 1. Jeżeli w skutek 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 przewidziane w § 1 nie może być łączone z odszkodowaniem z artykułu 30.

§ 3. W razie częściowego zaginięcia towaru, odszkodowanie przewidziane 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 przewidzianym w artykule 32.

§ 5. W żadnym wypadku odszkodowanie przewidziane w § 1 i odszkodowania przewidziane w artykułach 30 i 32 nie mogą łącznie wynosić więcej niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia towaru.

§ 6. Jeżeli, zgodnie z artykułem 16 § 1, termin dostawy został ustalony na podstawie porozumienia, porozumienie to może przewidywać inne zasady wypłacania odszkodowań, niż przewidziane w § 1. Jeżeli w tym wypadku, terminy dostawy przewidziane w artykule 16 § 2 do 4 zostały przekroczone, osoba uprawniona może żądać albo 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 maksymalną kwotę przewidzianą w artykule 30 § 2. W tym wypadku deklarowana wartość zastępuje maksymalną kwotę.

Artykuł 35

Odszkodowanie w razie deklarowania wartości dostawy

Nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca wpisze do listu przewozowego kwotę przedstawiającą szczególną wartość dostawy w wypadku zaginięcia lub uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy. W tym wypadku poza odszkodowaniami przewidzianymi w artykułach 30, 32 i 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 artykułach 15 § 3, 19 § 6 i 7, 30, 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 w wyniku niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia 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 w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, naliczanych od dnia wniesienia reklamacji przewidzianej w artykule 43 lub, jeżeli 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 liniami, o których mowa w artykule 24 § 1 konwencji, każde Państwo członkowskie może poprzez żądanie zamieszczenia odpowiedniego zapisu w liście linii podległych Przepisom ujednoczonym, uzupełnić przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, przewidziane w artykule 23, ogółem niżej podanych przyczyn:

a) pożar, jeżeli przewoźnik udowodni, że nie został on spowodowany wskutek jego

- działalności lub z winy kapitana, załogi, pilota lub pracowników przewoźnika;
- b) ratowanie lub usiłowanie ratowania życia lub mienia na morzu;
 - c) załadowanie towaru na pokładzie statku, pod warunkiem że za zgodą nadawcy wyrażoną w liście przewozowym, towar umieszczono na pokładzie i nie przewozi się go w wagonie;
 - d) niebezpieczeństwo zagrożenia lub wypadki na morzu lub innych wodach żeglownych.

§ 2. Przewoźnik może jednak powołać się na te przyczyny 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 wymienione w § 1 ponosi jednak odpowiedzialność, jeżeli uprawniony 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 wymienioną w artykule 24 § 1 konwencji, w stosunku do wszystkich przedsiębiorstw stosuje się ten sam system odpowiedzialności. Ponadto, gdy te przedsiębiorstwa 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 zarządzeniach wydanych na podstawie § 1 i 4 powiadamia się Sekretarza Generalnego. Zarządzenia wchodzą w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich inne Państwa członkowskie. Wymienionych zarządzeń 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, właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 40

Odpowiedzialność przewoźnika za swoich pracowników

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

Artykuł 41

Roszczenia szczególne

§ 1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie 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 od pracowników i innych osób, za które przewoźnik odpowiada na podstawie artykułu 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, 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 zażądać ustalenia stanu masy towaru, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez obie strony lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom Państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

Artykuł 43 **Reklamacje**

§ 1. Reklamacje 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 może wnieść reklamację do przewoźnika tylko za zgodą odbiorcy po przedstawieniu dowodu, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

§ 4. Jeżeli reklamację wnosi 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 we właściwy sposób uwierzytelnione.

§ 6. Przy ostatecznym załatwianiu reklamacji, przewoźnik może żądać przedstawienia listu przewozowego, wtórnika listu przewozowego 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 artykułu 17 § 3 lub artykułu 18 § 3,

b) odbiorcy, od chwili gdy:

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

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

§ 3. Prawo do wytoczenia powództwa sądowego o zwrot kwot zapłaconych 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 braku wtórnika, nadawca może wytoczyć powództwo tylko za zgodą odbiorcy lub po przedłożeniu dowodu, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki. W razie potrzeby nadawca powinien udowodnić brak lub zaginięcie listu przewozowego.

§ 6. Przy wytaczaniu powództwa sądowego odbiorca powinien przedstawić list przewozowy, jeżeli został on mu wydany.

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 przewoźnikowi, przeciwko ostatniemu przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi, który wykonał ostatnią część przewozu, podczas którego wystąpiło zdarzenie uzasadniające roszczenie.

§ 2. W razie wykonywania przewozów przez kolejnych przewoźników, gdy zgoda przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia jest wpisana do listu przewozowego, może być także przeciwko niemu wytoczone powództwo sądowe zgodnie z § 1, nawet, gdy nie otrzymał on towaru, ani listu przewozowego.

§ 3. 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.

§ 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, 2, 3 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 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 do wyboru jednego lub kilku przewoźników lub przewoźnika podwykonawcę.

Artykuł 46

Właściwość sądów

§ 1. Na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych można wytoczyć powództwa sądowe tylko przed sądami Państw członkowskich wyznaczonych przez strony na podstawie umowy 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 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 artykułem 42 przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną,
 - 2. tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z artykułem 42,
- b) w razie szkody nie dającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po przyjęciu towaru przez osobę uprawnioną, jeżeli ona:
 - 1. zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z artykułem 42, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po przyjęciu towaru,
 - 2. udowodni poza tym, że szkoda powstała w czasie między 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 wskazanych w artykule 45 § 1,
- d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody albo w wyniku niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody.

§ 3. Jeżeli na warunkach przewidzianych w artykule 28, towar został ponownie nadany do przewozu, 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 w wyniku niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody,
- d) jednej z umów przewozu, poprzedzających ponowne nadanie w wypadku przewidzianym w artykule 28.

