65

SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí,
kterým se nahrazuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s.

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 3. června 1999 byl ve Vilniusu sjednán Protokol o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980.[1])

Jménem České republiky byl Protokol podepsán ve Vilniusu téhož dne.

S Protokolem vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky Protokol ratifikoval. Ratifikační listina České republiky byla uložena u mezivládní Organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), dočasného depozitáře Protokolu, dne 22. prosince 2003. Po vstupu Protokolu v platnost byla ratifikační listina uložena u vlády Švýcarské konfederace, depozitáře Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

Protokol vstoupil v platnost na základě svého článku 4 odst. 1 dne 1. července 2006 a tímto dnem vstoupil v platnost i pro Českou republiku.

Francouzské znění Úmluvy ve znění pozměňovacího protokolu a jejich překlady do českého jazyka se vyhlašují současně.

[1]) Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), sjednaná v Bernu dne 9. května 1980, byla vyhlášena pod č. 8/1985 Sb. a pozměněna č. 61/1991 Sb., č. 251/1991 Sb., č. 274/1996 Sb., č. 29/1998 Sb., č. 60/1999 Sb., č. 9/2002 Sb. m. s., č. 46/2003 Sb. m. s. a č. 8/2004 Sb. m. s.



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

COTIF 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

dans la teneur du Protocole de Vilnius

en vigueur depuis le 01.07.2006



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

COTIF 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

dans la teneur du Protocole de Vilnius

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

en vigueur depuis le 01.07.2006

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

Protocole

du 3 juin 1999

portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée "COTIF 1980", la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,

- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,

- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,

- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,

- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,

- considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,

- considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,

l'Assemblée générale a décidé ce qui suit :

Article premier
Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Article 2
Dépositaire provisoire

§ 1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres :

a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,

b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3 Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4 L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Article 4

Entrée en vigueur

§ 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2 Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Article 5
Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Article 6
Dispositions transitoires

§ 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :

a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,

b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et

c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne :

a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,

b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,

c) le paiement des contributions,

d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres a) à c) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

§ 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980.

§ 7 Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :

a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;

b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 susvisé.

Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Article 7
Textes du Protocole

§1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

Pour la République d'Albanie :

Pour la République Algérienne Démocratique et Populaire :

Pour la République fédérale d'Allemagne :

Pour la République d'Autriche :

Pour le Royaume de Belgique :

Pour la Bosnie-Herzégovine :

Pour la République de Bulgarie :

Pour la République de Croatie :

Pour le Royaume du Danemark :

Pour le Royaume d'Espagne :

Pour la République de Finlande :

Pour la République Française :

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la République Hellénique :

Pour la République de Hongrie :

Pour la République d'Irak :

Pour la République Islamique d'Iran :

Pour l'Irlande :

Pour la République Italienne :

Pour la République Libanaise :

Pour la Principauté de Liechtenstein :

Pour la République de Lituanie :

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

Pour l'ex-République yougoslave de Macédoine :

Pour le Royaume du Maroc :

Pour la Principauté de Monaco :

Pour le Royaume de Norvège :

Pour le Royaume des Pays-Bas :

Pour la République de Pologne :

Pour la République Portugaise :

Pour la Roumanie :

Pour la République Slovaque :

Pour la République de Slovénie :

Pour le Royaume de Suède :

Pour la Confédération suisse :

Pour la République Arabe Syrienne :

Pour la République Tchèque :

Pour la République Tunisienne :

Pour la République Turque :

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF)

du 9 mai 1980
dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Titre premier
Généralités

Article premier
Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée "l'Organisation".

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

§ 3 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

§ 4 L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

§ 5 Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Article 2
But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :

1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;
2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;

b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;

c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;

d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;

f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2 L'Organisation peut

a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;

b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3
Coopération internationale

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 4
Reprise et transfert d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

Article 5
Obligations particulières des Etats membres

§ 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à :

a) éliminer toute procédure inutile,

b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,

c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

Article 6
Règles uniformes

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par :

a) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)", formant l'Appendice A à la Convention,

b) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)", formant l'Appendice B à la Convention,

c) le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)", formant l'Appendice C à la Convention,

d) les "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'Appendice D à la Convention,

e) les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)", formant l'Appendice E à la Convention,

f) les "Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)", formant l'Appendice F à la Convention,

g) les "Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)", formant l'Appendice G à la Convention,

h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7
Définition de la notion "Convention"

Dans les dispositions qui suivent, l'expression "Convention" couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

Titre II
Dispositions communes

Article 8
Droit national

§ 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 9
Unité de compte

§ 1 L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n’est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4 Pour un Etat Membre qui n’est pas Membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices est considérée comme étant égale à trois francs or. Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900. La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 5 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

§ 6 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l’Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Article 10
Dispositions complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l’exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l’Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

Article 11
Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Article 12
Exécution de jugements. Saisies

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui

exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titre III
Structure et fonctionnement

Article 13
Organes

§ 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

a) l'Assemblée générale,
b) le Comité administratif,
c) la Commission de révision,
d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
f) la Commission d'experts techniques,
g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14
Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale :

a) établit son règlement intérieur;

b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);

c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);

d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;

e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);

g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);

h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);

i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);

j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);

k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);

l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);

m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);

n) décide des conditions d>adhésion d>une organisation régionale d>intégration économique (article 38, § 1);

o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1);

p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43);

q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15
Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5 Le Comité

a) établit son règlement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le statut du personnel de l'Organisation;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;

e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;

f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;

g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;

h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);

i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);

j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1);

k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné;

l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;

m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));

n) contrôle la gestion du Secrétaire général;

o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;

p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;

q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);

r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

§ 6 Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9 Le président du Comité :

a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;

b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;

c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;

d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Article 16
Commissions

§ 1 Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3 Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,

c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17
Commission de révision

§ 1 La Commission de révision :

a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Article 18
Commission d'experts du RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 19
Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire :

a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;

b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 20
Commission d'experts techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques

a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;

d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;

e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes

APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

Article 21
Secrétaire général

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment :

a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);

b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;

c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);

d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);

g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);

i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;

m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;

n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;

o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;

p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Article 22
Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 23
Bulletin

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Article 24
Listes des lignes

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes :

a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

§ 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve :

a) la liste des lignes ferroviaires CIV,
b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Titre IV
Finances

Article 25
Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26
Financement des dépenses

§ 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :

a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;

b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :

a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;

b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

§ 9 Les montants non recouvrés sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3,

lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27
Vérification des comptes

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;

e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3 Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S'il le juge opportun, il peut procéder à

l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

§ 4 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 5 Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du Secrétaire général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

§ 6 Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants : "J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour la période budgétaire qui s'est terminée le 31 décembre .... . L'examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs que j'ai jugé nécessaire dans la circonstance." Cette attestation indique, selon le cas, que

a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;

b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;

c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;

d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

§ 7 Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne :

a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :

1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;
2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;
3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :

1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire

ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

§ 8 Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer des critiques dans son rapport sans donner préalablement au Secrétaire général la possibilité de s'expliquer.

§ 9 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 10 Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pas obtenu de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.

Titre V
Arbitrage

Article 28
Compétence

§ 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2 Les autres litiges nés de l’interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l’Organisation conformément à l’article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 29
Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

a) l'objet du différend,

b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,

c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

Article 30
Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou

entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

§ 4 L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 31
Procédure. Frais

§ 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général*;*

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

Article 32
Prescription. Force exécutoire

§ 1 La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2 La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre VI
Modification de la Convention

Article 33
Compétence

§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxièmes phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;

b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;

c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;

d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12;

e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;

f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;

g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à

la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Article 34

Décisions de l'Assemblée générale

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

§ 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35
Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats

membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui :

a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);

b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);

c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII
Dispositions finales

Article 36
Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37
Adhésion à la Convention

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38
Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer

leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 39
Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 40
Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence :

a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;

b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;

c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41
Dénonciation de la Convention

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 42
Déclarations et réserves à la Convention

§ 1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

Article 43
Dissolution de l'Organisation

§ 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

Article 44
Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Article 45
Textes de la Convention

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

Protocole sur les privilèges et immunités
de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
(OTIF)

Article premier
Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile intentée par un tiers;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2
Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à

l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Article 3
Exonération d'impôts

§ 1 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3 Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 4
Exonération de droits et taxes

§ 1 Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3 L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5
Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 6
Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Article 7
Communications

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 8
Privilèges et immunités des représentants des Etats

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 9
Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 10
Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11
But des privilèges et immunités accordés

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont :

a) les Etats membres, pour leurs représentants;

b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;

c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 12
Prévention d'abus

§ 1 Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13

Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés :

a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14

Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs
(CIV - Appendice A à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) Atransporteur@ désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) Atransporteur substitué@ désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;

c) AConditions générales de transport@ désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) Avéhicule@ désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7
Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8

Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9

Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir :

a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;

b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;

c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui :

a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,

b) incommodent de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11
Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III
Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Chapitre I
Dispositions communes

Article 12
Objets et animaux admis

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

Chapitre II
Colis à main et animaux

Article 15
Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III
Bagages

Article 16
Expédition des bagages

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17
Bulletin de bagages

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18
Enregistrement et transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20
Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire :

a) son nom et son adresse,

b) le lieu de destination.

Article 21
Droit de disposer des bagages

§ 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22
Livraison

§ 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination :

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le

temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4 A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV
Véhicules

Article 23
Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24
Bulletin de transport

§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25
Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV
Responsabilité du transporteur

Chapitre I
Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27
Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28
Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29
Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31
Autres moyens de transport

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un

accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II
Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

Article 32
Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :

a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

b) une faute du voyageur ou

c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1
Colis à main et animaux

Article 33
Responsabilité

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34
Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35
Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2
Bagages

Article 36
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) absence ou défectuosité de l'emballage;

b) nature spéciale des bagages;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est

intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40
Présomption de perte

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer

l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d’accise déjà acquittés.

Article 42
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité n’excède pas :

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 43
Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Section 3
Véhicules

Article 44
Indemnité en cas de retard

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n’excède pas le prix du transport.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n’excède pas le prix du transport.

Article 45
Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n’excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d’autres objets

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n’excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 47
Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51
Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

Titre V
Responsabilité du voyageur

Article 53
Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

a) résultant du non respect de ses obligations en vertu

1. des articles 10, 14 et 20,
2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

ou

b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 55
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58
Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;

b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Article 59
Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60
Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Article 61
Partage du prix de transport

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L’article 6, § 3, l’article 16, § 3 et l’article 25 s’appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63

Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l’Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l’établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64
Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM - Appendice B à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2
Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) Atransporteur@ désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) Atransporteur substitué@ désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;

c) AConditions générales de transport@ désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) Aunité de transport intermodal@ désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le

Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

a) le lieu et la date de son établissement;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;

d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);

e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;

f) le lieu de livraison;

g) le nom et l'adresse du destinataire;

h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);

i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;

j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;

k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;

l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;

m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;

n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;

o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;

p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;

b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;

c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;

d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;

e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;

f) l'itinéraire convenu;

g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;

h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

§ 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou

b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9
Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10
Paiement des frais

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 12
Force probante de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre

de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13
Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14
Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15

Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :

a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;

b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes

ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16
Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :

a) pour les wagons complets

- délai d'expédition 12 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

b) pour les envois de détail
- délai d'expédition 24 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

a) envois empruntant
- des lignes dont l'écartement des rails est différent,
- la mer ou une voie de navigation intérieure,
- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17
Livraison

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison :

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18
Droit de disposer de la marchandise

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur :

a) d'arrêter le transport de la marchandise;

b) d'ajourner la livraison de la marchandise;

c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;

d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire :

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;

d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il :

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;

d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Article 19
Exercice du droit de disposition

§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20
Empêchements au transport

§ 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Article 21
Empêchements à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

a) sa demande d'instructions,

b) l'exécution des instructions reçues,

c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,

d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III
Responsabilité

Article 23
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport

intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;

f) transport d'animaux vivants;

g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la

prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 26
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 27
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28
Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet

d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29
Présomption de perte de la marchandise

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au ' 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31
Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;

b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

Article 32
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité n’excède pas :

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3 En cas d’avarie d’un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d’une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l’indemnité est limitée, à l’exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L’indemnité n’excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33
Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34
Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35
Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38
Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :

a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;

b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d’exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 39
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 40
Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l’exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l’exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l’infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l’exécution du transport.

Article 41
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

Titre IV
Exercice des droits

Article 42
Procès-verbal de constatation

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

§ 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44
Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou

3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

b) au destinataire à partir du moment où il a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 45

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46

For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :

a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47
Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 48
Prescription

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;

c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;

d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2 La prescription court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V
Rapports des transporteurs entre eux

Article 49
Décompte

§ 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Article 50
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 52
Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

Règlement concernant le transport international ferroviaire
des marchandises dangereuses
(RID - Appendice C à la Convention)

Article premier
Champ d'application

§ 1 Le présent Règlement s'applique :

a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,

b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 2
Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 3
Restrictions

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4
Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5
Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption :

a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;

b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'Annexe.

Article 6
Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

* * *

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules
en trafic international ferroviaire
(CUV - Appendice D à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

a) Aentreprise de transport ferroviaire@ désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

b) Avéhicule@ désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;

c) Adétenteur@ désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

d) Agare d'attache@ désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

a) l'indication du détenteur;

b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;

c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;

d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au ' 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la

perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6
Présomption de perte d'un véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

Article 7
Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8
Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;

b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11
For

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 12
Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court :

a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;

b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI - Appendice E à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2
Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) Ainfrastructure ferroviaire@ désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;

c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;

d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;

e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;

f) "licence" désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;

g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,
   - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que

- le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Article 4
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Titre II
Contrat d'utilisation

Article 5
Contenu et forme

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes :

a) l'infrastructure à utiliser,
b) l'étendue de l'utilisation,
c) les prestations du gestionnaire,
d) les prestations du transporteur,
e) le personnel à employer,
f) les véhicules à utiliser,
g) les conditions financières.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Article 7

Durée du contrat

§ 1 Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.

§ 2 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque :

a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;

b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;

c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir

1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;

d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 3 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 4 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 5 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 6 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d) et du § 5.

Titre III
Responsabilité

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l>infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Article 9
Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au ' 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Article 10
Causes concomitantes

§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Article 11
Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.

§ 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

Article 12
Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 13
Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Article 14
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 15
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 16
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 18
Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

Article 20
Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titre IV
Actions des auxiliaires

Article 21
Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

Titre V
Exercice des droits

Article 22
Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Article 23
Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

Article 24
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

Article 25
Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international
(APTU - Appendice F à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme :

a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) "matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;

f) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

g) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;

h) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;

i) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;

j) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

k) "norme technique" désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;

l) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

m) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;

b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;

c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible :

a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;

b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4
Elaboration de normes et prescriptions techniques

§ 1 L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.

§ 2 La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

Article 5
Validation de normes techniques

§ 1 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;

d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de la validation d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 6
Adoption de prescriptions techniques uniformes

§ 1 Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme :

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 7
Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

Article 8
Annexes techniques

§ 1 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après :

a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);

b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);

c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);

d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);

e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);

f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);

g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);

h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

§ 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.

§ 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

Article 9
Déclarations

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui à fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10
Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 11
Primauté des Annexes

§ 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Annexe 1

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires

A. Ecartement

1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1688 mm)
6. Autres chemins de fer

B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
3. ...

C. ...

Annexe 2

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction

A. Systèmes d'alimentation en énergie

1. Courant continu 3000 V
2. Courant continu 1500 V et moins
3. Courant alternatif 25 kV / 50 Hz
4. Courant alternatif 15 kV / 16 b Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

...

Annexe 3

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons

Annexe 4

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures

Annexe 5

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure

Annexe 6

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation

Annexe 7

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information

Annexe 8

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire

* * *

Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :

a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

f) "admission technique" désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;

g) "admission de type de construction" désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;

h) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par l'autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;

i) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

j) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;

k) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3
Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :

a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,

b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID,

c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 4
Procédure

§ 1 L'admission technique s'effectue :

a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

1. l'admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas

permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6
Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7
Prescriptions de construction applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :

a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;

b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

§ 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :

a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions

b) ainsi que l'interopérabilité

restent garanties.

§ 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8
Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

§ 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Article 9
Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10
Admission technique

§ 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.

§ 2 L'admission technique peut être demandée par :

a) le constructeur,

b) une entreprise de transport ferroviaire,

c) le détenteur du véhicule,

d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

§ 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa

demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.

§ 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.

§ 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.

§ 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.

§ 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :

a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;

b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.

§ 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :

a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;

b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;

c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;

d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

Article 11
Certificats

§ 1 L 'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;

b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;

c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :

a) le détenteur du véhicule ferroviaire;

b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;

c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;

d) le cas échéant, sa durée de validité;

e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

§ 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 13
Banque de données

§ 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par :

a) les Etats parties;

b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;

c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;

d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;

e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

§ 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :

a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et

b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 15
Maintenance

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

Article 16
Accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3 Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

***Copie certifiée conforme** à l'original déposé dans les archives de l'OTIF.*

Berne, le 20 mai 2016

(François Davenne)
Secrétaire général

PŘEKLAD

Protokol z 3. června 1999

o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980

(Protokol 1999)

- Článek 1 Nové znění Úmluvy
- Článek 2 Dočasný depositář
- Článek 3 Podepsání, ratifikace, přijetí, schválení, přístup
- Článek 4 Vstup v platnost
- Článek 5 Prohlášení a výhrady
- Článek 6 Přechodná opatření
- Článek 7 Znění Protokolu

- Stav podpisů, ratifikací, přijetí, schválení, přistoupení a nabytí platnosti
- Prohlášení a výhrady

Podle článků 6 a 19 § 2 Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě, podepsané v Bernu 9. května 1980, dále jen "COTIF 1980", konalo se ve Vilniusu 26. května - 3. června 1999 páté Valné shromáždění Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF).

- S přesvědčením o nutnosti a účelnosti mezivládní organizace, která se na státní úrovni zabývá podle možnosti všemi otázkami, týkajícími se mezinárodní železniční přepravy,
- s uvážením, že vzhledem k aplikování COTIF 1980 39 státy v Evropě, Asii a Africe, jakož i železničními podniky v těchto státech, je OTIF k tomu nejvhodnější organizací,
- s ohledem na nutnost dále rozvíjet COTIF 1980, zvláště Jednotné právní předpisy CIV a Jednotné právní předpisy CIM za účelem přizpůsobení novým potřebám mezinárodní železniční přepravy,
- s uvážením, že bezpečnost při přepravě nebezpečných zásilek v mezinárodní železniční přepravě vyžaduje přeměnit RID na režim veřejného práva, jehož aplikování nezávisí na uzavření přepravní smlouvy podle Jednotných právních předpisů CIM,
- s uvážením, že politické, hospodářské a legislativní změny, ke kterým od podepsání Úmluvy 9. května 1980 došlo v mnoha členských státech, dávají podnět k vytvoření a dalšímu rozvíjení jednotných právních předpisů pro další právní oblasti, které jsou pro mezinárodní železniční přepravu důležité,
- s uvážením, že se zřetelem na zvláštní veřejný zájem by státy měly podniknout účinnější kroky k odstranění stále existujících překážek při přechodu hranic v mezinárodní železniční přepravě,
- s uvážením, že je v zájmu mezinárodní železniční přepravy důležité aktualizovat existující multilaterální mezinárodní úmluvy a dohody v oblasti železnic a případně je integrovat do Úmluvy,

Valné shromáždění rozhodlo:

Článek 1

Nové znění Úmluvy

COTIF 1980 je změněna a její nové znění je přiloženo a tvoří součást tohoto Protokolu.

Článek 2

Dočasný depositář

§ 1 Úkoly vlády-depositáře, jak jsou uvedeny v článcích 22 až 26 COTIF 1980, budou vykonávány OTIF, jako dočasným depositářem v době od vystavení tohoto Protokolu k podpisu do vstupu Protokolu v platnost.

§ 2 Dočasný depositář uvědomí členské státy o

a) podpisu tohoto Protokolu, uložení ratifikačních, přijímacích, schvalovacích a přístupových listin,

b) dni, kdy tento Protokol podle svého článku 4 vstoupí v platnost,

a bude plnit další úkoly depositáře, jak jsou uvedeny v části VII Vídeňské úmluvy o smluvním právu z 23. května 1969.

Článek 3

Podepsání, ratifikace, přijetí, schválení, přístup

§ 1 Tento Protokol je vystaven k podpisu smluvními státy do 31. prosince 1999. Podepsání se uskuteční v Bernu u dočasného depositáře.

§ 2 Podle článku 20 § 1 COTIF 1980 vyžaduje tento Protokol ratifikaci, přijetí nebo schválení. Ratifikační, přijímací nebo schvalovací listiny budou uloženy u dočasného depositáře co možná nejdříve.

§ 3 Členské státy, které tento Protokol nepodepíší v průběhu lhůty, uvedené v § 1, a státy, jejichž žádost o přístup ke COTIF 1980 podle jejího článku 23 § 2 byly přijaty s právní závazností, mohou do doby vstupu v platnost tohoto Protokolu k němu přistoupit uložením listiny o přístupu u dočasného depositáře.

§ 4 Přístup státu ke COTIF 1980 podle jejího článku 23, který byl požadován po vystavení tohoto Protokolu k podpisu a před jeho vstupem v platnost, platí jak pro COTIF 1980 tak také pro Úmluvu ve znění přílohy k tomuto Protokolu.

Článek 4

Vstup v platnost

§ 1 Tento Protokol vstupuje v platnost prvním dnem třetího měsíce po měsíci, během kterého dočasný depositář oznámil členským státům uložení listiny, kterou byly splněny podmínky článku 20 § 2 COTIF 1980. Za členské státy jsou ve smyslu tohoto článku 20 § 2 považovány státy, které byly členskými státy v době rozhodnutí pátého Valného shromáždění a jsou jimi v době, kdy byly splněny podmínky vstupu v platnost tohoto Protokolu.

§ 2 Článek 3 platí však již po vystavení tohoto Protokolu k podpisu.

Článek 5

Prohlášení a výhrady

Prohlášení a výhrady, které jsou přípustné podle článku 42 § 1 Úmluvy ve znění přílohy k tomuto Protokolu, mohou být předkládány nebo učiněny kdykoli také před vstupem v platnost tohoto Protokolu. Nabudou účinnosti v termínu vstupu v platnost tohoto Protokolu.

Článek 6

Přechodná opatření

§ 1 Nejpozději šest měsíců po vstupu v platnost tohoto Protokolu svolá Generální sekretář OTIF Valné shromáždění za účelem:

a) určení členů Správního výboru pro příští funkční období (článek 14 § 2 písm. b) COTIF ve znění přílohy k tomuto Protokolu) a případně k rozhodnutí o konci funkčního období právě úřadujícího Správního výboru,

b) stanovení nejvyšší částky na dobu šesti let, které mohou dosáhnout výdaje Organizace v každém rozpočtovém období (článek 14 § 2 písm. e) COTIF ve znění přílohy k tomuto Protokolu), a

c) případné volby Generálního sekretáře (článek 14 § 2 písm. c) COTIF ve znění přílohy k tomuto Protokolu).

§ 2 Nejpozději tří měsíce po vstupu v platnost tohoto Protokolu svolá Generální sekretář OTIF odbornou komisi pro technické otázky.

§ 3 Po vstupu v platnost tohoto Protokolu skončí funkční období Správního výboru, který byl jmenován podle článku 6 § 2 písm. b) COTIF 1980, v termínu stanoveném Valným shromážděním, který musí být v souladu s termínem pro začátek funkčního období členů a náhradních členů Správního výboru, které toto určí (článek 14 § 2 písm. b) COTIF ve znění přílohy k tomuto Protokolu).

§ 4 Funkční období Generálního ředitele Ústředního úřadu úřadujícího v době vstupu v platnost tohoto Protokolu skončí uplynutím období, pro které byl jmenován podle článku 7 § 2 písm. d) COTIF 1980. Od doby vstupu v platnost tohoto Protokolu vykonává funkci Generálního sekretáře.

§ 5 Po vstupu v platnost tohoto Protokolu zůstanou nadále v platnosti příslušná ustanovení článků 6, 7 a 11 COTIF 1980 pro:

a) účetní kontrolu a schvalování ročního vyúčtování Organizace,

b) stanovení konečných příspěvků členských států na výdaje Organizace,

c) placení příspěvků

d) nejvyšší částku, stanovenou před vstupem v platnost tohoto Protokolu, kterou mohou dosáhnout výdaje Organizace za dobu pěti let

Písmena a) až c) se týkají roku, v němž tento Protokol vstoupí v platnost, a rovněž roku předcházejícího.

§ 6 Konečné příspěvky členských států pro rok, v němž tento Protokol vstoupí v platnost, budou počítány podle článku 11 § 1 COTIF 1980.

§ 7 Na žádost členského státu, kterému byl na základě článku 26 Úmluvy ve znění přílohy k tomuto Protokolu vypočten vyšší příspěvek než dlužná částka pro rok 1999, může Valné shromáždění stanovit příspěvek tohoto státu na tři roky následující po roku vstupu v platnost tohoto Protokolu se zřetelem na následující zásady:

a) základem pro stanovení přechodného příspěvku je minimální příspěvek podle uvedeného článku 26 § 3 nebo částka dlužná pro rok 1999, pokud je tato vyšší než nejnižší příspěvek;

b) příspěvek bude upraven ve třech krocích do dosažení částky, která byla vypočtena jako konečný dlužný příspěvek na základě uvedeného článku 26.

Toto ustanovení nebude platit pro členské státy, které dluží nejnižší příspěvek, který je třeba v každém případě zaplatit.

§ 8 Na smlouvy o přepravě osob nebo zboží v mezinárodní dopravě mezi členskými státy, které byly uzavřeny podle Jednotných právní předpisů CIV 1980 nebo Jednotných právních předpisů CIM 1980, se budou vztahovat i po vstupu v platnost tohoto Protokolu Jednotné právní předpisy platné v době uzavření smlouvy.

§ 9 Kogentní ustanovení Jednotných právních předpisů CUV a Jednotných právních předpisů CUI budou platit pro smlouvy, které byly uzavřeny před vstupem tohoto Protokolu v platnost, po dobu jednoho roku po jeho vstupu v platnost.