§ 2. Przedawnienie biegnie dla roszczeń:

- a) odszkodowanie za całkowite zaginięcie: od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy,
- b) 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 artykułem 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, udzielenia odpowiedzi i 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 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 artykułu 12 stosują się do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 50

Prawo do roszczeń zwrotnych

§ 1. Przewoźnik, który na podstawie Przepisów ujednoczonych 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 literą 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, udział przypadający na niego, lecz nie zapłacony 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, przewidzianym w artykule 50, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przypozwaneniu go w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy do przypozwaniania i interwencji.
- § 2. Przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powinien pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkich zainteresowanych 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 wdrożonego 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 artykułów 49 i 50.

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

**Artykuł 1
Zakres stosowania**

§ 1. Regulamin niniejszy stosuje się do :

- a) międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych na terytorium Państw członkowskich,
- b) przewozu uzupełniającego transport kolejowy, do którego stosują się Przepisy ujednolicone CIM, z zastrzeżeniem przepisów międzynarodowych regulujących przewozy wykonywane przez inny rodzaj transportu, oraz do działalności wymienionych 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 lub rodzaj zwolnionych przewozów lub opakowanie gwarantują bezpieczeństwo przewozu.

**Artykuł 3
Ograniczenia**

Każde Państwo członkowskie może regulować lub zakazywać 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 przepisom krajowym lub międzynarodowym, stosowanym do przewozu towarów kolejami.

Artykuł 5

Rodzaj dopuszczonych pociągów. Przewóz w postaci bagażu ręcznego, bagażu 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 każdorazowo, maksymalnej ich ilości i szczególnych warunków przewozu w innych pociągach niż w pociągi towarowe,
- b) towarów niebezpiecznych przewożonych na warunkach szczególnych określonych w załączniku w postaci bagażu ręcznego, bagażu lub w pojazdach samochodowych zgodnie z artykułem 12 § 1 do 3 Przepisów ujednoczonych CIV.

§ 2. Podróżny nie może wziąć ze sobą towarów niebezpiecznych jako bagażu ręcznego, bagażu 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 artykułem 19 § 4.

**Przepisy ujednoczone o umowach użytkowania wagonów
w międzynarodowej komunikacji kolejowej
(CUV - załącznik D do konwencji)**

Artykuł 1

Zakres stosowania

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

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednoczonych wyrażenie:

- a) "przedsiębiorstwo transportu kolejowego" oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, upoważnione do przewozu osób lub towarów i które zapewnia trakcję,
- b) "wagon" oznacza każdy wagon zdolny do jazdy na własnych kołach po szynach, bez własnego napędu,
- c) "posiadacz" oznacza eksploatującego ekonomicznie wagon jako środek transportu w sposób stały, będąc właścicielem lub uprawnionym do dysponowania,
- d) "stacja macierzysta" oznacza nazwę miejscowości, zamieszczonej na wagonie, do której wagon ten może lub powinien być odesłany zgodnie z warunkami zawartymi w umowie o użytkowanie.

Artykuł 3

Znaki i napisy na wagonach

§ 1. Niezależnie od przepisów o dopuszczeniu technicznym wagonów do ruchu w komunikacji międzynarodowej, włączający wagon na podstawie umowy zawartej zgodnie z artykułem 1 powinien zamieścić na wagonie:

- a) oznaczenie włączającego,
- b) w razie potrzeby, oznaczenie przedsiębiorstwa kolejowego, do którego parku wagonowego został włączony wagon,
- c) w razie potrzeby, nazwę stacji macierzystej,
- d) inne znaki i napisy uzgodnione w umowie o użytkowaniu wagonu.

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

Artykuł 4

Odpowiedzialność za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu

§ 1. Przedsiębiorstwo transportu kolejowego, któremu wagon został postawiony do dyspozycji w celu użytkowania go jako środka przewozowego, odpowiada za szkodę powstałą w wyniku zaginięcia lub uszkodzenia wagonu 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 wagonu, nie wpisanych na obu stronach wagonu lub nie wymienionych w towarzyszącym wykazie.

§ 3. W razie zaginięcia wagonu lub jego części, odszkodowanie jest ograniczone, bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań, do wartości użytkowej wagonu 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 wagon został przekazany do użytkowania.

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

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

Artykuł 5

Utrata prawa do ograniczenia odpowiedzialności

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 w wyniku niedbalstwa i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 6

Domniemanie zaginięcia wagonu

§ 1. Osoba uprawniona może, bez dostarczenia innych dowodów, uważać wagon za zaginiony, jeżeli zażądała od przedsiębiorstwa transportu kolejowego, któremu przekazała wagon w celu użytkowania jako środka przewozowego, poszukiwania tego wagonu i wagon 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 pobytu wagonu. Termin przedłuża się o czas trwania unieruchomienia wagonu, które wynikało z przyczyny niezawinionej przez przedsiębiorstwo transportu kolejowego lub wskutek uszkodzenia.

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

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

ustawami i przepisami miejsca postoj wagonu.

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie wprowadzajce odchylenia od postanowień § 1 do 3.

Artykuł 7

Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez wagon

§ 1. Osoba, która na podstawie umowy zawartej zgodnie z artykułem 1, przekazała wagon w celu użytkowania jako środka przewozowego, odpowiada za szkodę spowodowaną przez wagon, jeżeli jest jej wina.

§ 2. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie wprowadzajce odchylenia od postanowień § 1.

Artykuł 8

Zastąpienie

Jeżeli umowa o użytkowanie wagonów przewiduje, że przedsiębiorstwo transportu kolejowego może przekazać wagon innemu przedsiębiorstwu transportu kolejowego w celu użytkowania jako środka przewozowego, 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 wagonu lub jego części,

b) tylko posiadacz odpowiada wobec innych przedsiębiorstw transportu kolejowego za szkody spowodowane przez wagon, 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, którymi się posługują przy wykonywaniu umowy, jeżeli pracownicy i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe.