Článek 7

Znění Protokolu

§ 1 Tento Protokol je vypracován a podepsán ve francouzském, německém a anglickém jazyce. V případě odchylek je rozhodující francouzské znění.

§ 2 Na žádost jednoho z dotčených smluvních států vydá Organizace úřední překlady tohoto Protokolu v dalších jazycích, pokud je jeden z těchto jazyků úředním jazykem na území nejméně dvou smluvních států. Překlady budou vypracovány ve spolupráci s příslušnými orgány dotčených smluvních států.

Na důkaz toho podepsali svými vládami řádně zplnomocnění zástupci tento Protokol.

Dáno ve Vilniusu, 3. června 1999 po jednom originále ve francouzském, německém a anglickém jazyce; tyto originály budou uloženy v archivu OTIF. Každý členský stát dostane jeden ověřený opis těchto originálů.

(Následují podpisy)

- Stav podpisů, ratifikací, přijetí, schválení, přistoupení a nabytí platnosti
- Prohlášení a výhrady

PŘEKLAD

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980 ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999

ODDÍL I VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

- Článek 1 Mezivládní orgány
- Článek 2 Cíl organizace
- Článek 3 Mezinárodní spolupráce
- Článek 4 Přebírání a převádění úkolů
- Článek 5 Zvláštní závazky členských států
- Článek 6 Jednotné právní předpisy
- Článek 7 Výklad pojmu „Úmluva"

ODDÍL II SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

- Článek 8 Vnitrostátní právo
- Článek 9 Zúčtovací jednotka
- Článek 10 Doplňující ustanovení
- Článek 11 Procesní kauce
- Článek 12 Vykonávání rozsudků. Zabavení a obstavení

ODDÍL III STRUKTURA A ČINNOST ORGANIZACE

- Článek 13 Orgány
- Článek 14 Valné shromáždění
- Článek 15 Správní výbor
- Článek 16 Komise
- Článek 17 Revizní komise
- Článek 18 Odborná komise RID
- Článek 19 Komise pro usnadňování železniční přepravy
- Článek 20 Odborná komise pro technické otázky
- Článek 21 Generální sekretář
- Článek 22 Personál Organizace
- Článek 23 Časopis
- Článek 24 Seznamy tratí (linek)

ODDÍL IV FINANCE

- Článek 25 Program práce. Rozpočet. Účetní uzávěrka. Výroční zpráva.
- Článek 26 Financování výdajů
- Článek 27 Revize účtů

ODDÍL V ROZHODČÍ ŘÍZENÍ

- Článek 28 Příslušnost
- Článek 29 Rozhodčí dohoda. Kancelář soudu
- Článek 30 Rozhodci
- Článek 31 Řízení. Výlohy
- Článek 32 Promlčení. Vykonatelnost

ODDÍL VI ZMĚNA ÚMLUVY

- Článek 33 Příslušnost
- Článek 34 Usnesení Valného shromáždění
- Článek 35 Usnesení výboru a komisí

ODDÍL VII ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- Článek 36 Depozitář
- Článek 37 Přístup k Úmluvě
- Článek 38 Přístup regionálních organizací pro hospodářskou integraci
- Článek 39 Asociovaní členové
- Článek 40 Pozastavení členství
- Článek 41 Výpověď Úmluvy
- Článek 42 Prohlášení a výhrady k Úmluvě
- Článek 43 Zrušení Organizace
- Článek 44 Přechodná ustanovení
- Článek 45 Text Úmluvy

O D D Í L I
V Š E O B E C N Á U S T A N O V E N Í

Článek 1
Mezivládní organizace

§ 1 Smluvní strany této Úmluvy tvoří jako členské státy Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), dále označovanou „Organizace“.

§ 2 Sídlem Organizace je Bern. Valné shromáždění může rozhodnout o přeložení sídla na jiné místo v některém z členských států.

§ 3 Organizace má právní subjektivitu. Je zejména oprávněna uzavírat smlouvy, nabývat a zcizovat movitý a nemovitý majetek, jakož i žalovat a být žalována.

§ 4 Organizace, členové jejího personálu, jí pověření znalci a zástupci členských států požívají pro výkon svých funkcí nezbytných výsad a imunit, a to za podmínek uvedených v Protokolu o výsadách a imunitách organizace, který je připojen k této Úmluvě.

§ 5 Vztahy mezi Organizací a státem jejího sídla upravuje dohoda o sídle.

§ 6 Pracovními jazyky Organizace jsou francouzský, německý a anglický jazyk. Valné shromáždění může zavést další pracovní jazyky.

Článek 2
Cíl Organizace

§ 1 Cílem Organizace je všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu; k tomuto účelu Organizace zejména

a) stanoví jednotné právní předpisy pro následující obory práva:

   1. smlouvu o přepravě osob a zboží v přímé mezinárodní železniční přepravě, včetně doplňkových přeprav jinými dopravními prostředky, které jsou předmětem jediné smlouvy;
   2. smlouvu o používání vozů jako dopravních prostředků v mezinárodní železniční přepravě;
   3. smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě;
   4. přepravu nebezpečných věcí v mezinárodní železniční přepravě;

b) působí ve směru soustavného odstraňování překážek při přechodu hranic v mezinárodní železniční přepravě se zřetelem ke zvláštním veřejným zájmům, pokud příčina těchto překážek tkví v oblasti odpovědnosti státu;

c) přispívá k interoperabilitě a k technické harmonizaci v oboru železniční dopravy prohlašováním technických norem za závazné a přijímáním jednotných technických předpisů;

d) stanoví jednotný postup pro technickou admisi železničního materiálu, který je určen k používání v mezinárodní dopravě;

e) dohlíží na náležité používání a provádění všech právních předpisů, které byly vytvořeny, a doporučení, která byla vyslovena v rámci Organizace;

f) s ohledem na právní, hospodářské a technické změny dále rozvíjí jednotné právní řády, pravidla a postupy uvedené pod písmeny a) až e).

§ 2 Organizace je oprávněna

a) v rámci cílů uvedených v § 1 vypracovávat další jednotné právní řády;

b) vytvářet rámec, ve kterém budou moci členské státy vypracovávat další mezinárodní úmluvy s cílem podporovat, zlepšovat nebo usnadňovat mezinárodní železniční přepravu.

Článek 3
Mezinárodní spolupráce

§ 1 Členské státy se zavazují, že svou mezinárodní spolupráci v oboru železniční dopravy související s úkoly, které jsou Organizaci přiděleny na základě článků 2 a 4, zásadně soustředí v Organizaci. K dosažení tohoto cíle učiní členské státy všechna nutná a účelná opatření, aby stávající multilaterální mezinárodní úmluvy a dohody, jejichž smluvními stranami jsou, byly náležitě uzpůsobeny, pokud se tyto úmluvy a dohody týkají mezinárodní spolupráce v železniční dopravě a jsou-li v nich jiným mezivládním nebo nestátním organizacím přiděleny úkoly, které se překrývají s úkoly Organizace.

§ 2 Závazky, které pro členské státy, jež jsou zároveň členskými státy Evropských společenství nebo jsou zároveň smluvními státy Úmluvy o Evropském hospodářském prostoru, vyplývají z § 1, ponechávají nedotčeny závazky, které tyto státy plní jako členové Evropských společenství nebo jako smluvní státy Úmluvy o Evropském hospodářském prostoru.

Článek 4
Přebírání a převádění úkolů

§ 1 Rozhodnutím Valného shromáždění může Organizace v souladu s cíli uvedenými v článku 2 přebírat od jiných mezivládních organizací úkoly, prostředky a závazky na základě dohod s těmito organizacemi.

§ 2 Rozhodnutím Valného shromáždění může Organizace převádět úkoly, prostředky a závazky na jiné mezivládní organizace na základě dohod s těmito organizacemi.

§ 3 Organizace může se souhlasem Správního výboru přijímat správní úkoly, které souvisejí s jejími cíli a budou jí předány některým členským státem. Výdaje, které vyplývají z přijetí těchto úkolů, hradí dotčený členský stát.

Článek 5
Zvláštní závazky členských států

§ 1 Členské státy se dohodly, že přijmou veškerá vhodná opatření k usnadňování a zrychlování mezinárodní železniční přepravy. Za tímto účelem se každý členský stát zavazuje, že v rámci svých možností

a) odstraní všechny zbytečné postupy,

b) dosud potřebné formality zjednoduší a sjednotí,

c) zjednoduší hraniční kontroly.

§ 2 V zájmu zjednodušení a zlepšení mezinárodní železniční přepravy se členské státy dohodly, že budou přispívat k dosažení co nejvyšší míry jednotnosti předpisů, standardů, postupů a organizačních metod, pokud jde o železniční vozidla, personál železnice, železniční infrastrukturu a pomocné služby.

§ 3 Členské státy se dohodly, že budou podporovat uzavírání dohod mezi provozovateli infrastruktury, jejichž cílem bude optimalizace železniční dopravy.

Článek 6
Jednotné právní předpisy

§ 1 Pokud nebyla učiněna prohlášení nebo vzneseny výhrady podle článku 42 § 1 věta 1, použijí se v mezinárodní železniční přepravě a při technické admisi železničního materiálu pro používání v mezinárodní dopravě:

a) „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)“, Přípojek A k Úmluvě,

b) „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)“, Přípojek B k Úmluvě,

c) „Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID)“, Přípojek C k Úmluvě,

d) „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)“, Přípojek D k Úmluvě,

e) „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)“, Přípojek E k Úmluvě,

f) „Jednotné právní předpisy pro vyhlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě (APTU)“, Přípojek F k Úmluvě,

g) „Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě (ATMF)“, Přípojek G k Úmluvě,

h) další jednotné právní řády vypracované Organizací na základě článku 2 § 2 písm. a), které tvoří rovněž přípojky k Úmluvě.

§ 2 Jednotné právní předpisy a právní řády uvedené v § 1 jsou se svými přílohami součástí Úmluvy.

Článek 7
Výklad pojmu „Úmluva“

V následujícím textu zahrnuje výraz „Úmluva“ samotnou Úmluvu, Protokol uvedený v článku 1 § 4 a přípojky včetně jejich příloh uvedené v článku 6.

ODDÍL II

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 8
Vnitrostátní právo

§ 1 Při výkladu a použití Úmluvy je nutné přihlížet k tomu, že Úmluva má povahu mezinárodního práva, a k nutnosti podporovat jednotnost.

§ 2 Není-li v Úmluvě potřebné ustanovení, platí vnitrostátní právo.

§ 3 Vnitrostátním právem se rozumí právo státu, ve kterém oprávněný uplatňuje svůj nárok, včetně kolizních norem.

Článek 9
Zúčtovací jednotka

§ 1 Zúčtovací jednotkou předvídanou v přípojcích je zvláštní právo čerpání, jak je definováno Mezinárodním měnovým fondem.

§ 2 Hodnota vnitrostátní měny členského státu, který je zároveň členem Mezinárodního měnového fondu, vyjádřená ve zvláštních právech čerpání, se stanoví podle přepočtové metody Mezinárodního měnového fondu používané pro jeho vlastní operace a transakce.

§ 3 Hodnota vnitrostátní měny členského státu, který není zároveň členem Mezinárodního měnového fondu, vyjádřená ve zvláštních právech čerpání, se vypočte způsobem, který stanoví tento stát. Výpočet musí ve vnitrostátní měně vést pokud možno k téže reálné hodnotě, jaká by vyplynula z použití § 2.

§ 4 Pro členský stát, který není zároveň členem Mezinárodního měnového fondu a jehož zákonodárství nedovoluje použití § 2 nebo § 3, se zúčtovací jednotka předvídaná v přípojcích rovná hodnotě tří zlatých franků. Zlatý frank je definován 10/31 gramu zlata o ryzosti 0,900. Přepočet zlatého franku musí ve vnitrostátní měně vést pokud možno k téže reálné hodnotě, jaká by vyplynula z použití § 2.

§ 5 Do tří měsíců po vstupu Úmluvy v platnost a poté vždy, když dojde ke změně metody výpočtu nebo ke změně hodnoty vnitrostátní měny v poměru ke zúčtovací jednotce, sdělí členské státy svou metodu výpočtu podle § 3 nebo výsledek přepočtu podle § 4 generálnímu sekretáři Organizace. Generální sekretář dá tato sdělení na vědomí ostatním členským státům.

§ 6 Částka vyjádřená ve zúčtovacích jednotkách se přepočítá na vnitrostátní měnu státu soudu, u něhož se právní věc projednává. Přepočet se provádí podle odpovídající hodnoty příslušné měny v den vynesení rozsudku nebo v den, na kterém se strany dohodly.

Článek 10
Doplňující ustanovení

§ 1 Dva nebo více členských států může vydávat doplňující ustanovení nebo dva nebo více dopravců se může dohodnout na doplňujících ustanoveních k provádění Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM, která se od ustanovení těchto Jednotných právních předpisů nesmějí odchylovat.

§ 2 Doplňující ustanovení podle § 1 vstupují v platnost a jsou zveřejněna ve formě uvedené v zákonech a předpisech příslušného členského státu. Doplňující ustanovení členských států a jejich vstup v platnost se sdělí generálnímu sekretáři Organizace, který o nich zpraví ostatní členské státy.

Článek 11
Procesní kauce

U žalob podávaných na základě Jednotných právních předpisů CIV, Jednotných právních předpisů CIM, Jednotných právních předpisů CUV nebo Jednotných právních předpisů CUI nelze vyžadovat poskytování záruk na náklady právního sporu.

Článek 12
Vykonávání rozsudků. Zabavení a obstavení

§ 1 Rozsudky, včetně rozsudků o zmeškání, které byly vyneseny na základě Úmluvy příslušným soudem, a které se staly vykonatelnými podle zákonů rozhodných pro posuzující soud, jsou vykonatelné v každém z ostatních členských států, jakmile ve státě, ve kterém má být rozsudek vykonán, jsou splněny předepsané formality. Věcné přezkoumání případu není přípustné. Tato ustanovení platí také pro soudní smíry.

§ 2 § 1 se nepoužije na rozsudky vykonatelné pouze předběžně a na rozsudky, které žalobci kvůli jeho podlehnutí v právním sporu ukládají kromě úhrady výloh také povinnost náhrady škody.

§ 3 Příslušejí-li dopravnímu podniku vůči jinému dopravnímu podniku, který nesídlí v tomtéž členském státě, pohledávky z přepravy, na niž se použijí Jednotné právní předpisy CIV nebo Jednotné právní předpisy CIM, mohou být tyto pohledávky zabaveny nebo obstaveny pouze na základě rozhodnutí soudů členského státu, v němž sídlí dopravní podnik, který je věřitelem pohledávky, určené k obstavení.

§ 4 Pohledávky na základě smluv, na které se použijí Jednotné právní předpisy CUV nebo Jednotné právní předpisy CUI, mohou být zabaveny nebo obstaveny pouze na základě rozhodnutí soudů členského státu, v němž sídlí dopravní podnik, který je věřitelem pohledávky určené k obstavení.

§ 5 Železniční vozidla mohou být zabavena nebo obstavena v jiném členském státě než v tom, ve kterém má držitel své sídlo, pouze na základě rozhodnutí soudů tohoto státu. Výraz „držitel“ označuje toho, kdo jako vlastník nebo jako osoba jinak oprávněná k disponování trvale hospodářsky užívá vůz jako přepravní prostředek.

ODDÍL III
STRUKTURA A ČINNOST ORGANIZACE

Článek 13
Orgány

§ 1 Činnost Organizace zajišťují následující orgány:

a) Valné shromáždění,

b) Správní výbor,

c) Revizní komise,

d) Odborná komise pro přepravu nebezpečných věcí (Odborná komise RID),

e) Komise pro usnadňování železniční přepravy,

f) Odborná komise pro technické otázky,

g) generální sekretář.

§ 2 Valné shromáždění může rozhodnout o časově omezeném zřízení dalších výborů (komisí) pro zvláštní úkoly.

§ 3 Při zjišťování schopnosti Valného shromáždění a výborů (komisí) uvedených v § 1 písm. c) až f) se usnášet nejsou zohledňovány členské státy bez hlasovacího práva (článek 14 § 5, článek 26 § 7 nebo článek 40 § 4).

§ 4 Předsednictví na Valném shromáždění, předsednictví ve Správním výboru, jakož i funkce generálního sekretáře se zásadně svěřují jen příslušníkům různých členských států.

Článek 14
Valné shromáždění

§ 1 Valné shromáždění tvoří všechny členské státy.

§ 2 Valné shromáždění

a) si stanovuje jednací řád;

b) určuje členy Správního výboru, jakož i náhradního člena za každého člena a označuje předsedající členský stát (článek 15 § 1 až § 3);

c) volí generálního sekretáře (článek 21 § 2);

d) vydává směrnice pro činnost Správního výboru a generálního sekretáře;

e) stanovuje na období šesti let nejvyšší částku, které smějí dosáhnout výdaje Organizace v každém rozpočtovém období (článek 25); v ostatních případech vydává na období nejvýše šesti let směrnice pro omezení těchto výdajů;

f) rozhoduje o přeložení sídla Organizace (článek 1 § 2);

g) rozhoduje o zavedení dalších pracovních jazyků (článek 1 § 6);

h) rozhoduje o přebírání dalších úkolů Organizací (článek 4 § 1), jakož i o přenášení úkolů Organizace na jiné mezivládní organizace (článek 4 § 2);

i) případně rozhoduje o časově omezeném zřízení výborů pro zvláštní úkoly (článek 13 § 2);

j) přezkoumává, zda je nutno postoj některého státu považovat za konkludentní výpověď (článek 26 § 7);

k) rozhoduje o tom, zda kontrolu účtů svěří jinému členskému státu než je stát, v němž má Organizace své sídlo (článek 27 § 1);

l) rozhoduje o návrzích na změnu Úmluvy (článek 33 § 2 a § 3);

m) posuzuje žádosti o přístup k Úmluvě, které mu jsou předloženy (článek 37 § 4);

n) rozhoduje o podmínkách přístupu regionální organizace pro hospodářskou spolupráci (článek 38 § 1);

o) rozhoduje o asociačních žádostech, které mu jsou předloženy (článek 39 § 1);

p) rozhoduje o zrušení Organizace a o případném přenesení jejích úkolů na jinou mezivládní organizaci (článek 43);

q) rozhoduje o ostatních otázkách, které jsou zařazeny na pořad jednání.

§ 3 Generální sekretář svolává Valné shromáždění každé tři roky nebo na žádost jedné třetiny členských států nebo na žádost Správního výboru, jakož i v případech, které jsou uvedeny v článku 33 § 2 a § 3 a v článku 37 § 4. Generální sekretář zašle členským státům nejpozději tři měsíce před zahájením jednání návrh pořadu dne podle podmínek stanovených jednacím řádem v § 2 písm. a).

§ 4 Valné shromáždění je schopno se usnášet (článek 13 § 3), je-li zastoupena většina členských států. Každý členský stát se může dát zastupovat jiným členským státem; jeden stát však nemůže zastupovat více než dva jiné státy.

§ 5 Při rozhodování Valného shromáždění o změnách přípojků k Úmluvě nemají hlasovací právo členské státy, které podaly prohlášení k příslušnému přípojku podle článku 42 § 1 první věta.

§ 6 Valné shromáždění přijímá svá rozhodnutí prostou většinou členských států zastoupených při hlasování; v případech uvedených v § 2 pod písm. e), f), g), h), l) a p), jakož i v případě uvedeném v článku 34 § 6 je však potřebná dvoutřetinová většina. v případě uvedeném v § 2 písm. l) je dvoutřetinová většina potřebná pouze tehdy, jedná-li se o návrhy na změnu samotné Úmluvy, s výjimkou článků 9 a 27 §§ 2 až 10, jakož i tehdy, jedná-li se o návrhy na změnu Protokolu uvedeného v článku 1 § 4.

§ 7 Se souhlasem většiny členských států zve generální sekretář k účasti na jednáních Valného shromáždění s hlasem poradním také:

a) státy, které nejsou členy Organizace,

b) mezinárodní organizace a svazy, které jsou v otázkách týkajících se činnosti Organizace kompetentní nebo se zabývají otázkami zařazenými na pořad jednání.

Článek 15
Správní výbor

§ 1 Správní výbor tvoří jedna třetina členských států.

§ 2 Členové výboru a za každý členský stát jeden náhradní člen, jakož i členský stát, který zastává předsednickou funkci, se určují na tři roky. Složení výboru se stanoví na každé funkční období s přihlédnutím zejména k přiměřenému geografickému rozdělení. Stane-li se náhradní člen během jednoho funkčního období členem výboru, zaznamená to, že v následujícím funkčním období je členem výboru.

§ 3 Uvolní-li se některé místo nebo zanikne-li hlasovací právo některého člena výboru nebo nezúčastní-li se některý člen dvou po sobě následujících zasedání výboru a nedá se podle § 6 zastupovat jiným členem, vykonává po zbytek funkčního období jeho funkce náhradní člen určený Valným shromážděním.

§ 4 Bez ohledu na případ uvedený v § 3 nesmí být jeden členský stát členem výboru déle než dvě celá po sobě následující funkční období.

§ 5 Správní výbor

a) si stanovuje jednací řád;

b) uzavírá dohodu o sídle;

c) vydává personální statut Organizace;

d) s přihlédnutím ke způsobilosti uchazečů a přiměřenému geografickému rozdělení jmenuje vedoucí pracovníky Organizace;

e) stanovuje řád pro finance a účetnictví Organizace;

f) schvaluje program práce, rozpočet, výroční zprávu a účetní uzávěrku Organizace;

g) stanovuje na základě schválené účetní uzávěrky konečný příspěvek, který jsou členské státy povinny podle článku 26 uhradit za oba uplynulé kalendářní roky, jakož i výši záloh, které je podle článku 26 § 5 nutno uhradit za běžný a následující kalendářní rok;

h) stanovuje, které úkoly Organizace se týkají všech nebo pouze části členských států a které výdaje jsou proto členské státy povinny hradit (článek 26 § 4);

i) stanovuje částku zvláštní náhrady (článek 26 § 11);

j) vydává zvláštní pokyny pro revizi účtů (článek 27 § 1);

k) vyslovuje souhlas s převzetím správních úkolů Organizací (článek 4 § 3) a stanovuje zvláštní příspěvky, které jsou dotčené státy povinny uhradit;

l) podává členským státům výroční zprávu, účetní uzávěrku a sděluje jim svá rozhodnutí a doporučení;

m) vydává zprávu o činnosti, podává návrhy na své nové ustavení a s ohledem na Valné shromáždění, které je povinno stanovit složení Správního výboru (článek 14 § 2 písm. b)), sděluje obé členským státům nejpozději dva měsíce před zahájením zasedání;

n) dohlíží na činnost generálního sekretáře;

o) dohlíží na to, aby generální sekretář náležitě používal Úmluvu, jakož i prováděl rozhodnutí přijatá jinými orgány; k tomuto účelu může výbor přijímat opatření nutná ke zlepšení používání Úmluvy a uvedených rozhodnutí;

p) posuzuje otázky, které se mohou týkat činnosti Organizace a jež mu jsou postoupeny členským státem nebo generálním sekretářem;

q) rozhoduje o sporech mezi členským státem a generálním sekretářem, pokud jde o jeho funkce depozitáře (článek 36 § 2);

r) rozhoduje o návrzích na pozastavení členství (článek 40).

§ 6 Výbor je schopen se usnášet, jsou-li zastoupeny dvě třetiny jeho členů. Každý člen se může dát zastupovat jiným členem, jeden člen však nesmí zastupovat více než jednoho jiného člena.

§ 7 Výbor přijímá svá rozhodnutí prostou většinou členů zastoupených při hlasování.

§ 8 Není-li rozhodnuto jinak, schází se výbor v sídle Organizace. Zápisy z jednání se předkládají všem státům.

§ 9 Předseda výboru

a) svolává výbor nejméně jednou ročně, jakož i na žádost čtyř členů výboru nebo na žádost generálního sekretáře;

b) předkládá členům výboru návrh pořadu jednání;

c) projednává v mezích a za podmínek stanovených jednacím řádem výboru naléhavé otázky, které se objevují v období mezi zasedáními.

§ 10 Výbor může v rámci svých vlastních kompetencí pověřit předsedu, aby vykonával určité zvláštní úkoly.

Článek 16
Komise

§ 1 Komise uvedené v článku 13 § 1 písm. c) až f) a v § 2 tvoří zásadně všechny členské státy. Zabývá-li se Revizní komise, Odborná komise RID nebo Odborná komise pro technické otázky v rámci svých kompetencí změnami přípojků k Úmluvě a rozhoduje-li o změnách, členské státy, které podaly prohlášení k příslušným přípojkům podle článku 42 § 1 první věta, nejsou členy příslušné komise.

§ 2 Generální sekretář svolává komise buď z vlastního popudu, nebo na žádost pěti členských států nebo na žádost Správního výboru. Generální sekretář předkládá členským státům nejpozději dva měsíce před zahájením jednání návrh pořadu jednání.

§ 3 Každý členský stát se může dát zastupovat jiným členským státem, jeden stát však nemůže zastupovat více než dva jiné státy.

§ 4 Každý zastoupený členský stát disponuje jedním hlasem. Návrh je přijat, je-li počet hlasů pro

a) roven nejméně jedné třetině členských států zastoupených při hlasování a

b) větší než počet hlasů proti.

§ 5 Se souhlasem většiny členských států, zve generální sekretář k účasti na jednáních komisí s hlasem poradním také

a) státy, které nejsou členy Organizace,

b) členské státy, které nejsou členy příslušné komise,

c) mezinárodní organizace a svazy, které jsou kompetentní v otázkách týkajících se činnosti Organizace nebo se zabývají otázkami zařazenými na pořad jednání.

§ 6 Komise volí na každé zasedání nebo na určité období předsedu a jednoho nebo více zastupujících místopředsedů.

§ 7 Porady se vedou v pracovních jazycích. Výklady přednesené během schůze v jednom pracovním jazyce se podle závažnosti obsahu překládají do ostatních pracovních jazyků; návrhy a usnesení se překládají v úplném znění.

§ 8 Zápisy obsahují zhuštěnou reprodukci zasedání. Návrhy a usnesení se zaznamenávají v úplném znění. Pokud jde o usnesení, je rozhodující francouzské znění. Zápisy se předkládají všem členským státům.