§ 2. Jeżeli strony umowy nie ustaliły inaczej, zarządzający infrastrukturą, na której przedsiębiorstwo transportu kolejowego użytkuje wagon jako środek przewozowy, uważani są za pracowników, którymi posługuje się przedsiębiorstwo transportu kolejowego.

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

Artykuł 10

Roszczenia szczególne

§ 1. We wszystkich wypadkach, w których stosuje się Przepisy ujednoczone, można wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu lub jego części, bez względu na tytuł na jakim jest ono oparte, tylko przeciwko przedsiębiorstwu transportu kolejowego, któremu wagon został przekazany w celu jego użytkowania jako środka przewozowego 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 artykule 8.

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

Artykuł 11

Właściwość sądowa

§ 1. Na podstawie umowy zawartej zgodnie z Przepisami ujednoczonymi można

wytoczyć powództwo przed sądem ustalonym w porozumieniu zawartym między stronami umowy.

§ 2. Jeżeli strony umowy nie zawarły porozumienia, 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 artykułów 4 i 7 przedawniają się z upływem trzech lat.

§ 2. Przedawnienie biegnie dla roszczeń:

- a) opartych na artykule 4, od dnia, w którym stwierdzono zaginięcie lub uszkodzenie wagonu lub uprawniony mógł uważać wagon za zaginiony zgodnie z artykułem 6 § 1 lub zgodnie z uzgodnionym odchyleniem na podstawie artykułu 6 §4.
- b) opartych na artykule 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. 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 miejsca siedziby, jak i przynależności państwowej stron umowy. Przepisy ujednoczone stosuje się również, gdy infrastruktura kolejowa jest zarządzana lub używana przez Państwo lub przez instytucje państwowe lub organizacje rządowe.

§ 2. Z zastrzeżeniem artykułu 21, Przepisów ujednoczonych nie stosuje się do innych stosunków prawnych, a w szczególności:

- a) odpowiedzialności przewoźnika lub zarządzającego wobec swoich pracowników lub innych osób, którymi oni się posługują 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 zranienia**

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

§ 2. Każde 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 Państwa członkowskie.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednocionych wyrażenie:

- a) "infrastruktura kolejowa" oznacza wszystkie tory kolejowe i stałe instalacje, o ile są one konieczne dla zapewnienia przewozu pojazdów kolejowych i dla bezpieczeństwa komunikacji,
- b) "zarządzający" oznacza przekazującego do dyspozycji infrastrukturę kolejową,
- c) "przewoźnik" oznacza przewożącego liniami kolejowymi osoby lub towary w komunikacji międzynarodowej na podstawie Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM,
- d) "osoba pomocnicza" oznacza przewoźników i inne osoby, którymi posługują się przewoźnik lub zarządzający przy wykonywaniu swoich zadań, jeżeli ci pracownicy i te inne osoby wykonują ich czynności,
- e) "osoba trzecia" oznacza każdą inną osobę niż zarządzającego, przewoźnika i ich osoby pomocnicze,
- f) "licencja" oznacza zezwolenie wydane zgodnie z ustawami i przepisami Państwa, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, do wykonywania działalności przewoźnika kolejowego,
- g) "certyfikat bezpieczeństwa" oznacza dokument, wydany zgodnie z ustawami i przepisami Państwa, w którym znajduje się użytkowana infrastruktura, dotyczący przewoźnika w zakresie:
 - organizacji wewnętrznej przedsiębiorstwa, oraz
 - personelu i taboru, który na użytkowanej infrastrukturze będzie zatrudniony i taboru, który na tej infrastrukturze będzie używany,stwierdzający, że odpowiada on wymaganiom dotyczącym bezpieczeństwa w celu zapewnienia bezpiecznych świadczeń przewozowych na tej infrastrukturze.

Artykuł 4

Prawo obowiązujące

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

Tytuł II

Umowa o użytkowanie

Artykuł 5

Treść i forma

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

§ 2. W szczególności umowa określa warunki administracyjne, techniczne i finansowe użytkowania i zawiera przynajmniej następujące wskazówki:

- a) infrastruktura, która będzie użytkowana,
- b) zakres użytkowania,
- c) świadczenia zarządzającego,
- d) świadczenia przewoźnika,
- e) personel, który będzie zatrudniony,
- f) tabor, który będzie używany,
- g) warunki finansowe.

§ 3. Umowę zawiera się w formie pisemnej lub w formie jej równoważnej. Brak lub nieprawidłowość formy pisemnej lub formy jej równoważnej albo brak jednej ze wskazówek wymienionych w § 2 nie wpływa ani na istnienie ani ważność umowy

podlegającej postanowieniom Przepisów ujednoczonych.

Artykuł 6

Szczególne obowiązki przewoźnika i zarządzającego

§ 1. Przewoźnik powinien posiadać uprawnienia do wykonywania działalności przewoźnika kolejowego. Zatrudniony personel i używany tabor muszą spełniać wymogi bezpieczeństwa. Zarządzający może żądać, aby przewoźnik przedstawił ważną licencję lub certyfikat bezpieczeństwa lub urzędowo poświadczone ich kopie lub udowodnił w inny sposób, że spełnia te wymogi.

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

§ 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 artykułów 9 do 21, niezależnie z jakiego tytułu mogłyby one wynikać. Przewoźnik powinien udowodnić każdego roku istnienie tego ubezpieczenia lub równoważnych zabezpieczeń. Jest on zobowiązany bezzwłocznie 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 bezzwłocznie wypowiedzieć umowę o użytkowanie, jeżeli:
a) przewoźnik nie jest już upoważniony do wykonywania działalności przewoźnika kolejowego,

- b) zatrudniony personel i użytkowany tabor nie odpowiadają już wymogom bezpieczeństwa,
- c) przewoźnik opóźnił się z płatnością a mianowicie:
 - za dwa następujące po sobie okresy i w wysokości kwoty przekraczającej wartość miesięcznego użytkowania, lub
 - za czas wynoszący ponad dwa okresy i w wysokości kwoty równej wartości użytkowania przez dwa miesiące,
- d) przewoźnik drastycznie naruszył jeden ze szczególnych obowiązków określonych w artykule 6 § 2.