§ 9 Komise mohou pověřit projednáváním některých otázek pracovní skupiny.

§ 10 Komise si stanovují jednací řád.

Článek 17
Revizní komise

§ 1 Revizní komise

a) rozhoduje podle článku 33 § 4 o návrzích na změnu Úmluvy;

b) zkoumá návrhy, které se podle článku 33 § 2 předkládají k rozhodnutí Valnému shromáždění.

§ 2 Revizní komise je schopna se usnášet (článek 13 § 3), je-li zastoupena většina členských států.

Článek 18
Odborná komise RID

§ 1 Odborná komise RID rozhoduje podle článku 33 § 5 o návrzích na změnu Úmluvy.

§ 2 Odborná komise RID je schopna se usnášet (článek 13 § 3), je-li zastoupena jedna třetina členských států.

Článek 19
Komise pro usnadňování železniční přepravy

§ 1 Komise pro usnadňování železniční přepravy

a) se zabývá veškerými otázkami usnadňování přechodu hranic v mezinárodní železniční přepravě;

b) doporučuje standardy, metody, postupy a praktiky, které se týkají usnadňování mezinárodní železniční přepravy.

§ 2 Komise pro usnadňování železniční přepravy je schopna se usnášet (článek 13 § 3), je-li zastoupena třetina členských států.

Článek 20
Odborná komise pro technické otázky

§ 1 Odborná komise pro technické otázky

a) rozhoduje o prohlašování technických norem pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, za závazné podle článku 5 Jednotných právních předpisů APTU;

b) rozhoduje o přijímání jednotného technického předpisu pro konstrukci, provoz, údržbu a postupy týkající se železničního materiálu, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, podle článku 6 Jednotných právních předpisů APTU;

c) dohlíží na používání technických norem a jednotných technických předpisů pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní železniční dopravě, a přezkoumává jejich další rozvíjení s ohledem na prohlašování těchto norem a předpisů za závazné nebo jejich přijímání podle postupů předvídaných v článcích 5 a 6 Jednotných právních předpisů APTU;

d) rozhoduje podle článku 33 § 6 o návrzích na změnu Úmluvy;

e) zabývá se veškerými dalšími záležitostmi, které jí jsou podle Jednotných právních předpisů APTU a Jednotných právních předpisů ATMF přiděleny k projednání.

§ 2 Odborná komise pro technické otázky je schopna se usnášet (článek 13 § 3), je-li zastoupena polovina členských států ve smyslu článku 16 § 1. Při rozhodování o ustanoveních v přílohách k Jednotným právním předpisům APTU nemají hlasovací právo ty členské státy, které k příslušnému ustanovení ve smyslu článku 35 § 4 vznesly námitku nebo daly prohlášení ve smyslu článku 9 § 1 Jednotných právních předpisů APTU.

§ 3 Odborná komise pro technické otázky může prohlašovat technické normy za závazné nebo přijímat jednotné technické předpisy, nebo jejich prohlášení za závazné nebo jejich přijetí odmítnout; v žádném případě je nemůže měnit.

Článek 21
Generální sekretář

§ 1 Generální sekretář obstarává administrativní záležitosti Organizace.

§ 2 Generálního sekretáře volí Valné shromáždění na období tří let. Generální sekretář může být opětovně zvolen nejvýš dvakrát.

§ 3 Generální sekretář je zejména povinen

a) plnit úkoly depozitáře (článek 36);

b) zastupovat Organizaci navenek;

c) zpravovat členské státy o usnesení přijatých Valným shromážděním a výbory (článek 34 § 1, článek 35 § 1);

d) plnit úkoly, které jsou mu svěřeny jinými orgány Organizace;

e) připravovat, případně za přispění přizvaných znalců, návrhy členských států na změnu Úmluvy k poradám;

f) svolávat Valné shromáždění a ostatní komise (článek 14 § 3, článek 16 § 2);

g) předávat členským státům včas dokumenty potřebné k jednáním různých orgánů;

h) zpracovávat program práce, rozpočet a výroční zprávu Organizace a předkládat je ke schválení Správnímu výboru (článek 25);

i) spravovat finanční záležitosti Organizace v rámci schváleného rozpočtu;

j) na žádost jedné ze zúčastněných stran pokoušet se nabídnutím svých dobrých služeb urovnávat spory mezi těmito stranami, pokud jde o výklad nebo používání Úmluvy;

k) na požádání všech zúčastněných stran vydávat znalecké posudky při sporech o výklad nebo používání Úmluvy;

l) plnit úkoly, které mu byly přiděleny v oddíle V;

m) přijímat sdělení členských států, mezinárodních organizací a svazů, které jsou uvedeny v článku 16 § 5, jakož i podniků podílejících se na mezinárodní železniční přepravě (dopravců, provozovatelů infrastruktury atd.) a uvědomovat o nich případně jiné členské státy, mezinárodní organizace a svazy, jakož i podniky;

n) řídit personál Organizace;

o) včas uvědomovat členské státy, uvolní-li se u Organizace služební místo;

p) udržovat v aktuálním stavu a zveřejňovat seznamy tratí (linek) uvedené v článku 24;

§ 4 Generální sekretář může o své vůli předkládat návrhy na změnu Úmluvy.

Článek 22
Personál Organizace

Práva a povinnosti personálu Organizace vyplývají z personálního statutu, který vydává Správní výbor podle článku 15 § 5 písm. c).

Článek 23
Časopis

§ 1 Organizace vydává časopis, který obsahuje úřední sdělení, jakož i sdělení, která jsou nutná a potřebná k používání Úmluvy.

§ 2 Sdělení, která je generální sekretář povinen činit na základě Úmluvy, lze případně uskutečnit zveřejněním v časopise.

Článek 24
Seznamy tratí (linek)

§ 1 Námořní nebo říční linky, uvedené v článku 1 Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM, na nichž se na základě jediné přepravní smlouvy provádějí přepravy jako doplněk k železniční přepravě, se zapisují do dvou seznamů:

a) seznamu námořních a říčních linek CIV

b) seznamu námořních a říčních linek CIM.

§ 2 Železniční tratě členských států, které vznesly výhradu podle článku 1 § 6 Jednotných právních předpisů CIV nebo podle článku 1 § 6 Jednotných právních předpisů CIM se způsobem odpovídajícím této výhradě zapisují do dvou seznamů:

a) seznamu železničních tratí CIV,

b) seznamu železničních tratí CIM.

§ 3 Členské státy zašlou svá sdělení týkající se zapsání nebo vyškrtnutí linek a železničních tratí podle § 1 a § 2 generálnímu sekretáři. Pokud námořní nebo říční linky uvedené v § 1 spojují členské státy, zapisují se pouze se souhlasem těchto států; k vyškrtnutí linky stačí sdělení jednoho z těchto států.

§ 4 Generální sekretář zpraví všechny členské státy o zapsání nebo vyškrtnutí linky nebo železniční trati.

§ 5 Přepravy po námořních nebo říčních linkách podle § 1 a přepravy po železničních tratích podle § 2 podléhají Úmluvě po uplynutí jednoho měsíce, počítáno ode dne sdělení generálního sekretáře o jejich zapsání. Po uplynutí tří měsíců, počítáno ode dne sdělení generálního sekretáře o jejich vyškrtnutí, nepodléhají Úmluvě, s výjimkou již započatých přeprav, které je nutno dokončit.

ODDÍL IV

FINANCE

Článek 25
Program práce. Rozpočet. Účetní uzávěrka. Výroční zpráva.

§ 1 Plán práce, rozpočet a účetní uzávěrka Organizace zahrnují vždy období dvou kalendářních let.

§ 2 Organizace vydává nejméně každé dva roky výroční zprávu.

§ 3 Výši výdajů Organizace stanovuje Správní výbor na návrh generálního sekretáře na každé rozpočtové období.

Článek 26
Financování výdajů

§ 1 S výhradou §§ 2 až 4 se výdaje Organizace nekryté ostatními příjmy hradí ze dvou pětin na základě příspěvkového klíče Organizace spojených národů a ze tří pětin na základě celkové délky železniční infrastruktury, jakož i námořních a říčních linek zapsaných do seznamu podle článku 24 § 1. U námořních a říčních linek se započítává pouze polovina jejich délek.

§ 2 Vznesl-li některý členský stát výhradu podle článku 1 § 6 Jednotných právních předpisů CIV nebo podle článku 1 § 6 Jednotných právních předpisů CIM, určuje se jeho příspěvek následovně:

a) namísto celkové délky železniční infrastruktury na území tohoto členského státu se zohledňuje pouze délka železničních tratí zapsaných podle článku 24 § 2;

b) část příspěvku podle klíče Organizace spojených národů se počítá pouze relativně v poměru délky linek nebo železničních tratí zapsaných podle článku 24 §§ 1 a 2 k celkové délce železniční infrastruktury na území tohoto členského státu, s připočtením délky tratí

zapsaných podle článku 24 § 1; v žádném případě nesmí tato část činit méně než 0,01 procenta.

§ 3 Každý členský stát se na příspěvcích podílí nejméně 0,25 procenta a nejvýše 15 procenty.

§ 4 Správní výbor stanovuje, které úkoly Organizace se týkají

a) všech členských států stejným způsobem, a které výdaje hradí všechny členské státy podle klíče uvedeného v § 1;

b) pouze části členských států, a které výdaje hradí tyto členské státy podle téhož klíče.

§ 3 platí přiměřeně. Článek 4 § 3 zůstává nedotčen.

§ 5 Příspěvky členských států na výdaje Organizace se hradí formou zálohy splatné ve dvou splátkách vždy nejpozději do 31. října každého z obou roků, které zahrnuje rozpočet. Výše záloh se stanovuje na základě konečných příspěvků splatných za oba předchozí roky.

§ 6 S postoupením výroční zprávy a závěrečného účtu členským státům sdělí generální sekretář konečnou výši příspěvku za oba uplynulé kalendářní roky, jakož i výši zálohy za oba následující kalendářní roky.

§ 7 Po 31. prosinci roku, ve kterém se uskuteční sdělení generálního sekretáře podle § 6, se příspěvek splatný za oba uplynulé roky úročí pěti procenty ročně. Neuhradil-li členský stát svůj příspěvek od tohoto dne do jednoho roku, pozastavuje se jeho hlasovací právo do té doby, než splní svou platební povinnost. Po uplynutí další dvouleté lhůty zváží Valné shromáždění, zda postoj tohoto státu je nutno považovat za konkludentní výpověď Úmluvy, přičemž stanoví případně okamžik, k němuž výpověď nabude účinnosti.

§ 8 V případě výpovědi podle § 7 nebo podle článku 41, jakož i v případě pozastavení hlasovacího práva podle článku 40 § 4 písm. b) zůstávají dlužné částky splatné.

§ 9 Nezaplacené částky se hradí z prostředků Organizace.

§ 10 Členský stát, který vypověděl Úmluvu, se přístupem může opět stát členským státem za podmínky, že zaplatil dlužné částky.

§ 11 Organizace vybírá úhradu na krytí zvláštních výdajů, které vyplývají z činností předvídaných v článku 21 § 3 písm. j) až l). V případech uvedených v článku 21 § 3 písm. j) a k) stanoví tuto částku na návrh generálního sekretáře Správní výbor; v případě uvedeném v článku 21 § 3 písm. l) se použije článek 31 § 3.

Článek 27
Revize účtů

§ 1 Nestanoví-li Valné shromáždění podle článku 14 § 2 písm. k) jinak, provádí revizi účtů stát, ve kterém má Organizace své sídlo, podle pravidel uvedených v tomto článku a, s výhradou zvláštních pokynů Správního výboru, v souladu s Řádem pro finance a účetnictví Organizace (článek 15 § 5 písm. e)).

§ 2 Revizor účtů kontroluje účty Organizace včetně všech důvěrných fondů a zvláštních účtů, pokud to považuje za nutné k tomu, aby se ujistil, že

a) finanční doklady odpovídají knihám a zápisům Organizace;

b) finanční operace, na něž se doklady vztahují, se provádějí v souladu s pravidly a předpisy, jakož i ustanoveními o rozpočtu a jinými směrnicemi Organizace;

c) hodnoty a hotovost, které jsou uloženy v bance nebo v pokladně, byly zkontrolovány buď podle přímých dokladů depozitáře nebo skutečně spočteny;

d) vnitřní kontroly, včetně vnitřní revize účtů, jsou přiměřené;

e) všechny prvky aktiv a pasiv, jakož i všechny přebytky a deficity byly zaznamenány postupem, který revizor považuje za uspokojivý.

§ 3 Pouze revizor účtů je oprávněn uznávat zcela nebo zčásti potvrzení a doklady, které dodá generální sekretář. Považuje-li to revizor za účelné, může každý doklad o finančních operacích nebo dodávkách a materiálu důkladně prozkoumat a překontrolovat.

§ 4 Revizor účtů má vždy volný přístup ke všem knihám, zápisům, účetním dokladům a jiným informacím, které považuje za nutné.

§ 5 Revizor účtů není oprávněn odmítnout některou z rubrik účtů, upozorní však neprodleně generálního sekretáře na každou operaci, jejíž řádnost nebo účelnost se mu jeví jako sporná, aby generální sekretář mohl učinit příslušná opatření.

§ 6 Revizor účtů vystaví a podepíše potvrzení o finančních dokladech s následujícím textem: „Zkontroloval jsem finanční doklady Organizace za rozpočtové období, které končí 31. prosincem … . Revize zahrnovala všeobecnou analýzu účetních metod a kontrolu účetních dokladů a jiných podkladů, kterou jsem za daných okolností považoval za nutnou.“ Toto potvrzení popřípadě rozvede, že

a) finanční doklady uspokojivě odrážejí finanční situaci na konci sledovaného období, jakož i výsledky operací, které byly v průběhu tohoto období provedeny;

b) finanční doklady byly vyhotoveny v souladu s výše uvedenými principy;

c) finanční zásady byly použity podle modalit, které odpovídaly modalitám platným pro předcházející rozpočtové období;

d) finanční operace byly provedeny v souladu s pravidly a předpisy, jakož i ustanoveními o rozpočtu a jinými směrnicemi Organizace.

§ 7 Ve své zprávě o finančních operacích revizor účtů uvede:

a) druh a rozsah revize, kterou provedl;

b) prvky, které se vztahují k úplnosti nebo přesnosti účtů, v případě potřeby včetně

1. informací nutných ke správné interpretaci a posouzení účtů;

2. každé částky, která měla být vybrána, v účtu se však neobjevila;

3. každé částky, která byla předmětem normální nebo podmíněné výdejní povinnosti a která nebyla zaevidována nebo nebyla zohledněna ve finančních dokladech;

4. výdaje, pro které nebyly předloženy dostačující doklady;

5. vyjádření, zda jsou účetní knihy vedeny v náležité podobě; na případy, v nichž se vyhotovení finančních dokladů odchyluje od všeobecně uznávaných a stále používaných účetních zásad, je nutné upozornit;

c) ostatní otázky, na které je nutné upozornit Správní výbor, například:

1. případy podvodu nebo domnělého podvodu;

2. plýtvání nebo nepřípustné používání fondů nebo jiných aktiv Organizace (i když jsou účty, které se takových operací týkají, řádně vedeny);

3. výdaje, u nichž hrozí nebezpečí, že by mohly Organizaci dodatečně způsobit značné náklady;

4. každý obecný nebo zvláštní nedostatek systému kontroly příjmů a výdajů nebo dodávek a materiálu;
5. výdaje, které neodpovídají záměrům Správního výboru, se zřetelem k převodům řádně předvídaným v rámci rozpočtu;
6. překročení úvěrů, se zřetelem ke změnám vyplývajícím z převodů, které jsou řádně předvídány v rámci rozpočtu;
7. výdaje, které neodpovídají stávajícím zmocněním;

d) přesnost nebo nepřesnost účtů, která se týká dodávek a materiálu, zjištěnou na základě soupisu inventáře a revize knih.

Zpráva může navíc poukázat na operace, které byly zaúčtovány v průběhu předcházejícího rozpočtového období a o nichž jsou k dispozici nové informace, nebo na operace, které se mají uskutečnit v průběhu pozdějšího rozpočtového období a o nichž je žádoucí předem informovat Správní výbor.

§ 8 Revizor účtů nesmí do své zprávy v žádném případě zahrnout kritiku, aniž by předem poskytl generálnímu sekretáři možnost zaujmout stanovisko.

§ 9 Revizor účtů sdělí svá zjištění týkající se revize účtů Správnímu výboru a generálnímu sekretáři. Revizor může navíc podat jakýkoliv komentář, týkající se finanční zprávy generálního sekretáře, který považuje za vhodný.

§ 10 Provedl-li revizor účtů pouze souhrnnou revizi nebo nemohl-li obdržet dostačující ospravedlnění, uvede to ve svém potvrzení a ve své zprávě, a zaznamená jednotlivě důvody pro své poznámky, jakož i důsledky, které z toho vyplývají pro finanční situaci a pro zaúčtované operace.

ODDÍL V
ROZHODČÍ ŘÍZENÍ

Článek 28
Příslušnost

§ 1 Spory mezi členskými státy o výklad nebo používání této Úmluvy, jakož i spory mezi členskými státy a Organizací o výklad nebo používání Protokolu o výsadách a imunitách, mohou být na žádost jedné ze stran předloženy rozhodčímu soudu. Strany stanoví podle vlastního uvážení složení rozhodčího soudu a proceduru rozhodčího řízení.

§ 2 Jiné spory o výklad nebo používání této Úmluvy nebo jiných úmluv vypracovaných podle článku 2 § 2 v rámci Organizace, pokud nebyly smírně urovnány nebo nebyly předloženy k rozhodnutí řádným soudům, mohou být se souhlasem zúčastněných stran předloženy rozhodčímu soudu. Pro složení rozhodčího soudu a proceduru rozhodčího řízení platí články 29 až 32.

§ 3 Každý stát, který žádá o přístup k Úmluvě, si může přitom vyhradit právo nepoužít zcela nebo zčásti ustanovení §§ 1 a 2.

§ 4 Každý stát, který vznesl výhradu podle § 3, může prostřednictvím sdělení depozitáři kdykoli oznámit, že výhradu ruší. Zrušení výhrady nabývá účinnosti jeden měsíc po dni, kdy o tom depozitář zpravil členské státy.

Článek 29
Rozhodčí dohoda. Kancelář soudu

Strany uzavírají rozhodčí dohodu, která stanoví zejména:

a) předmět sporu,

b) složení soudu a lhůt dohodnutých pro jmenování jednoho nebo více rozhodců a

c) místo dohodnuté jako sídlo soudu.

Rozhodčí dohoda se zašle generálnímu sekretáři, který plní úkoly kanceláře soudu.

Článek 30
Rozhodci

§ 1 Generální sekretář sestavuje a průběžně doplňuje seznam rozhodců. Každý členský stát může dát zapsat do seznamu rozhodců dva své státní příslušníky.

§ 2 V souladu s rozhodčí dohodou tvoří rozhodčí soud jeden, tři nebo pět rozhodců. Rozhodci jsou voleni z osob zapsaných do seznamu rozhodců podle § 1. Předvídá-li však rozhodčí dohoda pět rozhodců, může si každá strana zvolit jednoho rozhodce nezapsaného do seznamu. Předvídá-li rozhodčí dohoda jediného rozhodce, zvolí se vzájemnou dohodou stran. Předvídá-li rozhodčí dohoda tři nebo pět rozhodců, zvolí každá strana jednoho nebo dva rozhodce; tito rozhodci určí vzájemnou dohodou třetího nebo pátého rozhodce, který rozhodčímu soudu předsedá. Nedohodnou-li se strany na určení jediného rozhodce, nebo nesjednotí-li se zvolení rozhodci na určení třetího nebo pátého rozhodce, určí jej generální sekretář.

§ 3 Pokud strany nemají stejnou státní příslušnost, musí mít jediný, třetí nebo pátý rozhodce jinou státní příslušnost než strany.

§ 4 Vstup třetí strany do sporu nemá vliv na složení rozhodčího soudu.

Článek 31
Řízení. Výlohy

§ 1 Rozhodčí soud vede řízení s přihlédnutím zejména k těmto ustanovením:

a) zkoumá a posuzuje spornou věc na základě jejího přednesení stranami, aniž by byl při svém rozhodování o právních otázkách vázán výkladem podávaným stranami;

b) nemůže přisoudit více a nic jiného, než žalobce požaduje, a ne méně, než co žalovaný uznal jako svůj dluh;

c) rozhodčí výrok, náležitě zdůvodněný, formuluje rozhodčí soud a stranám jej zasílá generální sekretář;

d) s výhradou opačného ustanovení kogentního práva platného v místě sídla rozhodčího soudu a s výhradou opačné dohody stran je rozhodčí výrok konečný.

§ 2 Honoráře rozhodců stanoví generální sekretář.

§ 3 Rozhodčí výrok stanoví poplatky a výlohy a určí poměr, ve kterém se tyto poplatky a výlohy, stejně jako honoráře rozhodců, rozdělí mezi strany.

Článek 32
Promlčení. Vykonatelnost

§ 1 Zahájení rozhodčího řízení má na přerušení promlčení stejný účinek, jaký předvídá hmotné právo pro vznesení žaloby před řádným soudem.

§ 2 Výrok rozhodce se stává v každém členském státě vykonatelným, jakmile ve státě, ve kterém má být výrok vykonán, jsou splněny všechny předepsané formality. Věcné přezkoumání případu není přípustné.

ODDÍL VI

ZMĚNA ÚMLUVY

Článek 33
Příslušnost

§ 1 Generální sekretář uvědomí členské státy neprodleně o návrzích na změnu Úmluvy, které mu postoupily členské státy nebo které sám zpracoval.

§ 2 Nestanoví-li §§ 4 až 6 jinak, rozhoduje o návrzích na změnu Úmluvy Valné shromáždění.

§ 3 Byl-li Valnému shromáždění předložen návrh na změnu Úmluvy, může Valné shromáždění rozhodnout většinou uvedenou v článku 14 § 6, že takový návrh bezprostředně souvisí s jedním nebo několika ustanoveními přípojků k Úmluvě. V takovém případě, jakož i v případech uvedených v §§ 4 až 6, vždy věta 2, přísluší Valnému shromáždění rozhodování také o změně tohoto nebo těchto ustanovení přípojků.

§ 4 S výhradou rozhodnutí Valného shromáždění podle § 3 věta 1 rozhoduje o návrzích na změnu ustanovení

a) článků 9 a 27 §§ 2 až 10;

b) Jednotných právních předpisů CIV, s výjimkou článků 1, 2, 5, 6, 16, 26 až 39, 41 až 53 a 56 až 60;

c) Jednotných právních předpisů CIM, s výjimkou článků 1, 5, 6 §§ 1 a 2, článků 8, 12, 13 § 2, článků 14, 15 §§ 2 a 3, článku 19 §§ 6 a 7, jakož i článků 23 až 27, 30 až 33, 36 až 41 a 44 až 48;

d) Jednotných právních předpisů CUV, s výjimkou článků 1, 4, 5 a 7 až 12;

e) Jednotných právních předpisů CUI, s výjimkou článků 1, 2, 4, 8 až 15, 17 až 19, 21, 23 až 25;

f) Jednotných právních předpisů APTU, s výjimkou článků 1, 3 a 9 až 11, jakož i příloh k těmto Jednotným právním předpisům;

g) Jednotných právních předpisů ATMF, s výjimkou článků 1, 3 a 9.

Jsou-li Revizní komisi předloženy návrhy na změnu podle písmene a) až g), může jedna třetina států zastoupených v Revizní komisi požadovat, aby tyto návrhy byly předloženy k rozhodnutí Valnému shromáždění.

§ 5 Odborná komise RID rozhoduje o návrzích na změnu Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Jsou-li Odborné komisi RID předloženy návrhy na změnu

tohoto Řádu, může jedna třetina států zastoupených v komisi požadovat, aby tyto návrhy byly předloženy k rozhodnutí Valnému shromáždění.

§ 6 Odborná komise pro technické otázky rozhoduje o návrzích na změnu příloh k Jednotným právním předpisům APTU. Jsou-li Odborné komisi pro technické otázky předloženy návrhy na změnu těchto příloh, může jedna třetina států zastoupených v komisi požadovat, aby tyto návrhy byly předloženy k rozhodnutí Valnému shromáždění.

Článek 34
Usnesení Valného shromáždění

§ 1 Změny Úmluvy, o kterých rozhodlo Valné shromáždění, sdělí generální sekretář členským státům.

§ 2 Změny samotné Úmluvy, o kterých rozhodlo Valné shromáždění, vstupují v platnost dvanáct měsíců po schválení dvěma třetinami členských států pro všechny členské státy, s výjimkou členských států, které před vstupem změn v platnost prohlásí, že s nimi nesouhlasí.

§ 3 Změny přípojků k Úmluvě, o nichž rozhodlo Valné shromáždění, vstoupí v platnost dvanáct měsíců po schválení polovinou členských států, které nepředložily prohlášení podle článku 42 § 1, pro všechny členské státy s výjimkou členských států, které před vstupem změn v platnost prohlásí, že s nimi nesouhlasí, jakož i členských států, které předložily prohlášení podle článku 42 § 1.

§ 4 Členské státy postoupí svá sdělení o schválení změn, o kterých rozhodlo Valné shromáždění, jakož i svá prohlášení o tom, že s těmito změnami nesouhlasí, generálnímu sekretáři. Generální sekretář o tom vyrozumí ostatní členské státy.

§ 5 Lhůta uvedená v §§ 2 a 3 se počítá ode dne sdělení generálního sekretáře o splnění předpokladů pro vstup změn v platnost.

§ 6 Valné shromáždění může při rozhodování o změně stanovit, že tato změna má takový dosah, že každému členskému státu, který odevzdá prohlášení podle § 2 nebo § 3 a který neschválí změnu v osmnáctiměsíční lhůtě po jejím vstupu v platnost, skončí po uplynutí této lhůty členství v Organizaci.