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

§ 4. Każda strona może bezzwłocznie umowę wypowiedzieć w wypadku drastycznego naruszenia jednego z podstawowych obowiązków przez drugą stronę umowy, jeżeli obowiązek 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 litery c) i d) oraz § 5.

Tytuł III

Odpowiedzialność

Artykuł 8

Odpowiedzialność zarządzającego

§ 1. Zarządzający odpowiada za:

- a) szkody cielesne (śmierć, zranienie lub każde inne naruszenie fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia),

- b) szkody materialne (zniszczenie lub uszkodzenie rzeczy 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 pomocniczemu 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:

- jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało przez okoliczności nie związane z zarządzaniem infrastrukturą a zarządzający, mimo zastosowania niezbędnej staranności wymaganej przez okoliczności sprawy, nie mógł ich uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,
- w takim zakresie w jakim zdarzenie powodujące szkodę powstało z winy osoby poszkodowanej,
- jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało w wyniku zachowania się osoby trzeciej oraz jeżeli zarządzający mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i 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, litera a), ponosi on pełną odpowiedzialność uwzględniając ograniczenia Przepisów ujednoczonych, z zastosowaniem ewentualnego regresu w stosunku do osoby trzeciej.

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie, 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 rzeczy ruchomych lub nieruchomości),
- wyrządzone zarządzającemu lub jego personelowi pomocniczemu, w czasie użytkowania infrastruktury przez używany tabor lub przewożone osoby albo towary.

§ 2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności:

- a) za szkody cielesne:
 - jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało przez okoliczności nie związane z działalnością przewoźnika a przewoźnik mimo zastosowanej niezbędnej staranności wymaganej przez okoliczności sprawy nie mógł ich uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,
 - w takim zakresie w jakim zdarzenie powodujące szkodę powstało z winy osoby poszkodowanej,
 - jeżeli zdarzenie powodujące szkodę powstało wskutek zachowania się osoby trzeciej a przewoźnik mimo staranności wymaganej przez okoliczności sprawy nie mógł jego 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, litera a), ponosi on pełną odpowiedzialność uwzględniając

ograniczenia Przepisów ujednoczonych, z zastosowaniem ewentualnego regresu w stosunku do osoby trzeciej.

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie, czy i w jakim zakresie zarządzający odpowiada za szkody wyrządzone przewoźnikowi z powodu opóźnień lub zakłóceń eksploatacyjnych.

Artykuł 10

Przyczyny współtowarzyszące

§ 1. Jeżeli przyczyny zależne od zarządzającego i przyczyny zależne od przewoźnika spowodowały powstanie szkody, każda strona umowy odpowiada za szkodę tylko w zakresie przyczyn od niej zależnych, zgodnie z artykułem 8 i 9. Jeżeli nie można ustalić w jakim zakresie każda przyczyna przyczyniła się do powstania szkody, każda strona odpowiada za szkodę, do której powstania ona sama przyczyniła się.

§ 2. § 1 stosuje się odpowiednio, jeżeli przyczyny zależne od zarządzającego i przyczyny zależne od kilku przewoźników użytkujących tę samą infrastrukturę spowodowały powstanie szkody.

§ 3. § 1, pierwsze zdanie, stosuje się odpowiednio, w wypadku szkód o których mowa w artykule 9, 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 określone w artykule 12.

§ 2. Jeżeli, w skutek śmierci osoby, w stosunku do których zmarła osoba miała lub miałyby w przyszłości ustawowy obowiązek alimentacyjny, utraciły jedynego żywiciela, 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 spowodowanych wypadkiem zwiększenia potrzeb.

Artykuł 13

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 przewidziane w artykułach 11 i 12.

Artykuł 14

Forma i kwota odszkodowania w razie śmierci lub zranienia

§ 1. Odszkodowania przewidziane w artykułach 11 § 2 i 12 litera b) powinny 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 wymienione w artykule 11 § 2 zażądają wypłaty renty.

§ 2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z § 1 określa prawo krajowe. Jednakże przy stosowaniu 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, jeżeli prawo krajowe przewiduje granicę maksymalną o niższej wysokości.

Artykuł 15

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

Ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w Przepisach ujednoczonych oraz 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 w wyniku niedbalstwa 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 ustalonego w V tytule 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 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 właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 18

Odpowiedzialność za swoich pracowników

Zarządzający i przewoźnik odpowiadają za swoich pracowników.

Artykuł 19

Roszczenia szczególne

§ 1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie 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.

§ 2. Powyższe postanowienie dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników, za których zarządzający i przewoźnik odpowiadają na podstawie artykułu 18.

Artykuł 20

Umowy procesowe

Strony umowy mogą ustalić w drodze porozumienia warunki, na jakich będą dochodzić swoich praw lub na jakich odstąpią od dochodzenia swoich praw o odszkodowanie w stosunku do innej strony umowy.

Tytuł IV

Roszczenia pracowników

Artykuł 21

Roszczenia przeciwko zarządzającemu lub przewoźnikowi

§ 1. Każde roszczenie 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.

§ 2. Każde roszczenie 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.

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 ustalone zostało przez sąd po przypozwaneniu zarządzającego w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenta.

Artykuł 24

Właściwość sądowa

§ 1. Powództwa sądowe oparte na Przepisach ujednoliconych mogą być wnoszone do sądu właściwego Państwa członkowskiego wyznaczonego w umowie zawartej przez strony.