§ 7 Pokud se usnesení Valného shromáždění týkají změn přípojků k Úmluvě, je používání platného přípojku jako celku v dopravě se členskými státy a mezi členskými státy, které s usnesením vyslovily včas nesouhlas podle § 3, pozastaveno vstupem usnesení v platnost. Generální sekretář o tomto pozastavení vyrozumí členské státy; pozastavení pozbývá platnosti po uplynutí jednoho měsíce ode dne, kdy generální sekretář oznámil odvolání nesouhlasu ostatním členským státům.

Článek 35
Usnesení komisí

§ 1 Změny Úmluvy, na nichž se usnesly komise, oznámí generální sekretář členským státům.

§ 2 Změny samotné Úmluvy, na nichž se usnesla Revizní komise, vstoupí v platnost pro všechny členské státy první den dvanáctého měsíce po měsíci, kdy je generální sekretář oznámil členským státům. Do čtyř měsíců ode dne sdělení mohou členské státy vznášet námitky. Vznese-li čtvrtina členských států námitku, nevstoupí změny v platnost. Vznese-li některý členský stát ve čtyřměsíční lhůtě námitku proti usnesení Revizní komise a vypoví Úmluvu, nabývá výpověď účinnosti dnem předvídaným pro vstup tohoto usnesení v platnost.

§ 3 Změny přípojků k Úmluvě, na nichž se usnesla Revizní komise, vstupují v platnost pro všechny členské státy prvým dnem dvanáctého měsíce po měsíci, ve kterém je generální sekretář oznámil členským státům. Změny, na nichž se usnesly Odborná komise RID nebo Odborná komise pro technické otázky, vstupují v platnost prvým dnem šestého měsíce po měsíci, ve kterém je generální sekretář oznámil členským státům.

§ 4 Členské státy mohou vznášet námitky do čtyř měsíců ode dne sdělení generálního sekretáře podle § 3. Vznese-li námitku čtvrtina členských států, nevstoupí změny v platnost. V členských státech, které vznesly námitky proti usnesením včas, je používání příslušného přípojku jako celku v dopravě se členskými státy a mezi nimi pozastaveno. Avšak při námitce proti závaznosti technické normy nebo proti přijetí jednotného předpisu je pozastavena aplikace této technické normy či tohoto jednotného technického předpisu v dopravě s a mezi těmito členskými státy; obdobně to platí i při částečné námitce.

§ 5 Generální sekretář oznámí pozastavení podle § 4 členským státům; pozastavení pozbudou účinnosti po uplynutí jednoho měsíce ode dne, kdy generální sekretář oznámil zrušení námitky ostatním členským státům.

§ 6 Při zjišťování počtu námitek podle §§ 2 a 4 se nezohledňují členské státy

a) bez hlasovacího práva (článek 14 § 5, článek 26 § 7 nebo článek 40 § 4);

b) které nejsou členy příslušné komise (článek 16 § 1 věta 2);

c) které podaly prohlášení ve smyslu článku 9 § 1 Jednotných právních předpisů APTU.

ODDÍL VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 36
Depozitář

§ 1 Generální sekretář je depozitářem této Úmluvy. Jeho úkoly depozitáře jsou uvedeny v oddíle VII Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze 23. května 1969.

§ 2 V případě sporů mezi členským státem a depozitářem ohledně funkcí depozitáře uvědomí depozitář nebo dotčený členský stát o sporném bodě ostatní členské státy nebo spor případně předloží k rozhodnutí Správnímu výboru.

Článek 37
Přístup k Úmluvě

§ 1 Každý stát, na jehož území je provozována železniční infrastruktura, má možnost přistoupit k Úmluvě.

§ 2 Stát, který si přeje přistoupit k Úmluvě po jejím vstupu v platnost, zašle depozitáři žádost. Depozitář o této žádosti vyrozumí členské státy.

§ 3 Nevzneslo-li pět členských států u depozitáře do tří měsíců námitku po sdělení uvedeném v § 2, je žádost závazně právně přijata. Depozitář to sdělí bez odkladu státu, který žádost podal, jakož i členským státům. Přístup nabývá účinnosti prvým dnem třetího měsíce po tomto sdělení.

§ 4 Vzneslo-li nejméně pět členských států námitku ve lhůtě uvedené v § 3, předloží se žádost o přístup k rozhodnutí Valnému shromáždění.

§ 5 Každý přístup k Úmluvě, s výhradou uvedenou v článku 42, se může vztahovat pouze na Úmluvu ve znění platném v den, kdy přístup nabude účinnosti.

Článek 38
Přístup regionálních organizací pro hospodářskou integraci

§ 1 Možnost přístupu k Úmluvě mají regionální organizace pro hospodářskou integraci, které jsou vybaveny pravomocí legislativy pro své členy v oblastech, jež jsou předmětem této Úmluvy, a jejichž členem je jeden nebo více členských států. Podmínky tohoto přístupu stanoví dohoda mezi Organizací a regionální organizací.

§ 2 Regionální organizace může uplatňovat práva, která na základě Úmluvy příslušejí členským státům, týkají-li se předmětů, které spadají do kompetence regionální organizace. Totéž platí pro povinnosti, které příslušejí na základě Úmluvy členským státům, s výjimkou finančních závazků vyplývajících z článku 26.

§ 3 Při uplatňování hlasovacího práva a práva vznášení námitky, které předvídá článek 35 § 2 a § 4, přísluší regionální organizaci tolik hlasů, kolik činí počet jejích členů, kteří jsou zároveň členskými státy Organizace. Posledně jmenovaní smějí svá práva, zejména hlasovací právo, uplatňovat pouze v rozsahu, který připouští § 2. Regionální organizace nemají hlasovací právo ve vztahu k oddílu IV.

§ 4 Pro ukončení členství platí článek 41 přiměřeně.

Článek 39
Asociovaní členové

§ 1 Každý stát, na jehož území se provozuje železniční infrastruktura, může se stát asociovaným členem Organizace. Článek 37 §§ 2 až 5 se použijí přiměřeně.

§ 2 Asociovaný člen se může zúčastňovat prací orgánů uvedených v článku 13 § 1 písm. a) a c) až f) jen s hlasem poradním. Asociovaný člen se nemůže stát členem Správního výboru. Přispívá na výdaje Organizace 0,25 procenta příspěvků (článek 26 § 3).

§ 3 Pro ukončení asociace platí článek 41 přiměřeně.

Článek 40
Pozastavení členství

§ 1 Členský stát může požadovat, aniž by vypověděl Úmluvu, aby jeho členství v Organizaci bylo pozastaveno, jestliže mezinárodní železniční přeprava na jeho území se již neuskutečňuje z důvodů, které tento členský stát sám nezavinil.

§ 2 O žádosti na pozastavení členství rozhoduje Správní výbor. Žádost musí být podána generálnímu sekretáři nejpozději tři měsíce před zasedáním výboru.

§ 3 Pozastavení členství vstupuje v platnost prvým dnem měsíce, který následuje po dni, kdy generální sekretář vyrozumí členské státy o rozhodnutí Správního výboru. Pozastavení členství končí sdělením členského státu o opětovném zahájení mezinárodní železniční přepravy na jeho území. Generální sekretář o tom vyrozumí ostatní členské státy.

§ 4 Pozastavení členství má za následek:

a) Členský stát je osvobozen od povinnosti hradit příspěvky na výdaje Organizace.

b) Hlasovací právo v orgánech Organizace je pozastaveno.

c) Právo vznášet námitky podle článku 34 §§ 2 a 3, jakož i článku 35 §§ 2 a 4 je pozastaveno.

Článek 41
Výpověď Úmluvy

§ 1 Úmluva může být kdykoli vypovězena.

§ 2 Chce-li členský stát vypovědět Úmluvu, sdělí to depozitáři. Výpověď nabývá účinnosti 31. prosince následujícího roku.

Článek 42
Prohlášení a výhrady k Úmluvě

§ 1 Každý členský stát může kdykoli prohlásit, že některé přípojky k Úmluvě nebude používat v jejich celku. Jinak jsou výhrady jakož i prohlášení, že stát nebude používat jednotlivá ustanovení samostatné Úmluvy nebo přípojků, přípustná pouze tehdy, pokud je v nich přípustnost takových výhrad nebo prohlášení výslovně předvídána.

§ 2 Výhrady nebo prohlášení se zasílají depozitáři. Platí od okamžiku, kdy pro příslušný stát nabývá Úmluva účinnosti. Prohlášení, která jsou podána po tomto okamžiku, nabývají účinnosti 31. prosince následujícího roku. Depozitář o nich vyrozumí ostatní členské státy.

Článek 43
Zrušení Organizace

§ 1 Valné shromáždění může rozhodnout o zrušení Organizace a případném převedení jejích úkolů na jinou mezivládní organizaci, popřípadě k tomu účelu může ve shodě s touto organizací stanovit podmínky.

§ 2 V případě zrušení Organizace připadne její majetek členským státům, které během posledních pěti kalendářních let předcházejících rozhodnutí podle § 1 byly nepřetržitě členy Organizace, a sice v poměru průměrné procentní sazby, kterou v těchto předcházejících pěti letech přispívaly na výdaje Organizace.

Článek 44
Přechodná ustanovení

V případech uvedených v článku 34 § 7, v článku 35 § 4, v článku 41 § 1 a v článku 42 platí pro stávající smlouvy uzavřené podle Jednotných právních předpisů CIV, Jednotných právních předpisů CIM, Jednotných právních předpisů CUV a Jednotných právních předpisů CUI právo platné ke dni uzavření smlouvy.

Článek 45
Text Úmluvy

§ 1 Úmluva je sepsána ve francouzském, německém a anglickém jazyce. V případě odchylek je rozhodující francouzské znění.

§ 2 Na žádost některého z dotčených států vydá Organizace úřední překlad Úmluvy v dalších jazycích, pokud je jedním z těchto jazyků úřední jazyk používaný na území nejméně dvou

členských států. Překlady se vypracují ve spolupráci s příslušnými orgány dotčených členských států.

Plné znění Úmluvy COTIF včetně všech přípojků jsou ve francouzském, německém a anglickém jazyce uvedeny na internetové adrese www.otif.org, v českém jazyce na www.mdcr.cz.

Protokol o výsadách a imunitách
Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
(OTIF)

Článek 1
Imunita vůči soudní pravomoci, výkonu soudního rozhodnutí a zabavení věci

§ 1 Organizace požívá v rámci své úřední činnosti imunitu vůči soudní pravomoci a výkonu soudního rozhodnutí, s výjimkou dále uvedených případů:

a) vzdá-li se Organizace v jednotlivých případech výslovně imunity;

b) v případě civilního řízení z podnětu třetí osoby;

c) v případě protižaloby, která přímo souvisí s hlavní žalobou podanou Organizací;

d) v případě, že je rozhodnutím soudu nařízeno obstavit platy, mzdy a jiné požitky, které Organizace dluží členovi personálu.

§ 2 Jmění a jiné majetkové hodnoty Organizace požívají, bez ohledu na to, kde se nacházejí, imunitu vůči každé formě zabavení, konfiskace, nucené správy a jiné formy obstavení nebo donucení, pokud to po přechodnou dobu není nutné k zábraně nebo vyšetření nehod, kterých se účastní motorová vozidla patřící Organizaci nebo pro ni používaná.

Článek 2
Ochrana před vyvlastněním

Je-li z důvodů veřejného zájmu nezbytné vyvlastnění, musejí být přijata všechna vhodná opatření, aby se zabránilo omezení výkonu činností Organizace; předem a bezodkladně musí být poskytnuta přiměřená náhrada.

Článek 3
Osvobození od zdanění

§ 1 Každý členský stát osvobozuje Organizaci, její majetek a příjmy za výkon její úřední činnosti od přímého zdanění. Uskutečňuje-li Organizace nákupy značné hodnoty nebo požaduje-li služby značné hodnoty, které jsou bezpodmínečně nutné pro výkon její úřední činnosti, a jsou-li při těchto nákupech nebo službách zahrnuty do ceny daně nebo jiné dávky, učiní členské státy, je-li to možné, vhodná opatření k osvobození od těchto daní a jiných dávek nebo k jejich náhradě.

§ 2 Osvobození se netýká daní a jiných dávek, které představují pouhou úhradu za služby.

§ 3 Zboží získané podle § 1, smí být prodáno, postoupeno nebo používáno pouze za podmínek stanovených členskými státy, které tato osvobození poskytly.

Článek 4
Osvobození od odvodů a cel

§ 1 Zboží dovezené nebo vyvezené Organizací, které je nezbytné pro výkon její úřední činnosti, je osvobozeno od všech odvodů a cel vybíraných při dovozu nebo vývozu.

§ 2 Pro zboží a služby nakoupené nebo dovezené resp. poskytnuté pro osobní potřebu členů personálu Organizace se osvobození podle tohoto článku neposkytuje.

§ 3 Článek 3 § 3 platí pro zboží, které bylo dovezeno podle § 1, přiměřeně.

Článek 5
Úřední činnosti

Úředními činnostmi Organizace ve smyslu tohoto Protokolu jsou činnosti, které odpovídají cílům stanoveným v článku 2 Úmluvy.

Článek 6
Peněžní styk

Organizace smí přijímat a vlastnit jakýkoli druh peněžních prostředků, měn nebo cenných papírů. Ke všem účelům předvídaným v Úmluvě s nimi může nakládat volně a v rozsahu, který vyžaduje splnění jejích závazků, může zřizovat účty v kterékoli měně.

Článek 7
Přijímání a odesílání zpráv

Při přijímání a odesílání úředních zpráv a při předávání všech svých písemností má Organizace nárok na nejméně tak vstřícné zacházení, jaké poskytují jednotlivé členské státy jiným srovnatelným mezinárodním organizacím.

Článek 8
Výsady a imunity zástupců států

Zástupci členských států požívají při plnění svých úkolů a po dobu svých služebních cest na území každého členského státu následující výsady a imunity:

a) imunitu vůči soudní moci, i po ukončení jejich mise, ohledně jednání při plnění jejich úkolů včetně ústních a písemných projevů; tato imunita však neplatí ani v případě škod z důvodu nehody, které byly způsobeny motorovým vozidlem nebo jiným vozidlem patřícím zástupci některého státu nebo jím řízeným nebo v případě porušení dopravních předpisů platných pro uvedené vozidlo;

b) imunitu vůči zatčení a vyšetřovací vazbě, kromě případu přistižení při činu;

c) imunitu vůči zabavení jejich osobních zavazadel, kromě případu přistižení při činu;

d) nedotknutelnost veškerých jejich úředních písemností a listin;

e) osvobození pro sebe a manželky nebo manžele od jakýchkoli omezení vstupu a od ohlašovací povinnosti pro cizince;

f) stejné úlevy, pokud jde o měnové a devizové předpisy, jaké se poskytují zástupcům cizích vlád s dočasným úředním posláním.

Článek 9
Výsady a imunity členů personálu Organizace

Členové personálu Organizace požívají při plnění svých úkolů na území každého členského státu následující výsady a imunity:

a) imunitu vůči soudní moci ohledně jednání při plnění svých úkolů a v rámci své kompetence včetně ústních a písemných projevů; tato imunita však neplatí v případě škod

z důvodu nehody, které byly způsobeny motorovým vozidlem nebo jiným vozidlem patřícím členu personálu Organizace nebo jím řízeným, nebo v případě porušení dopravních předpisů platných pro uvedené vozidlo; členové personálu požívají této imunity i po vyřazení ze služby v Organizaci;

b) nedotknutelnost veškerých jejich úředních písemností a listin;

c) totéž osvobození od omezení při vstupu a ohlašovací povinnosti cizinců, jaké je obecně poskytováno členům personálu mezinárodních organizací; rodinní příslušníci, kteří s nimi žijí ve společné domácnosti, požívají tytéž úlevy;

d) osvobození od státní daně z příjmu za předpokladu, že platy, mzdy a jiné požitky vyplácené Organizací podléhají zdanění ve prospěch Organizace; členské státy však mají právo přihlížet k těmto platům, mzdám a jiným požitkům při stanovování částky daně vybírané z příjmu z jiných zdrojů; členské státy nejsou povinny toto daňové osvobození poskytovat u odškodnění, penzí a rent pozůstalým, které Organizace vyplácí bývalým členům svého personálu nebo osobám, na které přešly jejich nároky;

e) v souvislosti s devizovými předpisy tytéž výsady, jaké se obecně poskytují členům personálu mezinárodních organizací;

f) v případě mezinárodní krize tytéž úlevy při návratu do jejich domovského státu, jaké se obecně poskytují členům personálu mezinárodních organizací; totéž platí pro rodinné příslušníky, kteří s nimi žijí ve společné domácnosti.

Článek 10
Výsady a imunity znalců

Znalci povolaní Organizací požívají během své služební činnosti související s Organizací nebo při plnění zakázek pro Organizaci, včetně cest uskutečňovaných při této činnosti nebo při plnění těchto zakázek, následující výsady a imunity, jsou-li nutné k plnění jejich úkolů:

a) imunitu vůči soudní moci ohledně jednání při plnění svých úkolů, včetně ústních a písemných projevů; tato imunita však neplatí v případě škod z důvodu nehody, které byly způsobeny motorovým vozidlem nebo jiným vozidlem patřícím znalci nebo jím řízeným nebo v případě porušení dopravních předpisů platných pro uvedené vozidlo; znalci požívají tuto imunitu i po ukončení své činnosti u Organizace;

b) nedotknutelnost veškerých jejich úředních písemností a listin;

c) úlevy, pokud jde o devizové předpisy, které jsou nutné k tomu, aby bylo možné poukázat jejich odměny;

d) tytéž úlevy vztahující se na jejich zavazadla, jaké se poskytují zaměstnancům cizích vlád s dočasným úředním posláním.

Článek 11
Účel poskytnutých výsad a imunit

§ 1 Výsady a imunity předvídané v tomto Protokolu se poskytují výhradně proto, aby byl za všech okolností zajištěn nerušený výkon činností Organizace a plná nezávislost osob, kterým jsou poskytovány. Příslušné úřady imunitu zruší, jestliže by její ponechání bránilo průchodu spravedlnosti a pokud je možné ji zrušit, aniž by to ohrozilo dosažení cílů, pro které byla poskytnuta.

§ 2 Příslušné ve smyslu § 1 jsou:

a) členské státy pro své zástupce;

b) Správní výbor pro generálního sekretáře;

c) generální sekretář pro ostatní členy personálu a pro znalce povolané Organizací.

Článek 12
Zabránění zneužití výsad a imunit

§ 1 Tímto Protokolem není dotčeno právo každého členského státu učinit v zájmu své veřejné bezpečnosti veškerá vhodná opatření.

§ 2 Organizace bude kdykoli spolupracovat s příslušnými orgány členských států, aby bylo usnadněno řádné vykonávání spravedlnosti, zajištěno dodržování zákonů a předpisů členských států a zabráněno jakémukoli zneužití, které by mohlo vzejít z výsad a imunit předvídaných v tomto Protokolu.

Článek 13
Zacházení s vlastními státními příslušníky

Žádný členský stát není povinen poskytovat svým vlastním státním příslušníkům nebo osobám s trvalým pobytem v tomto státě výsady a imunity podle

a) článku 8, s výjimkou písmene d),

b) článku 9, s výjimkou písmene a), b) a d),

c) článku 10, s výjimkou písmene a) a b),

tohoto Protokolu.

Článek 14
Doplňkové dohody

Organizace může s jedním nebo s více členskými státy uzavírat doplňkové dohody k provádění tohoto Protokolu ve vztahu k tomuto členskému státu nebo k těmto členským státům, jakož i jiná ujednání, aby byla zajištěna efektivní činnost Organizace.

Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV - Přípojek A k Úmluvě)

ODDÍL I
VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1
Rozsah platnosti

§ 1 Tyto Jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o přepravě osob za úhradu nebo bezplatně po železničních tratích, leží-li výchozí a cílová stanice na území dvou různých členských států. Uvedené platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.

§ 2 Zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích přepravu překračující státní hranice, přepravu po silnicích nebo na říčních linkách ve vnitrostátní dopravě členského státu, použijí se tyto Jednotné právní předpisy.

§ 3 Zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích přepravu po moři nebo přepravu překračující státní hranice na říčních linkách, použijí se tyto Jednotné právní předpisy, provádí-li se přeprava po námořních nebo na říčních linkách, které jsou zapsány do seznamu tratí (linek) předvídaného v článku 24 § 1 Úmluvy.

§ 4 Pokud jde o odpovědnost dopravce při usmrcení a zranění cestujících, použijí se tyto Jednotné právní předpisy také na osoby, které provázejí zásilku přepravovanou podle Jednotných právních předpisů CIM.

§ 5 Tyto Jednotné právní předpisy se nepoužijí na přepravy mezi stanicemi na území sousedících států, provozuje-li infrastrukturu těchto stanic jeden nebo více provozovatelů se státní příslušností pouze k jednomu z těchto států.

§ 6 Každý stát, který je smluvní stranou jiné úmluvy o přímé mezinárodní přepravě osob po železničních tratích srovnatelné s těmito Jednotnými právními předpisy a žádá o přístup k Úmluvě, si může vyhradit tyto Jednotné právní předpisy používat pouze na přepravy po části železniční infrastruktury ležící na jeho území. Tato část železniční infrastruktury musí být přesně označena a musí navazovat na železniční infrastrukturu některého členského státu. Vznese-li některý stát takovou výhradu, platí tyto Jednotné právní předpisy pouze tehdy,

a) patří-li výchozí nebo cílové místo uvedené v přepravní smlouvě jakož i uvedená přepravní cesta k označené železniční infrastruktuře, nebo

b) spojuje-li označená železniční infrastruktura infrastrukturu dvou členských států a byla-li v přepravní smlouvě stanovena jako přepravní cesta pro tranzitní dopravu.

§ 7 Stát, který vznesl výhradu podle § 6, ji může sdělením depozitáři kdykoli odvolat. Odvolání výhrady nabývá účinnosti jeden měsíc po dni, ve kterém o něm depozitář zpravil členské

státy. Výhrada pozbývá účinnosti, pozbude-li úmluva uvedená v § 6 větě 1 pro tento stát platnosti.

Článek 2

Prohlášení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících

§ 1 Každý stát může kdykoli prohlásit, že nebude používat všechna ustanovení těchto Jednotných právních předpisů o odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, došlo-li k nehodě na jeho území a cestující je příslušníkem tohoto státu nebo má v tomto státě trvalý pobyt.

§ 2 Stát, který podal prohlášení podle § 1, je může sdělením depositáři kdykoliv odvolat. Odvolání prohlášení nabývá účinnosti jeden měsíc po dni, ve kterém o něm depozitář uvědomil členské státy.

Článek 3

Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů označuje výraz

a) "dopravce" smluvního dopravce, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu podle těchto Jednotných právních předpisů, nebo navazujícího dopravce, který je odpovědný na základě této smlouvy;

b) "výkonný dopravce" dopravce, který s cestujícím neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož dopravce podle písmene a) zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích;

c) "Všeobecné přepravní podmínky" (Smluvní přepravní podmínky) podmínky dopravce, které podle práva existují v každém státě ve formě Všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí;

d) "vozidlo" motorová vozidla nebo přívěsy, které se přepravují v souvislosti s přepravou osob.

Článek 4

Odchylky

§ 1 Členské státy mohou uzavírat dohody, které předvídají odchylky od těchto Jednotných právních předpisů pro přepravy prováděné výlučně mezi dvěma stanicemi ležícími na obou stranách hranice, není-li mezi těmito stanicemi a hranicí žádná další stanice.

§ 2 Pro přepravy mezi dvěma členskými státy tranzitem přes území státu, který není členským státem, mohou zúčastněné státy uzavírat dohody, které se od těchto Jednotných právních předpisů odchylují.

§ 3 S výhradou jiných předpisů mezinárodního práva mohou dva nebo více členských států mezi sebou stanovit podmínky, za nichž dopravci mají povinnost v dopravě mezi těmito státy k přepravě osob, zavazadel, zvířat a vozidel.

§ 4 Dohody podle §§ 1 až 3 a jejich uvedení v platnost se oznamují Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu. Generální sekretář Organizace o tom zpraví členské státy a zainteresované podniky.

Článek 5

Kogentní právo

Pokud to tyto Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se od těchto Jednotných právních předpisů přímo nebo nepřímo odchyluje, neplatná a nemá právní účinnost. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení přepravní smlouvy. Bez ohledu na to může dopravce svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit.

ODDÍL II

UZAVŘENÍ A PROVÁDĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Článek 6

Přepravní smlouva

§ 1 Přepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení.

§ 2 Přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více jízdních dokladech, které se vydají cestujícímu. Chybí-li jízdní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která bez újmy ustanovení článku 9 podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

§ 3 Jízdní doklad slouží až do prokázání opaku jako doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy.

Článek 7

Jízdní doklad

§ 1 Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah jízdních dokladů, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování.

§ 2 Do jízdního dokladu se zapíše nejméně:

a) dopravce nebo více dopravců;

b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;

c) každý další údaj, jímž lze prokázat uzavření a obsah přepravní smlouvy, a který cestujícímu umožňuje uplatnit svá práva vyplývající z této smlouvy.

§ 3 Cestující je povinen se při převzetí jízdního dokladu přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

§ 4 Jízdní doklad je přenosný, nezní-li na jméno a nebyla-li cesta ještě nastoupena.

§ 5 Jízdní doklad může mít také podobu elektronických záznamů dat převoditelných na čitelné znaky písma. Postupy užité k záznamu a zpracování dat musejí být funkčně rovnocenné, zejména pokud jde o důkazní sílu takto zhotoveného jízdního dokladu.

Článek 8

Placení a vracení přepravného

§ 1 Nestanoví-li dohoda mezi cestujícím a dopravcem jinak, platí se přepravné předem.

§ 2 Všeobecné přepravní podmínky stanoví podmínky, za nichž se přepravné vrací.

Článek 9

Oprávnění k jízdě. Vyloučení z přepravy

§ 1 Cestující je povinen mít od počátku cesty platný jízdní doklad a předložit jej při kontrole jízdních dokladů. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že

a) cestující, který se neprokáže platným jízdním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přirážku;

b) cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přirážku, může být vyloučen z přepravy;

c) zda a za jakých podmínek se přirážka vrací.

§ 2 Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že cestující, kteří

a) představují nebezpečí pro bezpečnost a pořádek provozu nebo pro bezpečnost spolucestujících,

b) jsou spolucestujícím neúnosným způsobem na obtíž,

jsou vyloučeni z přepravy nebo z ní mohou být vyloučeni cestou, a že tyto osoby nemají nárok na vrácení jízdného a dovozného za zavazadla.

Článek 10

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Cestující je povinen dodržovat celní a ostatní předpisy orgánů státní správy.

Článek 11

Odřeknutí a zpoždění vlaku. Zmeškání přípoje

Dopravce je povinen potvrdit případné odřeknutí vlaku nebo zmeškání přípoje v jízdním dokladu.

ODDÍL III

PŘEPRAVA RUČNÍCH ZAVAZADEL, ZVÍŘAT, CESTOVNÍCH ZAVAZADEL A VOZIDEL

KAPITOLA I

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 12

Předměty a zvířata připuštěné k přepravě

§ 1 Cestující smí vzít do vozu snadno přenosné předměty (příruční zavazadla) a živá zvířata podle Všeobecných přepravních podmínek. Cestující smí dále vzít do vozu neskladné předměty podle zvláštních ustanovení Všeobecných přepravních podmínek. Předměty a zvířata, jež ostatní cestující omezují nebo obtěžují nebo mohou způsobit škodu, nelze vzít do vozu.

§ 2 Cestující může podávat předměty a zvířata jako cestovní zavazadla podle Všeobecných přepravních podmínek.

§ 3 Dopravce může v souvislosti s přepravou osob připustit k přepravě vozidla podle zvláštních ustanovení Všeobecných přepravních podmínek.

§ 4 Přeprava nebezpečného zboží (v českém textu RID a ADR „nebezpečné věci, v ostatních francouzském, německém a anglickém originálech jde o pojem „zboží“) jako příručních zavazadel, cestovních zavazadel, jakož i ve vozidlech nebo na vozidlech přepravovaných po železničních tratích podle tohoto oddílu, je připuštěna pouze podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).

Článek 13

Přezkoumání

§ 1 Domnívá-li se dopravce odůvodněně, že přepravní podmínky nebyly dodrženy, je oprávněn přezkoumat, nezakazují-li to zákony a předpisy státu, v němž má k přezkoumání dojít, zda přepravované předměty (příruční zavazadla, cestovní zavazadla, vozidla včetně nákladu) a zvířata odpovídají přepravním podmínkám. Cestující musí být vyzván, aby se přezkoumání zúčastnil. Nedostaví-li se nebo nelze-li ho zastihnout, je dopravce povinen přizvat k přezkoumání dva nezávislé svědky.

§ 2 Zjistí-li se, že přepravní podmínky nebyly dodrženy, může dopravce vyžadovat od cestujícího uhrazení nákladů na přezkoumání.

Článek 14

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Při přepravě předmětů (příručních zavazadel, cestovních zavazadel, vozidel včetně nákladu) a zvířat v souvislosti s přepravou své osoby je cestující povinen dodržovat celní a ostatní předpisy orgánů státní správy. Cestující je povinen být přítomen prohlídce těchto předmětů, nepředvídají-li zákony a předpisy příslušného státu výjimku.

KAPITOLA II

PŘÍRUČNÍ ZAVAZADLA A ZVÍŘATA

Článek 15

Dohled

Cestující dohlíží na ruční zavazadla a na zvířata, která si bere do vozu.

KAPITOLA III

CESTOVNÍ ZAVAZADLA

Článek 16

Podej cestovních zavazadel

§ 1 Smluvní povinnosti při přepravě cestovních zavazadel se zaznamenávají v zavazadlovém lístku, který se vydá cestujícímu.

§ 2 Chybí-li zavazadlový lístek, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost ujednání o přepravě cestovních zavazadel, která bez újmy ustanovení článku 22 nadále podléhají těmto Jednotným právním předpisům.

§ 3 Zavazadlový lístek slouží až do prokázání opaku jako doklad o podání cestovního zavazadla a o podmínkách jeho přepravy.

§ 4 Do prokázání opaku se má za to, že cestovní zavazadlo bylo při převzetí dopravcem ve stavu bez vad a že počet kusů a hmotnost zavazadla souhlasily s údaji v zavazadlovém lístku.

Článek 17

Zavazadlový lístek

§ 1 Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah zavazadlového lístku, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování. Článek 7 § 5 platí přiměřeně.

§ 2 Do zavazadlového lístku je nutno zapsat nejméně:

a) dopravce nebo více dopravců;

b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;

c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě cestovního zavazadla, a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.

§ 3 Cestující je povinen se při převzetí zavazadlového lístku přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

Článek 18

Odbavení a přeprava

§ 1 Nepředvídají-li Všeobecné přepravní podmínky výjimku, podává se cestovní zavazadlo k přepravě pouze po předložení jízdního dokladu, který platí nejméně do místa určení

cestovního zavazadla. V ostatním se odbavení cestovního zavazadla provádí podle předpisů platných v místě podání.

§ 2 Připouštějí-li Všeobecné přepravní podmínky přijetí cestovního zavazadla k přepravě bez předložení jízdního dokladu, platí pokud jde o cestovní zavazadla ustanovení těchto Jednotných právních předpisů o právech a povinnostech cestujícího obdobně pro odesílatele cestovního zavazadla.

§ 3 Dopravce může přepravovat cestovní zavazadlo jiným vlakem, jiným dopravním prostředkem a jinou cestou než jsou ty, jichž použije cestující.

Článek 19

Placení dovozného za zavazadla

Není-li mezi cestujícím a dopravcem dohodnuto jinak, platí se dovozné za zavazadla při podeji.

Článek 20

Označení cestovního zavazadla

Cestující je povinen uvést na každém kusu zavazadla, na dobře viditelném místě, trvanlivě a zřetelně:

a) své jméno a svou adresu,

b) cílové místo určení.

Článek 21

Dispoziční právo k cestovnímu zavazadlu

§ 1 Dovolují-li to okolnosti a nebrání-li tomu celní nebo jiné předpisy orgánů státní správy, může cestující po vrácení zavazadlového lístku a, předvídají-li to Všeobecné přepravní podmínky, po předložení přepravního dokladu požadovat vrácení zavazadla v podacím místě.

§ 2 Všeobecné přepravní podmínky mohou předvídat také jiná ustanovení týkající se dispozičního práva, zejména změnu cílového místa určení a s tím související případné následky pro cestujícího, pokud jde o náklady.

Článek 22

Výdej

§ 1 Cestovní zavazadlo se vydá po vrácení zavazadlového lístku a po uhrazení případných výloh váznoucích na zásilce. Dopravce je oprávněn, nikoli však povinen, zkontrolovat, zda je držitel zavazadlového lístku oprávněn cestovní zavazadlo přijmout.

§ 2 Vydeji cestovního zavazadla držiteli zavazadlového lístku, pokud je uskutečněno v souladu s předpisy platnými v cílovém místě určení, je postaveno na roveň

a) předání cestovního zavazadla celní nebo daňové správě v jejich odbavovacích nebo skladovacích prostorech, nejsou-li tyto prostory pod dohledem dopravce,

b) předání živých zvířat do opatrování třetí osobě.

§ 3 Držitel zavazadlového lístku může po uplynutí dohodnuté doby a doby potřebné k případnému odbavení celními nebo jinými orgány státní správy požadovat v cílovém místě určení vydání cestovního zavazadla.

§ 4 Není-li zavazadlový lístek vrácen, vydá dopravce cestovní zavazadlo pouze tomu, kdo své oprávnění prokáže; při nedostatečném prokázání nároku může dopravce požadovat složení jistiny.

§ 5 Cestovní zavazadlo se vydá v cílovém místě určení, do něhož bylo vypraveno.

§ 6 Držitel zavazadlového lístku, kterému cestovní zavazadlo nebude vydáno podle § 3, může požadovat, aby mu na zavazadlovém lístku byly vyznačeny den a hodina, kdy o vydání cestovního zavazadla požádal.

§ 7 Nevyhoví-li dopravce žádosti oprávněné osoby o přezkoumání cestovního zavazadla v její přítomnosti s cílem zjistit škodu uváděnou oprávněnou osobou, může oprávněná osoba přijetí zavazadla odmítnout.

§ 8 V ostatních náležitostech se vydání cestovního zavazadla řídí předpisy platnými v cílovém místě určení.

KAPITOLA IV

VOZIDLA

Článek 23

Přepravní podmínky

Zvláštní ustanovení o přepravě vozidel ve Všeobecných přepravních podmínkách stanoví zejména podmínky pro přijetí vozidla k přepravě, pro vypravení, nakládku a přepravu, vykládku a výdej vozidla, jakož i povinnosti cestujícího.

Článek 24

Přepravní lístek

§ 1 Smluvní povinnosti při přepravě vozidel je nutno uvést v přepravním lístku, který se vydá cestujícímu. Přepravní lístek může být součástí jízdního dokladu cestujícího.

§ 2 Zvláštní ustanovení o přepravě vozidel ve Všeobecných přepravních podmínkách stanoví formu a obsah přepravního lístku, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování. Článek 7 § 5 platí přiměřeně.

§ 3 Do přepravního lístku je nutno zapsat nejméně:

a) dopravce nebo více dopravců;

b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;

c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě vozidel, a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.

§ 4 Cestující je povinen se při převzetí přepravního lístku přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

Článek 25

Aplikovatelné právo

S výhradou ustanovení této kapitoly platí pro vozidla ustanovení kapitoly III o přepravě cestovních zavazadel.

ODDÍL IV

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

KAPITOLA I

ODPOVĚDNOST PŘI USMRCENÍ A ZRANĚNÍ CESTUJÍCÍCH

Článek 26

Základ odpovědnosti

§ 1 Dopravce odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví při úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování nebo vystupování, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije.

§ 2 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn:

a) byl-li úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmto okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;

b) byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího;

c) byl-li úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky; jiný podnik, který užívá téže železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva na regresní postih zůstávají nedotčena.

§ 3 Byl-li úraz způsoben chováním třetí osoby a dopravce není zcela zbaven odpovědnosti podle § 2 písm. c), odpovídá s omezeními těchto Jednotných právních předpisů plně, bez újmy případného postihu vůči třetí osobě.

§ 4 Případná odpovědnost dopravce v případech nepředvídaných v § 1 není těmito Jednotnými právními předpisy dotčena.

§ 5 Provádějí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, na sebe navazující dopravci, odpovídá při usmrcení a zranění cestujících dopravce, který byl podle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal. Neposkytl-li tuto přepravní službu dopravce, ale výkonný dopravce, odpovídají jako společní dlužníci podle těchto Jednotných právních předpisů.

Článek 27

Náhrada škody při usmrcení

§ 1 Při usmrcení cestujícího zahrnuje náhrada škody:

a) nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího, zvláště náklady na převoz a na pohřeb;

b) náhradu škody předvídanou v článku 28, nenastala-li smrt okamžitě.

§ 2 V případě, že smrtí cestujícího ztratily svého živitele osoby, které byl cestující ze zákona povinen vyživovat, nebo které by byl povinen vyživovat v budoucnu, musí být poskytnuta náhrada také za tuto ztrátu. Nárok na náhradu škody u osob, kterým cestující poskytoval výživu bez zákonné povinnosti, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 28

Náhrada škody při zranění

Při zranění nebo jiném poškození tělesného nebo duševního zdraví cestujícího zahrnuje náhrada škody:

a) nutné výdaje, zejména na ošetření a léčebnou péči a výdaje za přepravu;

b) majetkovou újmu, kterou cestující utrpěl v důsledku úplné nebo částečné pracovní neschopnosti nebo tím, že se zvětšily jeho potřeby.

Článek 29

Náhrada jiných škod způsobených osobám

Zda a v jaké míře je dopravce povinen poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v článcích 27 a 28, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 30

Forma a výše náhrady škody při usmrcení a zranění

§ 1 Náhrada škody předvídaná v článcích 27 § 2 a 28 písmeno b) se poskytne ve formě kapitálu. Připouští-li však vnitrostátní právo přiznání renty, poskytne se náhrada škody touto formou, jestliže zraněný cestující nebo osoby oprávněné podle článku 27 § 2 o vyplácení renty požádají.

§ 2 Výše náhrady škody, která má být poskytnuta podle § 1, se řídí vnitrostátním právem. Při použití těchto Jednotných právních předpisů však platí pro každého cestujícího maximální hranice ve výši 175.000 zúčtovacích jednotek za kapitálový obnos nebo roční renta odpovídající této částce, předvídá-li vnitrostátní právo nižší maximální hranici.

Článek 31

Jiné dopravní prostředky

§ 1 Ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících se s výhradou § 2 nepoužijí na škody vzniklé během přepravy, která se podle přepravní smlouvy neuskutečňuje po železničních tratích.

§ 2 Přepravují-li se však železniční vozy na trajektu, použijí se ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících na škody uvedené v článku 26 § 1 a v článku 33 § 1, které cestující utrpěl při nehodě v souvislosti s železničním provozem během svého pobytu v těchto vozech, při nastupování do vozů nebo při vystupování z vozů.

§ 3 Je-li železniční provoz v důsledku výjimečných okolností dočasně přerušen a jsou-li cestující přepravováni jiným dopravním prostředkem, odpovídá dopravce podle těchto Jednotných právních předpisů.

KAPITOLA II

ODPOVĚDNOST PŘI NEDODRŽENÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU

Článek 32

Odpovědnost při odřeknutí nebo zpoždění spoje a při zmeškání přípoje

§ 1 Dopravce odpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku nebo proto, že pokračování v cestě nebylo za daných okolností únosné téhož dne. Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob.

§ 2 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, je-li odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje vyvoláno následujícími důvody:

a) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu a dopravce těmto okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci,

b) zaviněním cestujícího nebo

c) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá téže infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena.

§ 3 Povinnost dopravce poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v § 1 upravuje vnitrostátní právo. Článek 44 zůstává nedotčen.

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST ZA PŘÍRUČNÍ ZAVAZADLA, ZVÍŘATA, CESTOVNÍ ZAVAZADLA A VOZIDLA

Část 1

Příruční zavazadla a zvířata

Článek 33

Odpovědnost

§ 1 Při usmrcení a zranění cestujících odpovídá dopravce také za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, které měl cestující na sobě nebo které vezl jako příruční zavazadlo; totéž platí také pro zvířata, která veze cestující s sebou. Článek 26 se použije přiměřeně.

§ 2 V ostatních případech odpovídá dopravce za škodu z důvodů částečné nebo úplné ztráty nebo poškození věcí, příručních zavazadel nebo zvířat, na něž je povinen podle článku 15 dohlížet cestující, pouze tehdy, je-li škoda zaviněna dopravcem. Ostatní články oddílu IV, s výjimkou článku 51, a oddílu VI, se v tomto případě nepoužijí.

Článek 34

Omezení náhrady škody při ztrátě nebo poškození věcí

Odpovídá-li dopravce podle článku 33 § 1, činí maximální hranice odškodnění 1 400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.

Článek 35

Zproštění odpovědnosti

Dopravce neodpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že cestující nedodržel své povinnosti vyplývající z celních nebo jiných předpisů orgánů státní zprávy.

Část 2

Cestovní zavazadla

Článek 36

Základ odpovědnosti

§ 1 Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením cestovního zavazadla v době od jeho převzetí dopravcem až do vydání zavazadla, jakož i jeho opožděným vydáním.

§ 2 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné vydání zavazadla byly zaviněny cestujícím, jeho příkazem, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami cestovního zavazadla nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.

§ 3 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, vznikne-li ztráta nebo poškození z jedné nebo více následujících skutečností, spojených se zvláštním nebezpečím:

a) chyběním nebo nedostatky obalu;

b) přirozenou povahou cestovního zavazadla;

c) podejem předmětů, které jsou z přepravy vyloučeny, jako cestovních zavazadel.

Článek 37

Důkazní břemeno

§ 1 Důkaz o tom, že ztráta, poškození nebo opožděné vydání byly způsobeny některou ze skutečností uvedených v článku 36 § 2, přísluší dopravci.

§ 2 Prokáže-li dopravce, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout na základě jednoho nebo více zvláštních nebezpečí uvedených v článku 36 § 3, platí domněnka, že z nich škoda vznikla. Oprávněná osoba však má právo dokázat, že škoda nebyla nebo nebyla výlučně způsobena některým z těchto nebezpečí.

Článek 38

Navazující dopravci

Provádí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, více na sebe navazujících dopravců, vstupuje z hlediska přepravy cestovních zavazadel nebo vozidel každý z dopravců tím, že

převezme cestovní zavazadlo se zavazadlovým lístkem nebo vozidlo s přepravním lístkem, do přepravní smlouvy podle údajů v zavazadlovém lístku nebo v přepravním lístku a přebírá závazky, které z toho vyplývají. V tomto případě odpovídá každý z dopravců za provedení přepravy po celé cestě až do výdeje zavazadel nebo vozidel.

Článek 39

Výkonný dopravce

§ 1 Přenesl-li dopravce provádění přepravy zcela nebo zčásti na výkonného dopravce, bez ohledu na to, zda k tomu na základě přepravní smlouvy byl oprávněn či nikoli, zůstává i nadále odpovědný za celou přepravu.

§ 2 Všechna ustanovení těchto Jednotných právních předpisů o odpovědnosti dopravce platí také pro odpovědnost výkonného dopravce za přepravu, kterou provedl. Článek 48 a článek 52 se použije, je-li uplatňován nárok vůči pracovníkům a ostatním osobám, které výkonný dopravce používá při provádění přepravy.

§ 3 Zvláštní ujednání, na jehož základě dopravce přebírá závazky, které mu tyto Jednotné právní předpisy neukládají, nebo se vzdává práv, která mu tyto Jednotné právní předpisy zaručují, se týká výkonného dopravce pouze tehdy, vyslovil-li s ním písemný souhlas. Dopravce zůstává vázán povinnostmi, které vyplývají z tohoto zvláštního ujednání nebo z prohlášení o vzdání se práv, nezávisle na tom, zda výkonný dopravce takový souhlas vyslovil.

§ 4 Nesou-li odpovědnost jak dopravce, tak i výkonný dopravce, odpovídají jako společní dlužníci.

§ 5 Celková částka odškodnění, kterou lze vyžadovat od dopravce, výkonného dopravce, jakož i od jejich pracovníků a ostatních osob, které při provádění přepravy používají, nesmí překročit maximální částky stanovené v těchto Jednotných právních předpisech.

§ 6 Práva dopravce a výkonného dopravce na vzájemný postih nejsou tímto článkem dotčena.

Článek 40

Domněnka o ztrátě

§ 1 Oprávněná osoba může jednotlivý kus zavazadla bez dalšího dokazování považovat za ztracený, nebyl-li jí vydán nebo připraven k vydání do čtrnácti dnů poté, kdy o jeho vydání podle článku 22 § 3 požádala.

§ 2 Nalezne-li se cestovní zavazadlo, které bylo považováno za ztracené, do jednoho roku poté, kdy bylo o jeho vydání požádáno, je dopravce povinen vyrozumět o tom oprávněnou osobu, pokud je její adresa známa nebo je-li možné ji zjistit.

§ 3 Oprávněná osoba může do třiceti dnů po obdržení zprávy podle § 2 požádat, aby jí bylo cestovní zavazadlo vydáno. V tomto případě uhradí náklady na přepravu zavazadla z podacího místa do místa, ve kterém bude zavazadlo vydáno, a vrátí přijaté odškodnění, po odečtení případných výdajů, které v něm byly zahrnuty. Nároky oprávněné osoby na odškodnění za opožděné vydání podle článku 43 však zůstávají zachovány.

§ 4 Nepožádá-li oprávněná osoba o vydání nalezeného zavazadla ve lhůtě předvídané v § 3, nebo nalezne-li se zavazadlo až po uplynutí jednoho roku od žádosti o jeho vydání, naloží s ním dopravce podle zákonů a předpisů v místě, ve kterém se zavazadlo nachází.

Článek 41

Odškodnění při ztrátě

§ 1 Při úplné nebo částečné ztrátě cestovního zavazadla je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit:

a) je-li výše škody prokázána, odškodnění v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1 200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla;

b) není-li výše škody prokázána, paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý chybějící kilogram nebo za každý kus zavazadla, stanoví Všeobecné přepravní podmínky.

§ 2 Dopravce je kromě toho povinen nahradit dovozné za zavazadlo, zaplacená cla, spotřební daně a jiné částky zaplacené v souvislosti s přepravou ztraceného zavazadla.

Článek 42

Odškodnění při poškození

§ 1 Při poškození cestovního zavazadla je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které odpovídá znehodnocení cestovního zavazadla.

§ 2 Odškodnění nepřesáhne:

a) je-li poškozením znehodnoceno celé zavazadlo, částku, která by musela být zaplacena při úplné ztrátě;

b) je-li poškozením znehodnocena pouze část cestovního zavazadla, částku, která by musela být zaplacena při ztrátě znehodnocené části.

Článek 43

Odškodnění při zpožděném výdeji

§ 1 Při zpožděném výdeji cestovního zavazadla je dopravce povinen vyplatit za každých započatých 24 hodin od doby, kdy bylo o výdej požádáno, nejvýše však za 14 dní:

a) prokáže-li oprávněná osoba, že zpožděným výdejem vznikla škoda včetně poškození, odškodnění ve výši škody až do maximální částky 0,80 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla;

b) neprokáže-li oprávněná osoba, že zpožděným výdejem vznikla škoda, paušální odškodnění ve výši 0,14 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 2,80 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý kilogram nebo za kus zavazadla, stanoví Všeobecné přepravní podmínky.

§ 2 Při úplné ztrátě cestovního zavazadla se neposkytuje odškodnění podle § 1 souběžně s odškodněním podle článku 41.

§ 3 Při částečné ztrátě cestovního zavazadla se poskytuje odškodnění podle § 1 za neztracenou část.

§ 4 Při poškození cestovního zavazadla, které není způsobeno opožděným vydáním, se poskytuje odškodnění podle § 1, případně spolu s odškodněním podle článku 42.

§ 5 Odškodnění podle § 1 spolu s odškodněním podle článků 41 a 42 nesmí být v žádném případě vyšší než odškodnění při úplné ztrátě cestovního zavazadla.

Část 3

Vozidla

Článek 44

Odškodnění při zpoždění

§ 1 Je-li vozidlo z důvodu zaviněného dopravcem naloženo později nebo vydáno opožděně, je dopravce povinen, prokáže-li oprávněný, že tím vznikla škoda, vyplatit odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu přepravného.

§ 2 Dojde-li při nakládce z důvodu zaviněného dopravcem ke zpoždění a upustí-li proto oprávněný od provedení přepravní smlouvy, vrátí se mu přepravné. Prokáže-li, že tímto zpožděním vznikla škoda, může kromě toho žádat odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu přepravného.

Článek 45

Odškodnění při ztrátě vozidla

Při úplné nebo částečné ztrátě vozidla se oprávněnému vypočítá odškodnění vyplácené za prokázanou škodu podle zůstatkové hodnoty vozidla. Toto odškodnění činí nejvýše 8 000 zúčtovacích jednotek. Přívěs s nákladem i bez nákladu se považuje za samostatné vozidlo.

Článek 46

Odpovědnost za ostatní předměty

§ 1 Za škody na předmětech ponechaných ve vozidle nebo umístěných ve schránách (např. v boxech na zavazadla nebo na lyže), které jsou namontované na vozidle, odpovídá dopravce pouze v případě, že je zavinil. Celkové odškodnění činí nejvýše 1 400 zúčtovacích jednotek.

§ 2 Za předměty, které jsou upevněny zvenčí vozidla, včetně schrán uvedených v § 1, odpovídá dopravce pouze tehdy, prokáže-li se, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 47

Aplikovatelné právo

S výhradou ustanovení této části platí pro vozidla ustanovení části 2 o odpovědnosti za cestovní zavazadla.

KAPITOLA IV

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 48

Zánik práva na omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti předvídaná v těchto Jednotných právních předpisech, jakož i ustanovení vnitrostátního práva, která náhradu škody omezují pevnou částkou, se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 49

Přepočet a zúročení odškodnění

§ 1 Je-li nutné přepočítat částky odškodnění vyjádřené v cizí měně, přepočítají se podle kurzu platného v den a v místě výplaty odškodného.

§ 2 Oprávněný může vznášet nárok na úroky z odškodnění ve výši pěti procent ročně, a to ode dne reklamace podle článku 55, nebo, nebyla-li podána reklamace, ode dne podání žaloby.

§ 3 U odškodnění podle článku 27 a 28 se však úroky počítají teprve ode dne, kdy nastaly okolnosti rozhodné pro výpočet náhrady škody, je-li tento den pozdější než den reklamace nebo podání žaloby.

§ 4 U cestovních zavazadel mohou být úroky požadovány pouze tehdy, přesahuje-li odškodnění 16 zúčtovacích jednotek na každý zavazadlový lístek.

§ 5 Nepředloží-li oprávněný dopravci doklady k cestovnímu zavazadlu potřebné ke konečnému vyřízení reklamace v přiměřené lhůtě, která je jí poskytnuta, pozastaví se běh úroků počínaje uplynutím této lhůty až do předložení dokladů.

Článek 50

Odpovědnost při jaderné události

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, která mu přísluší podle těchto Jednotných právních předpisů, byla-li škoda způsobena jadernou událostí a odpovídá-li podle zákonů a předpisů státu o odpovědnosti v oblasti jaderné energie za tuto škodu vlastník jaderného zařízení nebo osoba postavená mu na roveň.

Článek 51

Osoby, za které dopravce odpovídá

Dopravce odpovídá za své zaměstnance a za jiné osoby, které používá k provádění přepravy, vykonávají-li tito zaměstnanci a jiné osoby své povinnosti. Provozovatelé železniční infrastruktury, po které se přeprava uskutečňuje, jsou považováni za osoby, které dopravce používá k provádění přepravy.

Článek 52

Jiné nároky

§ 1 Ve všech případech, ve kterých se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoli právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených těchto Jednotných právních předpisech.

§ 2 Totéž platí pro nároky vůči zaměstnancům a jiným osobám, za které dopravce odpovídá podle článku 51.