§ 2. Jeżeli strony nie postanowiły inaczej, właściwymi sądami są sądy tego Państwa członkowskiego, w którym zarządzający ma swoją główną siedzibę.

Artykuł 25

Przedawnienie

§ 1. Roszczenia wynikające z niniejszych Przepisów ujednoliconych przedawniają się z upływem trzech lat.

§ 2. Przedawnienie biegnie od dnia, w którym powstała szkoda.

§ 3. W razie śmierci osoby, roszczenia przedawniają się po upływie trzech lat licząc od następnego dnia, po dniu w którym nastąpiła śmierć, nie później jednak niż po pięciu latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek.

§ 4. Powództwo zwrotne osoba odpowiedzialna, może wnieść nawet po wygaśnięciu terminu przedawnienia określonego w § 1, jeżeli zostało ono wniesione w terminie dopuszczonym przez prawo Państwa, w którym postępowanie jest wszczęte. Jednakże termin ten nie może być krótszy niż dziewięćdziesiąt dni, licząc od dnia, w którym osoba wnosząca powództwo o roszczenie zwrotne uregulowała roszczenie lub otrzymała poświadczenie wpłaty.

§ 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 ujednocione o zatwierdzaniu norm technicznych oraz
przyjmowaniu ujednocionych przepisów technicznych
stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do
międzynarodowego przewozu
(APTU - załącznik F do konwencji)**

Artykuł 1

Zakres stosowania

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

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszych Przepisów ujednocionych i ich załączników, wyrażenie:

- a) „Umawiające się Państwo” oznacza każde Państwo członkowskie Organizacji, które nie złożyło zgodnie z artykułem 42 § 1 zdanie pierwsze, konwencji, zastrzeżenia dotyczącego niniejszych Przepisów ujednocionych,
- 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 i infrastrukturę kolejową,
- f) „pojazd kolejowy” oznacza każdy pojazd zdolny do ruchu na swoich 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 stałe instalacje, o ile są one konieczne do zapewnienia ruchu pojazdów kolejowych i do bezpieczeństwa przewozu,
 - k) „norma techniczna” oznacza każdy techniczny opis przyjęty przez uznane narodowe lub międzynarodowe organy normalizacji, zgodnie z stosowaną przez nich procedurą; każdy opis techniczny opracowany w ramach Unii Europejskiej jest normą techniczną,
 - l) „ przepis techniczny” oznacza każdą regułę inną niż norma techniczna odnosząca się do budowy, eksploatacji, utrzymania lub postępowania z urządzeniami kolejowymi,
 - m) „Komisja Ekspertów Technicznych” oznacza Komisję, o której mowa w artykule 13 § 1 litera f) konwencji.

Artykuł 3

Cel

§ 1. Zatwierdzanie norm technicznych dotyczących urządzeń kolejowych oraz przyjmowanie ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych ma na celu:

- a) ułatwienie swobodnego kursowania pojazdów i swobodnego użytkowania innego sprzętu kolejowego w komunikacji międzynarodowej ,
- b) zapewnienie bezpieczeństwa, niezawodności i zdatności do ruchu w komunikacji międzynarodowej,
- c) ochronę środowiska naturalnego i zdrowia publicznego.

§ 2. Przy zatwierdzaniu norm technicznych lub przyjmowaniu ujednoczonych norm technicznych, należy brać pod uwagę tylko te normy i te przepisy, które zostały

opracowane na płaszczyźnie międzynarodowej.

§ 3. W tym celu, w miarę możliwości:

- a) należy poszukiwać największej międzyoperatywności między różnymi systemami i składnikami technicznymi, użytkowymi 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 i organów uznanych za kompetentne w tej dziedzinie.

§ 2. Normalizacja przemysłowych produktów i przemysłowych procedur należy do właściwości uznanych krajowych lub 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 wykonywaniu ich działalności.

§ 2. Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzję o zatwierdzeniu normy technicznej zgodnie z procedurą przewidzianą w artykułach 16, 20 i 33 § 6 konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z artykułem 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 wykonywaniu ich działalności.

§ 2. Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzje o przyjęciu ujednoczonego przepisu technicznego zgodnie z procedurą przewidzianą w artykułach 16, 20, 33 § 6 konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z artykułem 35 § 3 i 4 konwencji.

Artykuł 7

Forma wniosków

Wnioski, o których mowa w artykule 5 i 6 muszą być kompletne, spójne i zasadne. Wniosek przesyła się do Sekretarza Generalnego w jednym z języków urzędowych Organizacji.

Artykuł 8

Załączniki

§ 1. Zatwierdzone normy techniczne oraz przyjęte ujednolicone przepisy techniczne włącza się do następujących załączników do niniejszych Przepisów ujednoliconych:

- a) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wszystkich pojazdów kolejowych (załącznik 1),
- b) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych (załącznik 2),
- c) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów towarowych (załącznik 3),
- d) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów osobowych (załącznik 4),
- e) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące instalacji infrastruktury innych niż wymienione pod literą f) (załącznik 5),
- f) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemu bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem (załącznik 6),
- g) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemu technologii informacji (załącznik 7),
- h) normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące każde innego urządzenia kolejowego (załącznik 8).

§ 2. Załączniki stanowią integralną część niniejszych Przepisów ujednoliconych. Ich struktura powinna uwzględniać odrębność szerokości toru, skrajni, systemów zasilania w energię elektryczną i systemów bezpieczeństwa w kierowaniu ruchem w Umawiających się Państwach.

§ 3. Załączniki otrzymują brzmienie, które zostanie przyjęte przez Komisję Ekspertów Technicznych po wejściu w życie konwencji, zgodnie z procedurą przewidzianą w artykułach 16, 20 i 33 § 6 konwencji dotyczącej zmian w załącznikach.

Artykuł 9

Zastrzeżenia

§ 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 zastrzeżenie, w którym oświadcza, że nie będzie stosować lub będzie stosować tylko częściowo zatwierdzoną normę techniczną lub ujednoczony 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 ilości Państw , które zgodnie z artykułem 35 § 4 konwencji złożyły sprzeciwy, powodujące, iż nie wchodzi w życie decyzja Komisji Ekspertów Technicznych.

§ 3. Państwo, które złożyło zastrzeżenie zgodnie z § 1, może być w każdej chwili je wycofać powiadamiając o tym Sekretarza Generalnego. Wycofanie wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca , licząc od dnia powiadomienia.

Artykuł 10

Uchylenie Jedności Technicznej

W związku z wejściem w życie załączników, przyjętych przez Komisję Ekspertów Technicznych, zgodnie z artykułem 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. Z chwilą wejścia w życie załączników przyjętych przez Komisję Ekspertów Technicznych zgodnie z artykułem 8 § 3 , normy techniczne i ujednoczone przepisy techniczne, zawarte w tych załącznikach, mają pierwszeństwo 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. Z chwilą wejścia w życie załączników przyjętych przez Komisję Ekspertów Technicznych zgodnie z artykułem 8 § 3, niniejsze Przepisy ujednolicone oraz normy techniczne i ujednolicone 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 furgonów w komunikacji międzynarodowej (RIC),
- b) Regulaminu o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV).

Załącznik 1

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wszystkich pojazdów kolejowych .

A. Szerokość toru:

1. Koleje o normalnej szerokości toru (1435 mm)
2. Koleje o szerokim torze (rosyjski 1524 mm)
3. Koleje o szerokim torze (irlandzki 1600 mm)
4. Koleje o szerokim torze (iberyjski 1688 mm)
5. Inne koleje

B. Skrajnia:

1. Koleje o normalnej szerokości toru na kontynencie europejskim .
2. Koleje o normalnej szerokości toru w Wielkiej Brytanii .

Załącznik 2

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych

A. Systemy zasilania w energię elektryczną:

1. Prąd stały 3000 V
2. Prąd stały 1500 V i mniej .
3. Prąd zmienny 25 KV / 50 Hz .
4. Prąd zmienny 15 KV / 16 2/3 Hz

B. Systemy bezpieczeństwa pociągów:

Załącznik 3

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów towarowych

Załącznik 4

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące wagonów osobowych

Załącznik 5

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące instalacji infrastruktury

Załącznik 6

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

Załącznik 7

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące systemu technologii informacji

Załącznik 8

Normy techniczne i ujednolicone przepisy techniczne dotyczące innego urządzenia kolejowego

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 artykułem 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 każdy organ administracyjny zarządzający infrastrukturą kolejową,
- e) „posiadacz” oznacza osobę eksploatującą w sposób ekonomiczny pojazd kolejowy, jako środek transportu, w sposób stały, będąc jego właścicielem lub uprawnionym do dysponowania,
- f) „dopuszczenie techniczne” oznacza procedurę wykonaną przez kompetentną władzę w celu dopuszczenia pojazdu kolejowego do ruchu lub innego urządzenia kolejowego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej.
- g) „dopuszczenie rodzajów budowy” oznacza prawo przyznane przez kompetentną władzę dotyczącą rodzaju budowy pojazdu kolejowego, zgodnie z którym

dopuszczenie do eksploatacji może być wydane w ramach postępowania uproszczonego dla pojazdów odpowiadających tego rodzaju budowie,

- h) „dopuszczenie do eksploatacji” oznacza prawo przyznane przez władzę kompetentną dla każdego pojazdu kolejowego do ruchu w komunikacji międzynarodowej,
- 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 artykule 13 § 1 litera 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 Przepisów ujednoczonych APTU,
- b) przepisom o budowie i wyposażeniu zawartym w załączniku RID,
- c) szczególnym warunkom dopuszczenia przy zastosowaniu artykułu 7 § 2 lub § 3.

§ 3. § 1 i 2 oraz artykuły następne stosują się odpowiednio do dopuszczenia technicznego innych urządzeń kolejowych i 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 rodzaju budowy dla określonego rodzaju pojazdu kolejowego,
 2. następnie, dopuszczenia do eksploatacji pojedynczych pojazdów odpowiadających temu rodzajowi budowy w wyniku zastosowania uproszczonego postępowania zatwierdzającego należnego temu rodzajowi.

§ 2. Postanowienia niniejsze wpływają na stosowanie artykułu 10.

Artykuł 5

Kompetentna władza

§ 1. Dopuszczenie techniczne pojazdów kolejowych do ruchu w komunikacji międzynarodowej należy do zakresu działania kompetentnej w tej dziedzinie krajowej lub międzynarodowej władzy, zgodnie z 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, przenoszenie kompetencji na zarządzającego infrastrukturą, który bezpośrednio lub pośrednio uczestniczy w budowie urządzeń kolejowych jest zakazane.

Artykuł 6

Uznanie dopuszczenia technicznego

Dopuszczenie rodzaju konstrukcji i dopuszczenie do eksploatacji oraz odpowiednie certyfikaty przyznane przez kompetentną władzę 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 Przepisów ujednoczonych APTU,
- b) przepisom o budowie i wyposażeniu zawartym w załączniku RID.

§ 2. Jeżeli brak postanowień w załącznikach Przepisów ujednoczonych APTU, ogólnie uznane zasady techniczne stosują się do dopuszczenia technicznego. Norma techniczna nawet, jeżeli nie jest zatwierdzona zgodnie z procedurą przewidzianą w Przepisach ujednoczonych APTU, będzie uznawana gdy zawarta w tej normie wiedza przedstawia sobą ogólnie uznaną zasadę techniczną.

§ 3. W celu popierania rozwoju technicznego zezwala się na odchylenia od ogólnie uznanych zasad technicznych i przepisów o budowie zawartych w załącznikach Przepisów ujednoczonych APTU, pod warunkiem zagwarantowania, że:

- a) zostanie zapewniony przynajmniej taki sam poziom bezpieczeństwa, jaki zapewniają powyższe zasady i przepisy, oraz
- b) zostanie zapewniona międzyoperacyjność.