ODDÍL V

ODPOVĚDNOST CESTUJÍCÍHO

Článek 53

Zvláštní důvody odpovědnosti

Cestující odpovídá dopravci za každou škodu,

a) která vznikla tím, že cestující nesplnil své závazky, které pro něho vyplývají

1. z článku 10, 14 a 20,
2. ze zvláštních ustanovení o přepravě vozidel ve Všeobecných přepravních podmínkách nebo
3. z Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID)

nebo

b) která je způsobena předměty nebo zvířaty, které má cestující s sebou,

pokud cestující neprokáže, že škoda byla vyvolána okolnostmi, jimž i přes péči vyžadovanou od svědomitého cestujícího nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Tímto ustanovením není dotčena odpovědnost dopravce podle článku 26 a 33 § 1.

ODDÍL VI

UPLATŇOVÁNÍ NÁROKŮ

Článek 54

Zjištění částečné ztráty nebo poškození

§ 1 Zjistí-li nebo předpokládá-li dopravce částečnou ztrátu nebo poškození předmětu (cestovního zavazadla, vozidla) přepravovaného pod dohledem dopravce, nebo tvrdí-li to oprávněná osoba, je dopravce povinen bez průtahu, a, je-li to možné, v přítomnosti oprávněné osoby, sepsat zápis, v němž se podle povahy škody zaznamená stav předmětu, a pokud je to možné, rozsah škody, její příčina a doba, kdy vznikla.

§ 2 Opis tohoto zápisu se bezplatně vydá oprávněné osobě.

§ 3 Neuzná-li oprávněný zjištění uvedená v zápise, může požadovat, aby stav cestovního zavazadla nebo vozidla, jakož i příčina a výše škody byly zjištěny znalcem určeným stranami přepravní smlouvy nebo soudem. Postup se řídí zákony a předpisy státu, ve kterém se zjištění provádí.

Článek 55

Reklamace

§ 1 Reklamace týkající se odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících je nutno podat písemně tomu dopravci, vůči němuž mohou být nároky soudně uplatňovány. V případě přepravy, která byla předmětem jediné smlouvy a byla prováděna na sebe navazujícími dopravci, mohou být reklamace uplatněny také u prvního nebo posledního dopravce, jakož i u dopravce, který má ve státě bydliště nebo v místě trvalého pobytu cestujícího své sídlo nebo pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.

§ 2 Ostatní reklamace na základě přepravní smlouvy je nutno podat písemně tomu dopravci, který je uveden v článku 56 §§ 2 a 3.

§ 3 Doklady, které chce oprávněná osoba připojit k reklamaci, musí být předloženy v originále nebo v kopii, na požádání dopravce v náležitě ověřené formě. Při vyřizování reklamace může dopravce požadovat vrácení přepravního dokladu, zavazadlového lístku a přepravního lístku.

Článek 56

Dopravci, vůči nimž lze uplatňovat nároky soudní cestou

§ 1 Nároky na náhradu škody na základě odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících mohou být soudně uplatňovány pouze vůči dopravci odpovědnému podle článku 26 § 5.

§ 2 Ostatní nároky cestujícího na základě přepravní smlouvy mohou být uplatňovány s výhradou § 4 pouze vůči prvnímu, poslednímu nebo vůči tomu dopravci, který prováděl část přepravy, v jejímž průběhu nastala skutečnost odůvodňující nárok.

§ 3 Je-li při přepravách prováděných navazujícími dopravci zapsán do zavazadlového nebo přepravního lístku se svým souhlasem dopravce, který má povinnost výdeje, mohou být nároky podle § 2 uplatňovány vůči němu i tehdy, jestliže neobdržel zavazadlo nebo nepřevzal vozidlo.

§ 4 Nároky na vrácení částek, které byly zaplaceny na základě přepravní smlouvy, mohou být soudně uplatňovány vůči dopravci, který částku vybral, nebo vůči dopravci, v jehož prospěch byla částka vybrána.

§ 5 Cestou protižaloby nebo námitky mohou být uplatňovány nároky také vůči jiným dopravcům, než kteří jsou uvedeni v §§ 2 a 4, zakládá-li se žaloba na téže přepravní smlouvě.

§ 6 Použijí-li se tyto Jednotné právní předpisy na výkonného dopravce, mohou být nároky soudně uplatňovány také vůči němu.

§ 7 Může-li žalobce volit mezi více dopravci, zaniká jeho právo volby podáním žaloby vůči jednomu z dopravců; to platí i tehdy, může-li žalobce volit mezi jedním nebo více dopravci a výkonným dopravcem.

Článek 57

Příslušnost soudů

§ 1 Nároky založené na těchto Jednotných právních předpisech mohou být uplatňovány u soudů členských států, určených dohodou stran, nebo u soudů členského státu, na jehož území má žalovaný svůj trvalý nebo obvyklý pobyt nebo své sídlo nebo pobočku nebo obchodní

zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena. Na jiné soudy se nelze obracet.

§ 2 Je-li řízení zahájeno u soudu příslušného podle § 1 ve věci nároku na základě těchto Jednotných právních předpisů nebo vynesl-li takový soud ve věci takového sporu rozsudek, nemůže být v téže věci mezi týmiž dvěma stranami podána nová žaloba, ledaže rozhodnutí soudu, u něhož byla podána první žaloba, nemůže být vykonáno v tom státě, ve kterém je nová žaloba podávána.

Článek 58

Zánik nároků při usmrcení a zranění cestujících

§ 1 Všechny nároky oprávněné osoby, které se zakládají na odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, zanikají, neoznámí-li oprávněná osoba úraz cestujícího nejpozději do dvanácti měsíců poté, kdy se o škodě dozvěděla, některému z dopravců, u nichž může být podána reklamace podle článku 55 § 1. Oznámí-li oprávněná osoba úraz ústně, musí jí dopravce o tomto ústním oznámení vystavit potvrzení.

§ 2 Nároky však nezanikají, jestliže

a) oprávněná osoba podala během lhůty předvídané v § 1 reklamaci některému z dopravců uvedenému v článku 55 § 1;

b) odpovědný dopravce se dozvěděl během lhůty předvídané v § 1 o úrazu cestujícího jiným způsobem;

c) v důsledku okolností, které nelze přičíst k tíži oprávněné osoby, nebyl úraz oznámen nebo nebyl oznámen včas;

d) oprávněná osoba prokáže, že úraz byl způsoben zaviněním dopravce.

Článek 59

Zánik nároků při přepravě cestovních zavazadel

§ 1 Přijetím cestovního zavazadla oprávněnou osobou zanikají všechny nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci při částečné ztrátě, poškození nebo opožděném vydání.

§ 2 Nároky však nezanikají:

a) při částečné ztrátě nebo poškození, jestliže

1. ztráta nebo poškození byly zjištěny před přijetím cestovního zavazadla oprávněnou osobou podle článku 54;

2. zjištění, k němuž by muselo dojít podle článku 54, bylo opomenuto pouze zaviněním dopravce;

b) při zevně neznatelné škodě, která byla zjištěna oprávněnou osobou teprve po přijetí cestovního zavazadla, jestliže oprávněná osoba

1. požádá o zjištění podle článku 54 ihned po objevení škody a nejpozději tři dny po přijetí cestovního zavazadla a

2. kromě toho prokáže, že škoda vznikla v době mezi přijetím k přepravě a výdejem;

c) při zpožděném výdeji, uplatnila-li oprávněná osoba svá práva vůči jednomu z dopravců uvedenému v článku 56 § 3 do 21 dnů;

d) prokáže-li oprávněná osoba, že škoda byla způsobena zaviněním dopravce.

Článek 60

Promlčení

§ 1 Nároky na náhradu škody, které se zakládají na odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, se promlčují takto:

a) nároky cestujícího po třech letech, počítáno od prvého dne po úrazu;

b) nároky ostatních oprávněných osob po třech letech, počítáno od prvého dne po úmrtí cestujícího, nejpozději však po pěti letech, počítáno od prvního dne po úrazu.

§ 2 Ostatní nároky z přepravní smlouvy se promlčují po jednom roce. Promlčecí lhůta však činí dva roky u nároků ze škody způsobené jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla vzniknout.

§ 3 Promlčecí lhůta podle § 2 začíná u nároků

a) na odškodnění za úplnou ztrátu čtrnáctým dnem po uplynutí lhůty podle článku 22 § 3;

b) na odškodnění za částečnou ztrátu, poškození nebo opožděné vydání dnem vydání;

c) ve všech ostatních případech týkajících se přepravy cestujícího dnem uplynutí doby platnosti přepravního dokladu.

Den označený jako začátek promlčecí lhůty se v žádném případě nepočítá.

§ 4 Promlčení se pozastaví písemnou reklamací podle článku 55 s potřebnými doklady až do dne, v němž dopravce reklamaci písemně zamítne a vrátí přiložené doklady. Je-li reklamaci vyhověno částečně, začne promlčecí lhůta znovu běžet pro tu část reklamace, která je ještě sporná. Kdo se na podání reklamace nebo na podání zprávy a vrácení dokladů odvolává, musí to prokázat. Další reklamace, které se týkají téhož nároku, nepozastavují promlčení.

§ 5 Promlčené nároky již nelze uplatnit ani cestou protižaloby, ani námitky.

§ 6 Jinak platí pro pozastavení a přerušení promlčení vnitrostátní právo.

ODDÍL VII

VZÁJEMNÉ VZTAHY MEZI DOPRAVCI

Článek 61

Rozdělení jízdného a dovozného

§ 1 Každý dopravce je povinen vyplatit zúčastněným dopravcům podíl připadající na ně z jízdného a dovozného, které vybral nebo měl vybrat. Způsob placení stanoví dohody mezi dopravci.

§ 2 Článek 6 § 3, článek 16 § 3 a článek 25 platí také pro vztahy mezi navazujícími dopravci.

Článek 62

Právo na postih

§ 1 Vyplatil-li dopravce odškodnění podle těchto Jednotných právních předpisů, má právo na postih vůči dopravcům, kteří se podíleli na přepravě, podle následujících ustanovení:

a) dopravce, který škodu způsobil, odpovídá za tuto škodu výlučně sám;

b) je-li škoda způsobena více dopravci, odpovídá každý z nich za škodu, kterou způsobil; není-li takové rozlišení možné, rozdělí se odškodnění mezi dopravce podle písmene c);

c) nelze-li dokázat, který z dopravců škodu způsobil, rozdělí se odškodnění mezi všechny dopravce s výjimkou těch, kteří prokáží, že škodu nezpůsobili; rozdělení se uskuteční v poměru podílů na jízdném a dovozném, které připadají na jednotlivé dopravce.

§ 2 Při platební neschopnosti některého z dopravců se podíl, připadající na tohoto dopravce, avšak jím neuhrazený, rozdělí mezi všechny ostatní dopravce, kteří se podíleli na přepravě, v poměru jim příslušejícího podílu na jízdném a dovozném.

Článek 63

Řízení o postihu

§ 1 Dopravce, vůči němuž je uplatňováno právo na postih podle článku 62, nemůže popírat, že dopravce, který právo na postih uplatňuje, platil po právu, bylo-li odškodnění určeno soudem, poté co byla prvně jmenovanému dopravci dána řádným ohlášením možnost vstoupit do sporu. Soud, u něhož se vede hlavní spor, určí lhůty pro ohlášení sporu a pro vstup do sporu.

§ 2 Dopravce uplatňující právo na postih musí podat jedinou žalobu na všechny dopravce, se kterými se nedohodl; jinak právo na postih vůči nezažalovaným dopravcům zaniká.

§ 3 Soud je povinen rozhodnout o všech postizích, kterými se zabývá, v jediném rozsudku.

§ 4 Dopravce, který chce své právo na postih uplatnit soudně, může vznést svůj nárok u příslušného soudu státu, ve kterém má jeden ze zúčastněných dopravců své sídlo, pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.

§ 5 Je-li třeba podat žalobu na více dopravců, má žalující dopravce právo volby mezi soudy příslušnými podle § 4.

§ 6 Řízení o postihu nesmějí být zahrnuta do řízení o odškodnění, které oprávněný podle přepravní smlouvy zahájil.

Článek 64

Dohody o postihu

Dopravci mohou mezi sebou uzavírat dohody, které se od článků 61 a 62 odchylují.

Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM - Přípojek B k Úmluvě)

ODDÍL I
VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1
Rozsah platnosti

§ 1 Tyto Jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech. Uvedené platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.

§ 2 Tyto Jednotné právní předpisy platí také pro smlouvy o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých státech, z nichž pouze jeden je státem členským, a dohodnou-li se smluvní strany, že smlouva podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

§ 3 Zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích překračující státní hranice přepravu po silnicích nebo na říčních linkách ve vnitrostátní dopravě členského státu, použijí se tyto Jednotné právní předpisy.

§ 4 Zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích přepravu po moři nebo přepravu na říčních linkách překračující státní hranice, použijí se tyto Jednotné právní předpisy, provádí-li se přeprava po námořních nebo na říčních linkách po trasách, které jsou zapsány do seznamu tratí (linek), předvídaného v článku 24 § 1 Úmluvy.

§ 5 Tyto Jednotné právní předpisy se nepoužijí pro přepravy mezi stanicemi na území sousedících států, provozuje-li infrastrukturu těchto stanic jeden nebo více provozovatelů se státní příslušností pouze k jednomu z těchto států.

§ 6 Každý stát, který je smluvní stranou jiné úmluvy o přímé mezinárodní přepravě zboží po železničních tratích srovnatelné s těmito Jednotnými právními předpisy a žádá o přístup k Úmluvě, si může vyhradit, že tyto Jednotné právní předpisy bude používat pouze na přepravy na části železniční infrastruktury ležící na jeho území. Tato část železniční infrastruktury musí být přesně označena a musí navazovat na železniční infrastrukturu některého členského státu. Vznese-li některý stát takovou výhradu, platí tyto Jednotné právní předpisy pouze tehdy,

a) patří-li místo převzetí zboží k přepravě nebo místo určené pro dodávku, jakož i určená přepravní cesta k označené železniční infrastruktuře, nebo

b) spojuje-li označená železniční infrastruktura železniční infrastrukturu dvou členských států a je-li přepravní cestou pro tranzitní přepravu sjednanou v přepravní smlouvě.

§ 7 Stát, který vznesl výhradu podle § 6, ji může prostřednictvím sdělení depozitáři kdykoli odvolat. Odvolání výhrady nabývá účinnosti jeden měsíc po dni, ve kterém o něm depozitář zpravil členské státy. Výhrada pozbývá účinnosti, pozbude-li úmluva uvedená v § 6 věta 1 pro tento stát platnosti.

Článek 2

Veřejnoprávní předpisy

Přepravy, na které se použijí tyto Jednotné právní předpisy, podléhají v ostatních náležitostech veřejnoprávním předpisům, zejména předpisům o přepravě nebezpečného zboží, jakož i předpisům celního práva a práva na ochranu zvířat.

Článek 3

Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů označuje výraz

a) "dopravce" smluvního dopravce, s nímž odesílatel uzavřel přepravní smlouvu podle těchto Jednotných právních předpisů, nebo navazujícího dopravce, který je odpovědný na základě této smlouvy;

b) "výkonný dopravce" dopravce, který s odesílatelem neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož dopravce podle písmene a) zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích;

c) "Všeobecné přepravní podmínky" (Smluvní přepravní podmínky) podmínky dopravce, které podle práva existují v každém státě ve formě Všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí;

d) "intermodální přepravní jednotka" kontejner, výměnná nástavba, sedlový návěs nebo jiné srovnatelné přepravní jednotky, které se používají v intermodální přepravě.

Článek 4

Odchylky

§ 1 Členské státy mohou uzavírat dohody, které předvídají odchylky od těchto Jednotných právních předpisů pro přepravy výlučně mezi dvěma stanicemi ležícími na obou stranách hranice, není-li mezi těmito stanicemi a hranicí žádná další stanice.

§ 2 Pro přepravy mezi dvěma členskými státy tranzitem přes území státu, který není členským státem, mohou zúčastněné členské státy uzavírat dohody, které se od těchto Jednotných právních států odchylují.

§ 3 Dohody podle § 1 a § 2 a jejich vstup v platnost se oznamují Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu. Generální sekretář Organizace o tom zpraví ostatní členské státy a zainteresované železniční podniky.

Článek 5

Kogentní právo

Pokud to tyto Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se od těchto Jednotných právních předpisů přímo nebo nepřímo odchyluje, neplatná a nemá právní účinnost. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení přepravní smlouvy. Bez ohledu na to může dopravce svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit.

ODDÍL II

UZAVŘENÍ A PROVÁDĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Článek 6

Přepravní smlouva

§ 1 Přepravní smlouvou se dopravce zavazuje, že za úplatu přepraví zásilku na místo určení a tam ji dodá příjemci.

§ 2 Přepravní smlouva se zaznamenává v nákladním listě podle jednotného vzoru. Chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která nadále podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

§ 3 Nákladní list podepisují odesílatel a dopravce. Podpis může být nahrazen otiskem razítka, strojovým účtovacím označením nebo jiným vhodným způsobem.

§ 4 Dopravce je povinen vhodným způsobem potvrdit převzetí zásilky na druhopisu nákladního listu a předat tento druhopis odesílateli.

§ 5 Nákladní list nemá význam konosamentu.

§ 6 Pro každou zásilku je nutné použít jeden nákladní list. Není-li mezi odesílatelem a dopravcem dohodnuto jinak, smí být předmětem nákladního listu pouze náklad jediného vozu.

§ 7 Při přepravě, která se dotýká celního území Evropského společenství nebo území, v němž se při expedici užívá společného postupu, musí být každá zásilka provázena nákladním listem, který odpovídá požadavkům článku 7.

§ 8 Mezinárodní svazy dopravců stanoví ve shodě s mezinárodními svazy přepravců a úředními místy, jimž ve členských státech přísluší celní otázky, jakož i s každou mezivládní organizací regionálního hospodářského společenství, která je oprávněna k tvorbě zákonů v oblasti cel, jednotný vzor nákladního listu.

§ 9 Nákladní list, včetně druhopisu nákladního listu, může mít podobu elektronických záznamů dat převoditelných na čitelné znaky písma. Postupy užité k záznamu a zpracování dat musejí být funkčně rovnocenné, zejména pokud jde o důkazní sílu takto zhotoveného nákladního listu.

Článek 7

Obsah nákladního listu

§ 1 Nákladní list musí obsahovat následující údaje:

a) místo a datum vystavení;

b) jméno a adresu odesílatele;

c) jméno a adresu dopravce, který smlouvu uzavřel;

d) jméno a adresu toho, jemuž se zboží skutečně předává, není-li jím dopravce podle písmene c);

e) místo a datum převzetí zboží;

f) místo dodání;

g) jméno a adresu příjemce;

h) označení druhu zboží a obalu, u nebezpečného zboží označení předvídané v Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID);

i) počet kusů zásilky a zvláštní znaky a čísla potřebná k identifikaci kusového zboží;

j) číslo vozu u přeprav vozových zásilek;

k) číslo železničního vozidla, jede-li po vlastních kolech a je-li podáváno jako zboží k přepravě;

l) u intermodálních přepravních jednotek navíc druh, číslo nebo ostatní znaky nutné k identifikaci;

m) hrubá hmotnost zboží nebo údaj o množství v jiné formě;

n) přesný seznam listin vyžadovaných celními a jinými orgány státní správy, které jsou přiloženy k nákladnímu listu nebo které jsou dopravci k dispozici na blíže označeném úředním místě nebo na místě stanoveném smluvně;

o) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a jiné náklady, vzniklé od uzavření smlouvy až po dodání), je-li příjemce povinen je zaplatit, nebo jiný odkaz, že náklady je povinen zaplatit příjemce;

p) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům.

§ 2 V určitých případech musí nákladní list dále obsahovat následující údaje:

a) u přeprav prováděných navazujícími dopravci dopravce, který se zavázal k dodání zboží, vyjádřil-li souhlas se zapsáním do nákladního listu;

b) náklady, které přebírá odesílatel;

c) částku dobírky, kterou je nutné vybrat při dodání zboží;

d) údaj o hodnotě zboží a částce zvláštního zájmu na dodání;

e) dohodnutou dodací lhůtu;

f) dohodnutou přepravní cestu;

g) seznam listin předaných dopravci, o nichž se nezmiňuje § 1 písmeno n);

h) údaje odesílatele o počtu a označení uzávěrů, které umístil na vůz.

§ 3 Strany mohou do nákladního listu zapsat další údaje, které považují za účelné.

Článek 8

Odpovědnost za údaje v nákladním listu

§ 1 Odesílatel odpovídá za všechny náklady a škody, které dopravci vzniknou tím, že

a) údaje odesílatele v nákladním listu jsou nesprávné, nepřesné nebo neúplné, nebo nejsou zapsány na stanoveném místě, nebo

b) odesílatel opominul údaje předepsané v RID.

§ 2 Zapíše-li dopravce na žádost odesílatele údaje do nákladního listu, předpokládá se až do prokázání opaku, že dopravce v této věci jednal jménem odesílatele.

§ 3 Neobsahuje-li nákladní list údaj označený v článku 7 § 1 písm. p), odpovídá dopravce za všechny náklady a škody, které v důsledku tohoto opomenutí vzniknou osobě, která má dispoziční právo.

Článek 9

Nebezpečné zboží

Opominul-li odesílatel údaje předepsané v RID, může dopravce zboží, budou-li to vyžadovat okolnosti, kdykoli vyložit, zničit nebo zneškodnit, aniž by bylo nutné poskytnout náhradu, pokud dopravce při převzetí zboží nebyl upozorněn na jeho nebezpečnou povahu.

Článek 10

Hrazení nákladů

§ 1 Nedohodnou-li se odesílatel a dopravce jinak, hradí náklady (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní náklady, které vzniknou od uzavření smlouvy až po dodání) odesílatel.

§ 2 Nejsou-li náklady na základě dohody mezi odesílatelem a dopravcem převedeny na příjemce a nepřevzal-li příjemce nákladní list, ani neuplatnil svá práva, která podle článku 17 § 3 vyplývají z přepravní smlouvy, ani nezměnil přepravní smlouvu podle článku 18, zůstává povinnost hrazení nákladů na odesílateli.

Článek 11

Přezkoumání

§ 1 Dopravce je oprávněn kdykoli přezkoumat, zda jsou dodrženy přepravní podmínky a zda zásilka souhlasí s údaji odesílatele v nákladním listě. Týká-li se přezkoumání obsahu zásilky, provádí se podle možností za přítomnosti osoby, která má dispoziční právo; není-li to možné, přizve dopravce dva nezávislé svědky, pokud zákony a předpisy státu, ve kterém se přezkoumání koná, nestanoví jinak.

§ 2 Nesouhlasí-li zásilka s údaji v nákladním listě nebo nejsou-li dodržena ustanovení pro přepravu zboží připuštěného k přepravě podmíněně, zapíše se výsledek přezkoumání do listu, který jako součást nákladního listu provází zboží, a také do druhopisu nákladního listu, pokud jím dopravce disponuje. V takovém případě váznou výdaje vzniklé přezkoumáním na zboží, jestliže nebyly uhrazeny ihned.

§ 3 Odesílatel může při nakládání zboží požádat dopravce, aby přezkoumal stav zboží a jeho obal, jakož i správnost údajů v nákladním listě, které se týkají počtu kusů zásilky, jejich znaků a čísel, jakož i hrubé hmotnosti nebo jinak udaného množství. Dopravce je povinen provést přezkoumání pouze v tom případě, má-li pro to k dispozici přiměřené prostředky. Dopravce má nárok na náhradu nákladů přezkoumání. Výsledek přezkoumání se zapíše do nákladního listu.

Článek 12

Důkazní síla nákladního listu

§ 1 Nákladní list slouží až do prokázání opaku jako doklad pro uzavření a obsah přepravní smlouvy, jakož i pro převzetí zboží dopravcem.

§ 2 Provedl-li nakládku zboží dopravce, dokazuje nákladní list až do prokázání opaku stav zboží a jeho obalu podle údajů v nákladním listě a, v případě chybějících údajů, stav bez vad při převzetí zboží dopravcem a správnost údajů v nákladním listu, pokud jde o počet kusů zásilky, jejich znaky a čísla, jakož i hrubou hmotnost nebo jinak udané množství.

§ 3 Provedl-li nakládku odesílatel, dokazuje nákladní list až do prokázání opaku stav zboží a jeho obalu podle údajů v nákladním listě a, v případě chybějících údajů, stav bez vad a správnost údajů podle § 2 pouze tehdy, když je dopravce přezkoumal a zapsal souhlasný výsledek svého přezkoumání do nákladního listu.

§ 4 Nákladní list však neslouží jako důkaz, obsahuje-li odůvodněnou výhradu. Výhrada může být odůvodněna zejména tím, že dopravce nedisponoval přiměřenými prostředky k přezkoumání správnosti údajů v nákladním listě.

Článek 13

Nakládka a vykládka zboží

§ 1 Odesílatel a dopravce se dohodnou, komu přísluší nakládka a vykládka zboží. Pokud taková dohoda chybí, týká se povinnost nakládky a vykládky u kusových zásilek dopravce, zatímco u vozových zásilek se povinnost nakládky týká odesílatele a povinnost vykládky po dodání se týká příjemce.

§ 2 Nakládá-li zboží odesílatel, odpovídá za všechny následky vadného naložení a je zejména povinen nahradit dopravci škodu, která mu tím vznikla. Dopravce musí vadné naložení dokázat.

Článek 14

Obal

Odesílatel odpovídá dopravci za všechny škody a náklady vzniklé tím, že obal chybí nebo je vadný, ledaže závada byla zřejmá nebo byla dopravci při převzetí zboží známa a dopravce k tomu neučinil žádné výhrady.

Článek 15

Plnění předpisů orgánů státní správy

§ 1 Odesílatel je povinen k nákladnímu listu přiložit listiny nutné ke splnění celních nebo jiných předpisů orgánů státní správy před dodáním zboží, nebo tyto listiny dát k dispozici dopravci a sdělit mu všechny potřebné informace.

§ 2 Dopravce není povinen přezkoumat, zda jsou tyto listiny a informace správné a dostačující. Odesílatel odpovídá dopravci za všechny škody vzniklé chyběním, neúplností nebo nesprávností listin a informací, pokud nevznikly zaviněním dopravce.