§ 4. Jeżeli Umawiające się Państwo ma zamiar dopuścić pojazd zgodnie z § 2 lub 3, powiadamia o tym bezzwłocznie Sekretarza Generalnego Organizacji. Sekretarz Generalny powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Państwa. W ciągu miesiąca po otrzymaniu powiadomienia Sekretarza Generalnego Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie Komisji Ekspertów Technicznych w celu stwierdzenia czy zostały spełnione warunki określone w § 2 lub 3. Komisja

podejmuje w tej sprawie decyzję 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. Artykuł 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 dopuszczony do ruchu pojazd w komunikacji międzynarodowej są obowiązane przestrzegać przepisów dotyczących eksploatacji pojazdu w komunikacji międzynarodowej, zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU.

§ 2. Przedsiębiorstwa i organy zarządzające infrastrukturą w Umawiających się Państwach, włącznie z systemami bezpieczeństwa ruchu, przeznaczonymi i zdolnymi do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej, są zobowiązane do przestrzegania przepisów technicznych zawartych w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU i do stałego nadzorowania budowy i eksploatacji tej infrastruktury.

Artykuł 10

Dopuszczenie techniczne

§ 1. Rodzaj konstrukcji pojazdu lub sam pojazd są przedmiotem decyzji o dopuszczeniu technicznym (dopuszczenie rodzajów konstrukcji, dopuszczenie do eksploatacji).

§ 2. O dopuszczenie techniczne może wnioskować:

- a) konstruktor,
- b) przedsiębiorstwo transportu kolejowego,
- c) posiadacz pojazdu,
- d) właściciel pojazdu,

Wniosek można złożyć do każdej kompetentnej władzy jednego z Umawiających się Państw, o której mowa w artykule 5,.

§ 3. Wnioskujący o dopuszczenie do eksploatacji pojazdów w ramach procedury uproszczonej (artykuł 4 § 1 litera b) powinien do wniosku załączyć dokument o dopuszczeniu rodzaju konstrukcji sporządzony zgodnie z artykułem 11 § 2 i odpowiednio udowodnić, że pojazd będący przedmiotem wniosku o dopuszczenie do eksploatacji, odpowiada temu rodzajowi konstrukcji.

§ 4. Dopuszczenie techniczne powinno być udzielone niezależnie od osoby wnioskującej.

§ 5. Dopuszczenie techniczne jest z zasady udzielane na czas nieokreślony; może ono posiadać charakter ogólny lub ograniczony zakres.

§ 6. Dopuszczenie rodzaju konstrukcji może być wycofane, jeżeli okaże się że bezpieczeństwo, zdrowie publiczne i ochrona środowiska, nie są już zagwarantowane w wyniku ruchu pojazdów tak zbudowanych lub które zostały lub będą zbudowane, zgodnie z rodzajem dopuszczonej konstrukcji.

§ 7. Dopuszczenie do eksploatacji może być wycofane jeżeli :

- a) pojazd nie odpowiada już postanowieniom o budowie zawartym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, warunkom szczególnym o dopuszczeniu zgodnie z artykułem 7 § 2 lub 3 albo przepisom o budowie i wyposażeniu zawartym w załączniku do RID i jeżeli posiadacz, na żądanie kompetentnej władzy 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 rodzajów konstrukcji lub dopuszczenie do eksploatacji może wycofać tylko władza która ich udzieliła.

§ 9. Dopuszczenie do eksploatacji zawiesza się :

- a) gdy nie są wykonywane: nadzór techniczny, naprawy, kontrole, sprawdzanie oraz rewizje pojazdu kolejowego nakazane w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, w szczególnych warunkach o dopuszczeniu zgodnie z artykułem 7 § 2 lub 3 albo w przepisach o budowie i wyposażeniu zawartych w załączniku do RID,
- b) w razie poważnego uszkodzenia pojazdu, nie został wykonany nakaz kompetentnej władzy do przedstawienia pojazdu,
- c) w razie nie przestrzegania niniejszych Przepisów ujednoczonych i przepisów załączników do Przepisów ujednoczonych APTU,
- d) jeżeli kompetentna władza tak zdecyduje.

§ 10. Dopuszczenie do eksploatacji wygasa w wypadku wyłączenia wagonu z eksploatacji; o wyłączeniu należy powiadomić kompetentną władzę, która wydała zezwolenie na eksploatację.

§ 11. W razie braku 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 rodzajów budowy i dopuszczenie do eksploatacji stwierdza się na podstawie oddzielnych dokumentów posiadających nazwy: „Świadectwo o dopuszczeniu rodzaju budowy” i „Świadectwo o dopuszczeniu do eksploatacji”.

§ 2. Świadectwo o dopuszczeniu rodzaju budowy powinno zawierać:

- a) konstruktora rodzaju budowy pojazdu kolejowego,
- b) wszystkie techniczne cechy niezbędne do identyfikacji rodzaju budowy pojazdu kolejowego,
- c) w razie potrzeby, warunki szczególne jazdy dla rodzaju budowy pojazdu kolejowego i pojazdów kolejowych odpowiadających tego rodzaju budowie.

§ 3. Świadectwo o dopuszczeniu do eksploatacji powinno zawierać:

- a) posiadacza pojazdu kolejowego,
- b) wszystkie cechy techniczne niezbędne do identyfikacji pojazdu; może to być również dokonane przez odesłanie do świadectwa o dopuszczeniu rodzaju budowy,
- c) w razie potrzeby, szczególne warunki jazdy dla pojazdu,
- d) w razie potrzeby, okres ważności,
- e) rewizje pojazdu ustalone w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, w warunkach szczególnych o dopuszczeniu zgodnie z artykułem 7 § 2 lub 3 albo w przepisach o budowie i wyposażeniu zawartych w załączniku do RID i inne badania techniczne dotyczące określonych części konstrukcji i wyposażenia pojazdu.