§ 3 Dopravce odpovídá za následky ztráty nebo nesprávného použití listin, které jsou uvedeny v nákladním listě a jsou k němu přiloženy, nebo které byly dopravci předány, ledaže ztráta nebo škoda vzniklá nesprávným použitím těchto listin má svůj původ v okolnostech, jimž dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Dopravce však není povinen poskytnout vyšší náhradu škody než při ztrátě zboží.

§ 4 Odesílatel může záznamem v nákladním listě nebo příjemce příkazem podle článku 18 § 3 žádat,

a) aby se on sám nebo jeho zmocněnec účastnil plnění předpisů celních nebo jiných orgánů státní správy za tím účelem, aby podal všechny informace a předložil nutná prohlášení;

b) aby on sám nebo jeho zmocněnec provedl plnění celních nebo jiných předpisů orgánů státní správy, připouštějí-li to zákony a předpisy státu, ve kterém řízení probíhá;

c) aby v případě, že se on sám nebo jeho zmocněnec účastní plnění celních nebo jiných předpisů orgánů státní správy nebo tyto předpisy provádí, zaplatil cla a jiné náklady, připouštějí-li to zákony a předpisy státu, ve kterém řízení probíhá.

Ani odesílatel, ani příjemce, který má dispoziční právo, ani jejich zmocněnec nesmějí vzít zboží do držení.

§ 5 Označil-li odesílatel pro splnění předpisů celních nebo jiných orgánů státní správy místo, ve kterém toto splnění není kvůli platným předpisům možné, nebo předepsal-li pro řízení jiný postup, který nelze provést, pak dopravce jedná tak, jak to považuje za nejvýhodnější pro oprávněného, a zpraví odesílatele o učiněných opatřeních.

§ 6 Převzal-li odesílatel placení cel, smí dopravce provést celní řízení cestou nebo v místě určení.

§ 7 Nepřevezme-li příjemce nákladní list ve lhůtě, kterou stanoví předpisy platné v místě určení, může dopravce postupovat podle § 5.

§ 8 Odesílatel je povinen zabezpečit, aby zabalení a přikrytí zboží odpovídalo celním nebo jiným předpisům orgánů státní správy. Pokud odesílatel nezabalil nebo nepřikryl zboží podle těchto předpisů, může se o to postarat dopravce; vzniklé výdaje váznou na zboží.

Článek 16

Dodací lhůty

§ 1 Dodací lhůta se stanoví dohodou mezi odesílatelem a dopravcem. Pokud taková dohoda chybí, nesmí být dodací lhůta delší než ta, která vyplývá z §§ 2 až 4.

§ 2 S výhradou §§ 3 a 4 činí nejdelší dodací lhůty:

a) pro vozové zásilky:

- výpravní lhůta ..... 12 hod.
- přepravní lhůta za každých započatých 400 km ..... 24 hod.

b) pro kusové zásilky:

- výpravní lhůta ..... 24 hod.
- přepravní lhůta za každých započatých 200 km ..... 24 hod.

Vzdálenost se vztahuje na smluvenou, při chybějící dohodě na nejkratší možnou přepravní cestu.

§ 3 Dopravce může stanovit přirážky k dodacím lhůtám o určité délce v následujících případech:

a) pro zásilky přepravované

- po tratích s rozdílným rozchodem,
- po moři nebo vnitrostátních vodních cestách,
- po silnici, neexistuje-li žádné železniční spojení;

b) za mimořádných okolností, které mají za následek neobvyklý vzrůst přepravy nebo neobvyklé provozní potíže.

Délka prodloužených dodacích lhůt musí být patrná ze Všeobecných přepravních podmínek.

§ 4 Dodací lhůta počíná přijetím zboží k přepravě; prodlužuje se o délku zdržení, které vzniklo bez zavinění dopravce. Dodací lhůta neplyne o nedělích a zákonem stanovených svátcích.

Článek 17

Dodání

§ 1 Dopravce je povinen příjemci v místě určeném pro dodávku vydat nákladní list a dodat zboží proti potvrzení příjmu a zaplacení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy.

§ 2 Dodání zboží příjemci je postaveno na roveň, jestliže podle předpisů platných v místě dodání:

a) zboží se vydá celním nebo daňovým úřadům v jejich výpravních místnostech nebo skladištích, nejsou-li tato zařízení pod dohledem dopravce,

b) zboží se uskladní u dopravce nebo u zasilatele nebo ve veřejném skladišti.

§ 3 Po přivezení zboží do místa dodání má příjemce právo vyžadovat od dopravce vydání nákladního listu a dodání zboží. Je-li zjištěna ztráta zboží nebo nedošlo-li zboží ve lhůtě stanovené v článku 29 § 1, může příjemce vlastním jménem uplatňovat vůči dopravci svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.

§ 4 Oprávněný může odmítat příjem zboží i po převzetí nákladního listu a zaplacení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy tak dlouho, dokud nebude vyhověno jeho požadavku na zjištění škody, o které tvrdí, že k ní došlo.

§ 5 V ostatním se dodání zboží provádí podle předpisů platných v místě dodání.

§ 6 Je-li zboží příjemci dodáno bez předchozího vybrání dobírky váznoucí na zboží, je dopravce povinen nahradit odesílateli škodu až do částky dobírky, s výhradou jeho postihu vůči příjemci.

Článek 18

Právo disponovat zbožím

§ 1 Odesílatel je oprávněn disponovat zbožím a dodatečně měnit přepravní smlouvu. Může požadovat, aby dopravce

a) zboží dále nepřepravoval;

b) dodávání zboží přerušil;

c) zboží vydal jiné osobě než příjemci, který je uveden v nákladním listě;

d) zboží vydal na jiném místě, než je místo uvedené v nákladním listě.

§ 2 Právo odesílatele na změnu přepravní smlouvy zaniká, i když vlastní druhopis nákladního listu, v případech, kdy příjemce

a) odebral nákladní list;

b) přijal zboží;

c) uplatnil svá práva podle článku 17 § 3;

d) má dispoziční právo podle § 3; od tohoto okamžiku musí dopravce dbát příkazů a pokynů příjemce.

§ 3 Právo na změnu přepravní smlouvy přísluší příjemci s výhradou opačného záznamu odesílatele již od vystavení nákladního listu.

§ 4 Právo příjemce na změnu přepravní smlouvy zaniká v případech, kdy příjemce

a) odebral nákladní list;

b) přijal zboží;

c) uplatnil svá práva podle článku 17 § 3;

d) předepsal podle § 5, že zboží má být vydáno třetí osobě, a tato osoba uplatnila svá práva podle článku 17 § 3.

§ 5 Předepsal-li příjemce, že zboží má být vydáno třetí osobě, není tato osoba oprávněna měnit přepravní smlouvu.

Článek 19

Výkon dispozičního práva

§ 1 Chce-li odesílatel nebo, v případě uvedeném v článku 18 § 3, příjemce měnit dodatečně přepravní smlouvu, je povinen předložit dopravci druhopis nákladního listu, do kterého se zapíší změny.

§ 2 Odesílatel nebo, v případě uvedeném v článku 18 § 3, příjemce je povinen nahradit dopravci všechny náklady a škody, které vzniknou provedením dodatečných změn.

§ 3 Provedení dodatečných změn musí být v okamžiku, ve kterém příkazy dojdou k osobám, které je mají provést, možné, přípustné a požadovatelné a zejména nesmí narušit pravidelný provoz dopravce, ani poškodit odesílatele nebo příjemce jiných zásilek.

§ 4 Dodatečné změny nesmí vést k rozdělení zásilky.

§ 5 Nemůže-li dopravce s ohledem na podmínky stanovené v § 3 provést dispozice, které obdržel, je povinen o tom neprodleně informovat toho, kdo změnu požadoval.

§ 6 Dopravce ručí při svém zavinění za následky, které vyplývají z toho, že dodatečnou změnu neprovedl nebo ji provedl pouze nedostatečně. Není však povinen poskytnout vyšší náhradu škody než při ztrátě zboží.

§ 7 Provádí-li dopravce dodatečné změny požadované odesílatelem, aniž by si nechal předložit druhopis nákladního listu, odpovídá příjemci za vzniklou škodu, jestliže byl příjemci předán nákladní list. Dopravce však není povinen poskytnout vyšší náhradu škody než při ztrátě zboží.

Článek 20

Přepravní překážky

§ 1 Vznikne-li přepravní překážka, rozhodne dopravce, zda je účelné přepravovat zboží dále po změněné přepravní cestě, nebo zda je v zájmu osoby mající dispoziční právo, aby si od ní dopravce vyžádal pokyn, přičemž jí sdělí všechny potřebné údaje, jimiž sám disponuje.

§ 2 Není-li další přeprava možná, vyžádá si dopravce pokyn osoby mající dispoziční právo. Nemůže-li dopravce obdržet pokyny v přiměřené lhůtě, je povinen učinit taková opatření, která považuje za nejlepší v zájmu osoby mající dispoziční právo.

Článek 21

Překážky při dodání

§ 1 Vznikne-li překážka při dodání, je dopravce povinen uvědomit o tom neprodleně odesílatele a vyžádat si jeho pokyny, pokud odesílatel nepožádal údajem v nákladním listu, aby mu bylo zboží při vzniku překážky při dodání bez dalšího vráceno.

§ 2 Pomine-li překážka při dodání dříve, než dopravci dojdou pokyny odesílatele, vydá se zboží příjemci. Odesílatel o tom musí být bezodkladně vyrozuměn.

§ 3 Odmítá-li příjemce přijmout zboží, je odesílatel oprávněn vydat pokyny i tehdy, nemůže-li se prokázat druhopisem nákladního listu.

§ 4 Vznikne-li překážka při dodání poté, co příjemce změnil přepravní smlouvu podle článku 18 §§ 3 až 5, je dopravce povinen podat tomuto příjemci zprávu.

Článek 22

Následky překážek v přepravě a dodání zboží

§ 1 Dopravce má nárok na náhradu nákladů, které mu vzniknou tím, že

a) žádá o pokyny,

b) provádí pokyny,

c) pokyny, které požadoval, neobdrží nebo je neobdrží včas,

d) činí rozhodnutí podle článku 20 § 1, aniž by si vyžádal pokyn,

ledaže tyto náklady vznikly jeho zaviněním. Dopravce může zejména vybrat přepravné za skutečnou přepravní cestu a nárokovat odpovídající dodací lhůtu.

§ 2 V případech uvedených v článku 20 § 2 a v článku 21 § 1 může dopravce ihned vyložit zboží na náklady osoby s dispozičním oprávněním. Po vyložení zboží se přeprava považuje za ukončenou. Dopravce je potom povinen uschovat zboží pro osobu s dispozičním oprávněním. Dopravce však také může zboží svěřit třetí osobě; v takovém případě odpovídá pouze za pečlivý výběr třetí osoby. Zboží zůstává zatíženo pohledávkami vyplývajícími z přepravní smlouvy, jakož i všemi ostatními náklady.

§ 3 Dopravce může dát podnět k prodeji zboží, aniž by vyčkal pokynů osoby s dispozičním oprávněním, jedná-li se o zboží podléhající zkáze nebo opravňuje-li k takovému opatření stav zboží nebo nejsou-li náklady na úschovu přiměřené hodnotě zboží. Dopravce může dát podnět k prodeji zboží také v ostatních případech, kdy v přiměřené lhůtě neobdrží opačné pokyny osoby s dispozičním právem, jejichž provedení lze od něho rozumně požadovat.

§ 4 Je-li zboží prodáno, výnos se po odečtení nákladů, které zboží zatěžují, dá k dispozici osobě s dispozičním oprávněním. Je-li výnos nižší než tyto náklady, je odesílatel povinen rozdíl uhradit.

§ 5 Způsob prodeje se stanoví podle zákonů a předpisů nebo zvyklostí místa, v němž se zboží nalézá.

§ 6 Nedá-li odesílatel při překážkách v přepravě a dodání zboží v přiměřené lhůtě žádný pokyn a nelze-li překážku v přepravě nebo dodání odstranit podle § 2 nebo § 3, může dopravce vrátit zboží zpět odesílateli na jeho náklady nebo, je-li to ospraveditelné, může zboží zničit.

ODDÍL III

ODPOVĚDNOST

Článek 23

Základ odpovědnosti

§ 1 Dopravce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží v době od přijetí zboží až do jeho dodání, jakož i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije.

§ 2 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, došlo-li ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty zaviněním oprávněné osoby, příkazem oprávněné osoby, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami zboží (vnitřní zkázou, ubýváním atd.) nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.

§ 3 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, vyplývá-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí spojeného s jednou nebo s několika z následujících skutečností:

a) přeprava v otevřených vozech podle Všeobecných přepravních podmínek nebo je-li tak výslovně dohodnuto a zapsáno v nákladním listě; s výhradou škod, které nastaly v důsledku povětrnostních vlivů, se za přepravu v otevřených vozech nepovažuje přeprava zboží v intermodálních přepravních jednotkách a v uzavřených silničních vozidlech přepravovaných na železničních vozech; použije-li odesílatel pro přepravu zboží v otevřených vozech plachty, odpovídá dopravce pouze v rozsahu, který mu přísluší pro přepravu v otevřených vozech bez plachty, a to i tehdy, jedná-li se o zboží, které se podle Všeobecných přepravních podmínek nepřepravuje v otevřených vozech;

b) chybějící nebo vadný obal u zboží, které je v důsledku své povahy při nezabalení nebo nedostatečném zabalení vystaveno nebezpečí ztráty nebo poškození;

c) nakládání zboží odesílatelem nebo vykládání zboží příjemcem;

d) přirozená povaha určitého zboží, v jejímž důsledku je vystaveno nebezpečí úplné nebo částečné ztráty nebo poškození, zejména lomem, zrezavěním, vnitřní zkázou, vysycháním, roztroušením;

e) nesprávné, nepřesné nebo neúplné označení nebo číslování kusů zásilky;

f) přeprava živých zvířat;

g) přeprava, která podle příslušných ustanovení nebo podle dohody uzavřené mezi odesílatelem a dopravcem a uvedené v nákladním listu musí být doprovázena, pokud ztráta nebo poškození vznikly z nebezpečí, které mělo být doprovodem odvráceno.

Článek 24

Odpovědnost při přepravě železničních vozidel jako zboží

§ 1 U přeprav železničních vozidel, která jedou na vlastních kolech a byla podána k přepravě jako zboží, odpovídá dopravce za škodu vzniklou ztrátou nebo poškozením železničního vozidla nebo jeho částí v době od přijetí vozidla až do okamžiku dodání, neprokáže-li, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním.

§ 2 Dopravce neodpovídá za ztrátu neupevněných částí, které nejsou zapsány na podélných stranách vozidla nebo nejsou uvedeny v seznamu umístěném ve vozidle.

Článek 25

Důkazní břemeno

§ 1 Důkaz o tom, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty byly způsobeny některou ze skutečností uvedených v článku 23 § 2, přísluší dopravci.

§ 2 Doloží-li dopravce, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout z jednoho nebo více zvláštních nebezpečí uvedených v článku 23 § 3, platí domněnka, že z nich škoda vznikla. Oprávněná osoba má však právo prokázat, že škoda nebyla nebo nebyla výlučně způsobena některým z těchto nebezpečí.

§ 3 Domněnka podle § 2 neplatí v případě uvedeném v článku 23 § 3 písm. a) u mimořádně velké ztráty nebo u ztráty celých kusů zásilky.

Článek 26

Navazující dopravci

Provádí-li přepravu, která je předmětem jediné smlouvy, více na sebe navazujících dopravců, vstupuje každý dopravce převzetím zboží s nákladním listem do přepravní smlouvy v míře stanovené tímto nákladním listem a přebírá závazky, které z toho vyplývají. V tomto případě odpovídá každý dopravce za provedení přepravy po celé trati až k dodání.

Článek 27

Výkonný dopravce

§ 1 Přenesl-li dopravce provádění přepravy zcela nebo zčásti na výkonného dopravce, bez ohledu na to, zda k tomu byl na základě přepravní smlouvy oprávněn či nikoli, zůstává i nadále odpovědný za celkovou přepravu.

§ 2 Všechna ustanovení těchto Jednotných právních předpisů rozhodná pro odpovědnost dopravce platí také pro odpovědnost výkonného dopravce za přepravu, kterou provádí. Články 36 a 41 se použijí, je-li uplatňován nárok vůči zaměstnancům a jiným osobám, které výkonný dopravce používá k provádění přepravy.

§ 3 Zvláštní ujednání, na jehož základě dopravce přebírá závazky, které mu tyto Jednotné právní předpisy neukládají, nebo se vzdává práv, která mu tyto Jednotné právní předpisy zaručují, se týká výkonného dopravce pouze tehdy, vyslovil-li s ním písemný souhlas. Dopravce zůstává vázán povinnostmi, které vyplývají z takovéhoto zvláštního ujednání nebo z prohlášení o vzdání se práv nezávisle na tom, zda výkonný dopravce takový souhlas vyslovil.

§ 4 Nesou-li odpovědnost jak dopravce, tak i výkonný dopravce, odpovídají jako společní dlužníci.

§ 5 Celková částka odškodnění, kterou lze vyžadovat od dopravce, výkonného dopravce, jakož i od jejich zaměstnanců a jiných osob, které při provádění přepravy používají, nesmí překročit maximální částky stanovené v těchto Jednotných právních předpisech.

§ 6 Práva dopravce a výkonného dopravce na vzájemný postih nejsou tímto článkem dotčena.

Článek 28

Domněnka o škodě při novém podeji zásilky

§ 1 Je-li zásilka, která byla podána podle těchto Jednotných právních předpisů, podávána nově podle týchž právních předpisů a zjistí-li se po tomto novém podeji částečná ztráta nebo poškození, platí domněnka, že částečná ztráta nebo poškození vznikly během poslední přepravní smlouvy, pokud zásilka zůstala v opatrování dopravce a byla beze změny nově podána v takovém stavu, v jakém došla do místa nového podeje.

§ 2 Uvedená domněnka platí i tehdy, jestliže přepravní smlouva předcházející novému podeji nepodléhala těmto Jednotným právním předpisům, pokud by bylo možné tyto předpisy použít u přímého podeje z původního místa odeslání do konečného místa dodání.

§ 3 Domněnka platí dále tehdy, jestliže přepravní smlouva předcházející novému podeji podléhala jiné úmluvě o přímé mezinárodní přepravě zboží po železničních tratích, která je srovnatelná s

těmito Jednotnými právními předpisy, a obsahuje-li tato úmluva stejnou právní domněnku ve prospěch zásilek, které byly podány podle těchto Jednotných právních předpisů.

Článek 29

Domněnka o ztrátě zboží

§ 1 Oprávněný může bez dalšího dokazování považovat zboží za ztracené, nebylo-li do třiceti dnů po uplynutí dodací lhůty dodáno příjemci nebo nebylo-li mu připraveno k dispozici.

§ 2 Oprávněný může při přijetí odškodnění za ztracené zboží písemně požádat, aby mu byla bezodkladně podána zpráva v případě, že zboží bude nalezeno do jednoho roku po vyplacení odškodnění. Dopravce vydá o této žádosti potvrzení.

§ 3 Oprávněný může do třiceti dnů po přijetí zprávy podle § 2 požadovat, aby mu zboží bylo dodáno proti uhrazení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy a proti vrácení obdrženého odškodnění, popřípadě při odečtení nákladů obsažených v odškodnění. Oprávněný však má nadále nárok na odškodnění za překročení dodací lhůty podle článků 33 a 35.

§ 4 Nebyla-li podána žádost zmíněná v § 2 nebo nebyl-li udělen žádný pokyn ve lhůtě stanovené v § 3, anebo bylo-li zboží nalezeno později než za jeden rok od vyplacení odškodnění, disponuje dopravce zbožím podle zákonů a předpisů místa, ve kterém se zboží nachází.

Článek 30

Odškodnění při ztrátě

§ 1 Při úplné nebo částečné ztrátě zboží je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které se vypočte podle ceny na burze, popřípadě podle tržní ceny, a chybí-li obě, podle obecné hodnoty zboží stejného druhu a jakosti platné v den a v místě, kde bylo zboží přijato k přepravě.

§ 2 Odškodnění činí nejvýš 17 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti.

§ 3 Při ztrátě železničního vozidla, jedoucího na vlastních kolech, které bylo podáno k přepravě jako zboží, intermodální přepravní jednotky nebo jejich částí je odškodnění bez další náhrady škody omezeno na obecnou hodnotou vozidla, intermodální přepravní jednotky nebo jejich částí v den a na místě ztráty. Nelze-li den a místo ztráty zjistit, je odškodnění omezeno na obecnou hodnotu v den a na místě převzetí.

§ 4 Dopravce je povinen nahradit kromě toho dovozné, zaplacená cla a ostatní částky uhrazené v souvislosti s přepravou ztraceného zboží s výjimkou spotřební daně za zboží, které se přepravuje v přerušeném celním řízení.

Článek 31

Odpovědnost při úbytku hmotnosti

§ 1 U zboží, které je při přepravě v důsledku své přirozené povahy zpravidla vystaveno nebezpečí úbytku hmotnosti, odpovídá dopravce bez ohledu na délku projeté trasy pouze za tu část úbytku hmotnosti, která přesahuje následující procentní sazby:

a) dvě procenta hmotnosti u kapalin nebo u zboží podaného k přepravě ve vlhkém stavu;

b) jedno procento hmotnosti u suchého zboží.

§ 2 Na omezení odpovědnosti podle § 1 se dopravce nemůže odvolávat, prokáže-li se, že ztráta nevyplývá podle okolností případu z příčin, které byly rozhodující pro přípustné procentní sazby.

§ 3 Přepravuje-li se více kusů nákladu s týmž nákladním listem, vypočítává se úbytek hmotnosti pro každý kus, pokud je jeho hmotnost při odeslání udána v nákladním listě jednotlivě nebo lze-li ji zjistit jiným způsobem.

§ 4 Při úplné ztrátě zboží nebo při ztrátě jednotlivých kusů nákladu se při výpočtu odškodnění za úbytek hmotnosti nesráží nic.

§ 5 Tímto článkem nejsou nijak dotčeny články 23 a 25.

Článek 32

Odškodnění při poškození

§ 1 Při poškození zboží je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které odpovídá snížení hodnoty zboží. Základem pro výpočet této částky je procentní sazba, o niž byla snížena hodnota zboží zjištěná podle článku 30 v místě určení.

§ 2 Odškodnění nepřesáhne

a) částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě úplné ztráty, je-li poškozením znehodnocena celá zásilka;

b) částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě ztráty znehodnocené části, je-li poškozením znehodnocena pouze část zásilky.

§ 3 Při poškození železničního vozidla, jedoucího na vlastních kolech, které bylo podáno k přepravě jako zboží, intermodální přepravní jednotky nebo jejich částí se odškodnění omezí na náklady na opravu bez další náhrady škody. Odškodnění nepřesáhne částku, kterou by bylo nutno uhradit v případě ztráty.

§ 4 Dopravce je kromě toho povinen uhradit náklady uvedené v článku 30 § 4 v poměru stanoveném v § 1.

Článek 33

Odškodnění při překročení dodací lhůty

§ 1 Vznikne-li překročením dodací lhůty škoda včetně poškození, je dopravce povinen vyplatit odškodnění, které činí nejvýše čtyřnásobek dovozného.

§ 2 Při úplné ztrátě zboží se odškodnění podle § 1 neposkytuje souběžně s odškoděním podle článku 30.

§ 3 Při částečné ztrátě zboží činí odškodnění podle § 1 nejvýše čtyřnásobek přepravného připadajícího na ztracenou část zásilky.

§ 4 Při poškození zboží, které není důsledkem překročení dodací lhůty, se odškodnění podle § 1 poskytne případně souběžně s odškodněním podle článku 32.

§ 5 Odškodnění podle § 1 nesmí být spolu s odškodněním podle článků 30 a 32 v žádném případě celkově vyšší než odškodnění při úplné ztrátě zboží.

§ 6 Je-li dodací lhůta stanovena podle článku 16 § 1 dohodou, lze v této dohodě předvídat úpravu odškodnění odlišnou od § 1. Jsou-li v takovém případě dodací lhůty podle článku 16 §§ 2 až 4 překročeny, může oprávněný vyžadovat odškodnění podle uvedené dohody nebo odškodnění stanovené v §§ 1 až 5.

Článek 34

Odškodnění při udání hodnoty

Odesílatel a dopravce se mohou dohodnout, že odesílatel uvede v nákladním listu hodnotu zboží, která překračuje maximální částku stanovenou v článku 30 § 2. V takovém případě nastupuje uvedená částka na místo maximální částky.

Článek 35

Odškodnění při udání zájmu na dodání

Odesílatel a dopravce se mohou dohodnout, že odesílatel uvede zapsáním vyčíslené částky do nákladního listu pro případ ztráty nebo poškození a pro případ překročení dohodnuté dodací lhůty zvláštní zájem na dodání zboží. Při udání zájmu na dodání zboží může být kromě odškodnění předvídaných v článku 30, 32 a 33 požadována náhrada další prokázané škody až do výše udané částky.

Článek 36

Zánik práva na omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti předvídaná v článku 15 § 3, článku 19 § 6 a § 7, v článku 30, 32 až 35 se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít,

Článek 37

Přepočet a zúročení odškodnění

§ 1 Je-li nutné při výpočtu odškodnění přepočítat částky vyjádřené v cizí měně, přepočítají se podle kursu platného v den a v místě výplaty odškodného.

§ 2 Oprávněný může žádat úroky z odškodnění ve výši pěti procent ročně, a to ode dne reklamace podle článku 43 nebo, nebyla-li podána reklamace, ode dne podání žaloby.

§ 3 Nepředloží-li oprávněný dopravci doklady potřebné ke konečnému vyřízení reklamace v přiměřené lhůtě, která jí byla stanovena, pozastaví se nabíhání úroků počínaje uplynutím této lhůty až do předání těchto dokladů.