§ 4. Świadectwa należy drukować w dwóch lub w trzech językach, z których przynajmniej jeden powinien być językiem roboczym Organizacji.

Artykuł 12

Wzory ujednoczone

§ 1. Organizacja ustala wzory ujednoczone „Świadectwa o dopuszczeniu rodzajów budowy” i „Świadectwa o dopuszczeniu do eksploatacji”. Wzory

opracowuje i zatwierdza Komisja Ekspertów Technicznych.

§ 2. Artykuł 35 § 1 i 3 do 5 konwencji stosuje się odpowiednio.

Artykuł 13 **Bank danych**

§ 1. Organizacja sporządza i uaktualnia bank danych dla pojazdów kolejowych, dopuszczonych do ruchu w komunikacji międzynarodowej.

§ 2. Kompetentne władze lub, w odpowiednim wypadku, upoważnione przez nie organizacje uprawnione do dopuszczania pojazdów do eksploatacji, przekazują bezzwłocznie do Organizacji niezbędne dane, dla celów niniejszych Przepisów ujednoczonych dotyczące pojazdów dopuszczonych do ruchu w komunikacji międzynarodowej. Komisja Ekspertów Technicznych ustala jakie dane są niezbędne. Jedynie powyższe dane są gromadzone w banku danych. We wszystkich wypadkach, takich jak wyłączenie wagonu z eksploatacji, urzędowym unieruchomieniu, wycofaniu dopuszczenia do eksploatacji i zmianie pojazdu odbiegającej od rodzaju dopuszczonej budowy powiadamia się Organizację.

§ 3. Dane gromadzone w banku danych nie mają charakteru konstytutywnego, w sprawie technicznego dopuszczenia pojazdu kolejowego.

§ 4. Gromadzone dane są do dyspozycji .

- a) wszystkich Umawiających się Państw,
- b) wszystkich przedsiębiorstw transportu kolejowego, uczestniczących w komunikacji międzynarodowej, mających swoje siedziby w Umawiających się Państwach,
- c) wszystkich zarządzających infrastrukturą mających swoje siedziby w Umawiających się Państwach, na których infrastrukturze jest wykonywana komunikacja,
- d) wszystkich konstruktorów pojazdów kolejowych,
- e) wszystkich posiadaczy pojazdów kolejowych.

§ 5. Załącznik do niniejszych Przepisów ujednoczonych określa dane, do których uprawnieni zgodnie z § 4 mają dostęp oraz warunki tego dostępu. Załącznik stanowi integralną część Przepisów ujednoczonych. Komisja Rewizyjna decyduje o treści załącznika na podstawie procedury określonej w artykułach 16, 17 i 33 § 4 konwencji.

Artykuł 14 **Napisy i znaki**

§ 1. Pojazdy kolejowe dopuszczone do ruchu powinny posiadać:

- a) znak oznaczający w sposób wyraźny, że zostały one dopuszczone do ruchu w komunikacji międzynarodowej zgodnie z niniejszymi Przepisami ujednoczonymi oraz
- b) inne napisy i znaki przewidziane w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU.

§ 2. Komisja Ekspertów Technicznych ustala znak, o którym mowa w § 1 litera a) oraz terminy przejściowe, podczas których pojazdy dopuszczone w komunikacji międzynarodowej mogą posiadać napisy i znaki różniące się od tego, o którym mowa w § 1.

§ 3. Artykuł 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 oraz tak aby ich stan w żaden sposób nie narażał na niebezpieczeństwo eksploatacji oraz nie szkodził środowisku naturalnemu i zdrowiu publicznemu w czasie ich ruchu lub ich użytkowania w komunikacji międzynarodowej. W tym celu pojazdy kolejowe powinny być poddawane rewizjom i naprawom ustalonym w załącznikach do Przepisów ujednoczonych APTU, w

szczególnych warunkach dopuszczenia zgodnie z artykułem 7 § 2 lub 3 albo 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, a w razie potrzeby, wspólnie z posiadaczami i właściwymi przedsiębiorstwami transportu kolejowego, są obowiązani :

- a) bezzwłocznie podjąć wszystkie niezbędne środki, do zapewnienia bezpieczeństwa komunikacji kolejowej; nienaruszalności 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, aby mógł być włączony do pociągu i jechać na własnych kołach bez niebezpieczeństwa dla eksploatacji.

§ 3. O wypadkach i poważnych uszkodzeniach należy bezzwłocznie zawiadomić władzę, która dopuszczała wagon do ruchu. Władza może zażądać przedstawienia uszkodzonego wagonu, o ile to możliwe już naprawionego w celu zbadania ważności dopuszczenia do eksploatacji. W razie potrzeby, procedura w sprawie przeznaczenia do eksploatacji powinna być ponownie przeprowadzona.

§ 4. Kompetentne 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.

za zgodności z umową
w oryginalu.

ARTYKUŁ 18
Dyrektora
Departamentu Kolejnictwa

Unieruchomienie i odmowa przyjęcia pojazdów
mgr Jadwiga Stachowska

Kompetentna władza, o której mowa w artykule 5, inne przedsiębiorstwo transportu kolejowego lub zarządzający infrastrukturą nie mogą nie przyjąć lub unieruchomić pojazd, jeżeli są przestrzegane postanowienia załączników do Przepisów ujednoczonych APTU, szczególne warunki dopuszczenia zgodnie z artykułem 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 artykułu 10 § 9 litera 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 kompetentna władza wydała dopuszczenie do eksploatacji.

§ 2. Konsekwencje w prawie cywilnym i karnym 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 spór przekazać 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.

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 9 kwietnia 2002 r.

Cena 7,95 zł + 22% VAT