Článek 38

Odpovědnost v přepravě železnice-moře

§ 1 U přeprav železnice-moře po námořních linkách podle článku 24 § 1 Úmluvy může každý stát tím, že požádá, aby byla do seznamu linek podléhajících těmto Jednotným právním předpisům zapsána příslušná poznámka, důvody pro zproštění odpovědnosti podle článku 23 doplnit o důvody dále uvedené, avšak pouze v jejich celku:

a) požár, prokáže-li dopravce, že nevznikl jeho zaviněním ani zaviněním kapitána, lodní posádky, lodivoda nebo osob v jeho službách;

b) záchrana nebo pokus o záchranu života nebo majetku na moři;

c) naložení zboží na palubu, dal-li k tomu odesílatel v nákladním listě souhlas a není-li zboží přepravováno v železničních vozech;

d) nebezpečí nebo nehody na moři nebo na jiných splavných vodách.

§ 2 Dopravce se může odvolávat na důvody uvedené v § 1 pouze tehdy, prokáže-li, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly na námořní lince od začátku nakládání zboží na loď do vyložení zboží z lodi.

§ 3 Odvolává-li se dopravce na důvody pro zproštění odpovědnosti uvedené v § 1, odpovídá přesto, prokáže-li oprávněný, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly zaviněním dopravce, kapitána, lodní posádky, lodivoda nebo osob ve službách dopravce.

§ 4 Obsluhuje-li jednu námořní linku více podniků zapsaných do seznamu linek podle článku 24 § 1 Úmluvy, musí platit pro všechny podniky stejné předpisy o odpovědnosti. Byly-li tyto podniky zapsány do seznamu na žádost několika členských států, musí mezi těmito státy kromě toho dojít nejdříve k dohodě o používání těchto předpisů o odpovědnosti.

§ 5 Opatření učiněná podle §§ 1 a 4 se oznámí generálnímu sekretáři. Tato opatření vstoupí v platnost nejdříve po uplynutí 30 dnů ode dne, ve kterém generální sekretář o těchto opatřeních zpraví ostatní státy. Zásilky na cestě nejsou těmito opatřeními dotčeny.

Článek 39

Odpovědnost při jaderné události

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, která mu přísluší podle těchto Jednotných právních předpisů, byla-li škoda způsobena jadernou událostí a odpovídá-li podle zákonů a předpisů státu o odpovědnosti v oblasti jaderné energie za tuto škodu vlastník jaderného zařízení nebo osoba postavená mu na roveň.

Článek 40

Osoby, za které dopravce odpovídá

Dopravce odpovídá za své zaměstnance a za jiné osoby, které používá při provádění přepravy, vykonávají-li tito zaměstnanci a jiné osoby své povinnosti. Provozovatelé železniční infrastruktury, na níž se přeprava uskutečňuje, jsou považováni za osoby, které dopravce používá při provádění přepravy.

Článek 41

Jiné nároky

§ 1 Ve všech případech, ve kterých se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoli právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.

§ 2 Totéž platí pro nároky vůči zaměstnancům a jiným osobám, za které dopravce odpovídá podle článku 40.

ODDÍL IV
UPLATŇOVÁNÍ NÁROKŮ

Článek 42

Komerční zápis

§ 1 Zjistí-li dopravce částečnou ztrátu nebo poškození nebo se tak domnívá či tvrdí-li to oprávněný, je dopravce povinen bez průtahů podle druhu škody zjistit stav zboží, jeho hmotnost a, pokud je to možné, rozsah a příčinu škody, jakož i okamžik jejího vzniku a sepsat o tom komerční zápis, a to v přítomnosti oprávněného, je-li to možné.

§ 2 Opis tohoto komerčního zápisu je oprávněnému vydán zdarma.

§ 3 Neuzná-li oprávněný zjištění uvedená komerčním v zápise, může požadovat, aby stav a hmotnost zboží, jakož i příčiny a výše škody byly zjištěny znalcem jmenovaným stranami přepravní smlouvy nebo soudem. Postup se řídí zákony a předpisy státu, ve kterém se zjištění provádí.

Článek 43

Reklamace

§ 1 Reklamace z přepravní smlouvy se podávají písemně dopravci, vůči němuž lze uplatňovat nároky soudní cestou.

§ 2 Reklamace mohou podávat osoby, které jsou oprávněny k soudnímu uplatňování nároků vůči dopravci.

§ 3 Podává-li reklamaci odesílatel, musí předložit druhopis nákladního listu. V opačném případě musí předložit souhlas příjemce nebo prokázat, že příjemce odmítl zásilku převzít.

§ 4 Podává-li reklamaci příjemce, musí předložit nákladní list, byl-li mu odevzdán.

§ 5 Nákladní list, druhopis nákladního listu a jiné doklady, které chce oprávněný připojit k reklamaci, se předkládají v originálech nebo v opisech, na žádost dopravce v náležitě ověřené formě.

§ 6 Při vyřizování reklamace může dopravce vyžadovat předložení nákladního listu, druhopisu nákladního listu nebo potvrzení o dobírce v originále, aby v nich zaznamenal vyřízení reklamace.

Článek 44

Osoby oprávněné k soudnímu uplatňování nároků

§ 1 S výhradou §§ 3 a 4 jsou k soudnímu uplatňování nároků z přepravní smlouvy oprávněni

a) odesílatel až do okamžiku, kdy příjemce
   1. odebral nákladní list,
   2. přijal zboží nebo
   3. uplatnil práva, která mu náleží podle článku 17 § 3 nebo článku 18 § 3;

b) příjemce od okamžiku, kdy
   1. odebral nákladní list,

2. přijal zboží nebo

3. uplatnil práva, která mu náleží podle článku 17 § 3 nebo článku 18 § 3.

§ 2 Právo žaloby, které náleží příjemci, však zaniká, jakmile osoba označená příjemcem podle článku 18 § 5 odebere nákladní list, přijme zboží nebo uplatní práva, která jí náleží podle článku 17 § 3.

§ 3 K soudnímu uplatňování nároků na vrácení částek, které byly uhrazeny na základě přepravní smlouvy, je oprávněn pouze ten, kdo platbu provedl.

§ 4 K soudnímu uplatňování nároků z dobírky je oprávněn pouze odesílatel.

§ 5 Odesílatel je povinen předložit při soudním uplatňování nároků druhopis nákladního listu. V opačném případě musí předložit souhlas příjemce nebo prokázat, že příjemce odmítl zásilku přijmout. Odesílatel je povinen v případě potřeby prokázat, že nákladní list chybí nebo je ztracen.

§ 6 Příjemce je při soudním uplatňování nároků povinen předložit nákladní list, byl-li mu odevzdán.

Článek 45

Dopravci, vůči nimž lze uplatňovat nároky soudní cestou

§ 1 S výhradou §§ 3 a 4 mohou být nároky z přepravní smlouvy uplatňovány pouze vůči prvnímu, poslednímu nebo vůči tomu dopravci, který prováděl část přepravy, v jejímž průběhu nastala skutečnost odůvodňující nárok.

§ 2 Je-li při přepravách prováděných navazujícími dopravci dopravce s povinností dodání se svým souhlasem zapsán v nákladním listě, mohou být vůči tomuto dopravci uplatňovány nároky podle § 1 soudní cestou i tehdy, neobdržel-li ani zboží, ani nákladní list.

§ 3 Nároky na vrácení částek, které byly zaplaceny na základě přepravní smlouvy, mohou být soudní cestou uplatňovány vůči dopravci, který částku vybral, nebo vůči dopravci, v jehož prospěch byla částka vybrána.

§ 4 Nároky z dobírek mohou být uplatňovány pouze vůči dopravci, který zboží v místě odeslání převzal.

§ 5 Cestou protižaloby nebo námitky mohou být uplatňovány nároky také vůči jiným dopravcům než vůči těm, kteří jsou uvedeni v §§ 1 až 4, zakládá-li se žaloba na téže přepravní smlouvě.

§ 6 Použijí-li se tyto Jednotné právní předpisy na výkonného dopravce, mohou být nároky soudně uplatňovány také vůči němu.

§ 7 Má-li žalobce možnost volby mezi více dopravci, zaniká jeho právo volby podáním žaloby vůči jednomu z dopravců; to platí i tehdy, může-li žalobce volit mezi jedním nebo několika dopravci a výkonným dopravcem.

Článek 46

Příslušnost soudů

§ 1 Nároky založené na těchto Jednotných právních předpisech mohou být uplatňovány u soudů členských států určených dohodou stran nebo u soudů státu, na jehož území

a) má žalovaný svůj trvalý nebo obvyklý pobyt, své sídlo nebo pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena, nebo

b) leží místo převzetí zboží nebo místo určené pro dodání.

Na jiné soudy se nelze obracet.

§ 2 Je-li řízení zahájeno u soudu příslušného podle § 1 ve věci nároku na základě těchto Jednotných právních předpisů nebo vynesl-li takový soud ve věci takového sporu rozsudek, nemůže být v téže věci mezi týmiž stranami podána nová žaloba, ledaže rozhodnutí soudu, u něhož byla podána první žaloba, nemůže být vykonáno v tom státě, ve kterém je podávána nová žaloba.

Článek 47

Zánik nároků

§ 1 Přijetím zboží oprávněným zanikají všechny nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci při částečné ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty.

§ 2 Nároky však nezanikají:

a) při částečné ztrátě nebo při poškození, jestliže

1. ztrátu nebo poškození oprávněný zjistil podle článku 42 před přijetím zboží,

2. zjištění, k němuž mělo dojít podle článku 42, bylo opomenuto pouze zaviněním dopravce;

b) při zjevně neznatelné škodě, která byla zjištěna oprávněným teprve po přijetí zboží, jestliže

1. požádá o zjištění podle článku 42 ihned po objevení škody a nejpozději do sedmi dnů po přijetí zboží a

2. kromě toho prokáže, že škoda vznikla v době od přijetí zboží k přepravě do jeho dodání;

c) při překročení dodací lhůty, uplatní-li oprávněný své nároky vůči některému z dopravců uvedených v článku 45 § 1 do šedesáti dnů;

d) prokáže-li oprávněný, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla nastat.

§ 3 Bylo-li zboží podle článku 28 nově podáno, zanikají nároky při částečné ztrátě nebo při poškození z některé z předcházejících přepravních smluv, jako kdyby se jednalo o jedinou přepravní smlouvu.

Článek 48

Promlčení

§ 1 Nároky z přepravní smlouvy se promlčují po jednom roce. Po dvou letech se však promlčují nároky

a) na výplatu dobírky, kterou dopravce vybral od příjemce;

b) na výplatu výnosu z prodeje uskutečněného dopravcem;

c) vyplývající ze škody, která je způsobena jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla nastat;

d) z některé z přepravních smluv předcházejících novému podání v případě předvídaném v článku 28.

§ 2 Promlčecí doba začíná u nároků

a) na odškodnění za úplnou ztrátu třicátým dnem po uplynutí dodací lhůty;

b) na odškodnění za částečnou ztrátu, poškození nebo překročení dodací lhůty dnem dodání;

c) ve všech ostatních případech dnem, ve kterém lze nárok uplatnit.

Den označený jako počátek promlčecí lhůty se v žádném případě nepočítá.

§ 3 Promlčení se pozastaví písemnou reklamací podle článku 43 až do dne, v němž dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí přiložené doklady. Je-li reklamaci vyhověno částečně, začne promlčecí lhůta znovu běžet pro tu část reklamace, která je ještě sporná. Kdo se na podání reklamace nebo na podání zprávy a vrácení dokladů odvolává, musí to prokázat. Další reklamace, které se týkají téhož nároku, promlčecí lhůtu nepozastavují.

§ 4 Promlčené nároky již nelze uplatnit ani cestou protižaloby, ani námitky.

§ 5 Jinak platí pro pozastavení a přerušení promlčení vnitrostátní právo.

ODDÍL V

VZÁJEMNÉ VZTAHY MEZI DOPRAVCI

Článek 49

Vyúčtování

§ 1 Každý dopravce, který při podání zboží nebo při jeho dodání vybral náklady nebo jiné pohledávky vyplývající z přepravní smlouvy nebo který je měl vybrat, je povinen vyplatit zúčastněným dopravcům podíl, který na ně připadá. Způsob vyplacení stanoví dohody sjednané mezi dopravci.

§ 2 Článek 12 platí také pro vztahy mezi navazujícími dopravci.

Článek 50

Právo na postih

§ 1 Vyplatil-li dopravce odškodnění podle těchto Jednotných právních předpisů, má vůči dopravcům, kteří se podíleli na přepravě, právo na postih podle následujících ustanovení:

a) dopravce, který způsobil škodu, odpovídá za ni výlučně sám;

b) je-li škoda způsobena více dopravci, odpovídá každý z nich za škodu, kterou způsobil; není-li takové rozlišení možné, rozdělí se odškodnění mezi dopravce podle písmene c);

c) nelze-li prokázat, který z dopravců škodu způsobil, rozdělí se odškodnění mezi všechny dopravce s výjimkou těch, kteří prokáží, že škodu nezpůsobili; rozdělení se uskuteční v poměru podílů na přepravném, které připadají na jednotlivé dopravce.

§ 2 Při platební neschopnosti některého z dopravců se podíl připadající na tohoto dopravce, avšak jím neuhrazený, rozdělí mezi všechny ostatní dopravce, kteří se podíleli na přepravě, v poměru jim příslušejícího podílu na přepravném.

Článek 51

Řízení o postihu

§ 1 Dopravce, vůči němuž je uplatňováno právo na postih podle článku 50, nemůže popírat, že dopravce, který právo na postih uplatňuje, platil po právu, bylo-li odškodnění určeno soudem poté, co byla prvně jmenovanému dopravci dána řádným ohlášením sporu možnost vstoupit do sporu. Soud, u něhož se rozhoduje hlavní spor, určí lhůty pro ohlášení sporu a pro vstup do sporu.

§ 2 Dopravce, uplatňující právo postihu, musí podat jedinou žalobu na všechny dopravce, se kterými se nedohodl; jinak právo na postih vůči nezažalovaným dopravcům zaniká.

§ 3 Soud musí rozhodnout v jediném rozsudku o všech postizích, kterými se zabýval.

§ 4 Dopravce, který chce své právo postihu uplatnit soudně, může vznést svůj nárok u příslušného soudu státu, ve kterém má jeden ze zúčastněných dopravců své sídlo, pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.

§ 5 Je-li třeba podat žalobu na více dopravců, má žalující dopravce právo volby mezi soudy příslušnými podle § 4.

§ 6 Řízení o postihu nesmějí být zahrnuta do řízení o odškodnění, které oprávněný podle přepravní smlouvy zahájil.

Článek 52

Dohody o postihu

Dopravci mohou mezi sebou uzavírat dohody, které se od článků 49 a 50 odchylují.

Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí

(RID - Přípojek C k Úmluvě)

Článek 1

Rozsah platnosti

§ 1 Tento Řád platí pro

a) mezinárodní přepravu nebezpečných věcí po železničních tratích na území členských států,

b) přepravy doplňující přepravu po železničních tratích, na které se použijí Jednotné právní předpisy CIM, s výhradou mezinárodních předpisů platných pro přepravy jiným dopravním prostředkem,

včetně činností uvedených v Příloze k tomuto Řádu.

§ 2 Nebezpečné věci, jehichž přeprava je podle Přílohy vyloučena, nesmí být přepravovány v mezinárodní přepravě.

Článek 2

Uvolňování přeprav

Tento Řád se nepoužije zčásti nebo vůbec na přepravy nebezpečných věcí, jejichž uvolnění předvídá Příloha. Uvolnění je přípustné pouze tehdy, když množství nebo druh uvolněných přeprav nebo zabalení zajistí bezpečnost přepravy.

Článek 3

Omezení

Každý členský stát má právo upravovat nebo zakázat mezinárodní přepravu nebezpečných věcí na svém území z jiných důvodů než je bezpečnost během přepravy.

Článek 4

Ostatní předpisy

Přepravy, pro které platí tento Řád, podléhají v ostatních náležitostech všeobecným vnitrostátním nebo mezinárodním předpisům o přepravě zboží po železničních tratích.

Článek 5

Povolený typ vlaku. Přeprava příručních

a cestovních zavazadel nebo v motorových vozidlech

§ 1 Nebezpečné věci smějí být přepravovány pouze v nákladních vlacích, s výjimkou

a) nebezpečných věcí, které podle Přílohy s ohledem na své maximální množství a za zvláštních podmínek jsou připuštěny k přepravě v jiných než nákladních vlacích;

b) nebezpečné věci, které jsou přepravovány jako příruční zavazadlo nebo cestovní zavazadlo, v motorových vozidlech nebo na nich podle článku 12 Jednotných právních předpisů CIV se zřetelem ke zvláštním podmínkám Přílohy.

§ 2 Cestující nesmí převážet nebezpečné věci jako příruční zavazadlo a podávat je k přepravě jako cestovní zavazadlo nebo v motorových vozidlech, neodpovídá-li toto zboží zvláštním podmínkám Přílohy.

Článek 6

Příloha

Příloha je součástí tohoto Řádu.

* * *

Příloha obsahuje znění schválené Odbornou komisí pro přepravu nebezpečných věcí podle článku 19 § 4 Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980 ke dni vstupu Protokolu ze 3. června 1999 o změně této Úmluvy v platnost.

Jednotné právní předpisy pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV - Přípojek D k Úmluvě)

Článek 1

Rozsah platnosti

Tyto Jednotné právní předpisy platí pro dvoustranné nebo vícestranné smlouvy o užívání železničních vozů jako přepravních prostředků k provádění přeprav podle Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM.

Článek 2

Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů označuje výraz

a) "železniční dopravní podnik" každý soukromý nebo veřejnoprávní podnik, který je oprávněn přepravovat osoby nebo zboží a který zajišťuje trakci;

b) "vůz" vozidla pojíždějící bez vlastního pohonu na vlastních kolech po železničních kolejích;

c) "držitel" toho, kdo jako vlastník nebo jako osoba jinak oprávněná k disponování trvale hospodářsky užívá vůz jako přepravní prostředek;

d) "domovská stanice" místo, které je uvedeno na voze a do kterého může nebo musí být vůz podle podmínek smlouvy o užívání poslán.

Článek 3

Značky a nápisy na vozech

§ 1 Kdo dává na základě smlouvy podle článku 1 k dispozici vůz, je bez újmy předpisů o technické admisi vozů k nasazení v mezinárodní dopravě povinen se postarat o to, aby na voze bylo uvedeno:

a) označení držitele;

b) případně označení železničního dopravního podniku, do jehož vozového parku je vůz zařazen;

c) případně označení domovské stanice;

d) jiné značky a nápisy uvedené ve smlouvě o užívání vozu.

§ 2 Ke značkám a nápisům podle § 1 mohou být navíc připojeny také prostředky elektronické identifikace.

Článek 4

Odpovědnost při ztrátě nebo poškození vozu

§ 1 Železniční dopravní podnik, kterému byl vůz dán k dispozici jako přepravní prostředek, odpovídá za škodu vzniklou ztrátou nebo poškozením vozu nebo jeho částí, pokud neprokáže, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním.

§ 2 Železniční dopravní podnik neodpovídá za ztrátu neupevněných částí, které nejsou zapsány na podélných stranách vozu nebo které nejsou uvedeny v seznamu umístěném ve voze.

§ 3 Při ztrátě vozu nebo jeho částí se odškodnění bez další náhrady škody omezí na obecnou hodnotu vozu nebo jeho částí v místě a době ztráty. Nelze-li den nebo místo ztráty zjistit, omezí se odškodnění na obecnou hodnotu v den a v místě převzetí vozu k užívání.

§ 4 Při poškození vozu nebo jeho částí se odškodnění omezí na náklady na opravu bez další náhrady škody. Odškodnění nepřesáhne částku, kterou by bylo nutno uhradit v případě ztráty.

§ 5 Smluvní strany mohou uzavírat dohody, které se od §§ 1 až 4 odchylují.

Článek 5

Ztráta práva na omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti předvídaná v článku 4 §§ 3 a 4 se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím železničního dopravního podniku, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 6

Domněnka o ztrátě vozu

§ 1 Oprávněný může považovat vůz bez dalšího důkazu za ztracený, požádal-li železniční dopravní podnik, kterému dal vůz k dispozici do užívání jako přepravní prostředek, o pátrání a nebyl-li vůz do tří měsíců po uplatnění žádosti dán oprávněnému k dispozici, nebo neobdržel-li oprávněný žádné upozornění týkající se stanoviště vozu. Tato lhůta se prodlužuje o dobu odstavení vozu vzniklou buď okolností, za kterou železniční dopravní podnik neodpovídá, anebo poškozením.

§ 2 Je-li vůz považovaný za ztracený po zaplacení odškodnění opět nalezen, může oprávněný do šesti měsíců po přijetí zprávy o znovunalezení požádat železniční dopravní podnik, kterému dal vůz k dispozici do užívání jako přepravní prostředek, aby byl vůz po vrácení vyplaceného odškodnění bezplatně předán oprávněnému na domovské nebo jiné smluvené stanici.

§ 3 Není-li žádost zmíněná v § 2 podána, nebo je-li vůz opět nalezen později než za jeden rok po zaplacení odškodnění, disponuje jím železniční dopravní podnik, kterému oprávněný dal vůz k dispozici k užívání jako přepravní prostředek, podle zákonů a předpisů státu, v němž se vůz nalézá.

§ 4 Smluvní strany mohou uzavírat dohody, které se od §§ 1 až 3 odchylují.

Článek 7

Odpovědnost za škody způsobené vozem

§ 1 Kdo dal vůz na základě smlouvy podle článku 1 k dispozici do užívání jako přepravní prostředek, odpovídá za škodu způsobenou vozem, vznikla-li jeho zaviněním.

§ 2 Smluvní strany mohu uzavírat dohody, které se od § 1 odchylují.

Článek 8

Subrogace

Předvídá-li smlouva o užívání vozů, že železniční dopravní podnik smí dát vůz k dispozici do užívání jako přepravní prostředek jiným železničním dopravním podnikům, může železniční dopravní podnik se souhlasem držitele dohodnout s jinými železničními dopravními podniky, že

a) s výhradou práv na postih, pokud jde o jejich odpovědnost při ztrátě a poškození vozu nebo jeho částí, nastoupí tento podnik na jejich místo;

b) za škody způsobené vozem odpovídá vůči ostatním železničním dopravním podnikům pouze držitel, avšak k uplatňování nároků ostatních železničních dopravních podniků je oprávněn pouze železniční dopravní podnik, který je smluvním partnerem držitele.

Článek 9

Odpovědnost za zaměstnance a jiné osoby

§ 1 Smluvní strany odpovídají za své zaměstnance a jiné osoby, které používají k plnění smlouvy, vykonávají-li tito zaměstnanci a jiné osoby své povinnosti.

§ 2 Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, považují se provozovatelé železniční infrastruktury, na které železniční dopravní podnik užívá vůz jako přepravní prostředek, za osoby, které železniční dopravní podnik používá.

§ 3 §§ 1 a 2 platí také u subrogace podle článku 8.

Článek 10

Jiné nároky

§ 1 Ve všech případech, ve kterých se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být uplatňován nárok na náhradu škody z důvodu ztráty nebo poškození vozu nebo jeho částí, ať již spočívá na jakémkoliv právním základě, vůči železničnímu dopravnímu podniku, jemuž byl vůz dán k dispozici do užívání jako přepravní prostředek, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech a ve smlouvě o užívání.

§ 2 § 1 platí také u subrogace podle článku 8.

§ 3 Totéž platí pro nároky vůči zaměstnancům a jiným osobám, za které odpovídá železniční dopravní podnik, jemuž byl vůz dán k dispozici do užívání jako přepravní prostředek.

Článek 11

Příslušnost soudů

§ 1 Nároky vyplývající ze smlouvy uzavřené na základě těchto Jednotných právních předpisů mohou být uplatňovány před soudy určenými dohodou smluvních stran.

§ 2 Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, jsou příslušné soudy členského státu, ve kterém má žalovaný své sídlo. Nemá-li žalovaný sídlo v žádném z členských států, jsou příslušné soudy členského státu, v němž došlo ke škodě.

Článek 12

Promlčení

§ 1 Nároky podle článků 4 a 7 se promlčují po třech letech.

§ 2 Promlčecí lhůta začíná

a) pro nároky podle článku 4 dnem, ve kterém ztráta nebo poškození vozu byly zjištěny, nebo od něhož oprávněný smí vůz považovat podle článku 6 § 1 nebo § 4 za ztracený;

b) pro nároky podle článku 7 dnem, ve kterém škoda vznikla.

Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI - Přípojek E k Úmluvě)

KAPITOLA I

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1
Rozsah platnosti

§ 1 Tyto Jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o užívání železniční infrastruktury za účelem provádění mezinárodních přeprav po železničních tratích ve smyslu Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM. Uvedené platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost smluvních stran. Tyto Jednotné právní předpisy platí také tehdy, je-li železniční infrastruktura provozována nebo užívána státy nebo státními zařízeními nebo organizacemi.

§ 2 S výhradou článku 21 neplatí tyto Jednotné právní předpisy pro jiné právní vztahy, jako jsou zejména

a) odpovědnost dopravce nebo provozovatele vůči jejich zaměstnancům nebo jiným osobám, které používají k plnění svých úkolů;

b) odpovědnost mezi dopravcem nebo provozovatelem na straně jedné a třetí osobou na straně druhé.

Článek 2
Prohlášení o odpovědnosti za škody způsobené osobám

§ 1 Kterýkoli stát může kdykoli prohlásit, že nebude používat všechna ustanovení o odpovědnosti u škod způsobených osobám, došlo-li ke škodám na jeho území a je-li oběť příslušníkem tohoto státu nebo má-li v tomto státě trvalý pobyt.

§ 2 Stát, který podal prohlášení podle § 1, je může sdělením depozitáři kdykoli odvolat. Odvolání nabývá účinnosti po jednom měsíci ode dne, kdy o něm depozitář uvědomil členské státy.

Článek 3
Výklad pojmů

§ 1 Pro účely těchto Jednotných právních předpisů označuje výraz

a) „železniční infrastruktura“ všechny kolejové dopravní cesty a pevná zařízení, jsou-li nutná k provozu železničních vozidel a pro bezpečnost dopravy;

b) „provozovatel“ toho, kdo dává k dispozici železniční infrastrukturu;

c) „dopravce“ toho, kdo v mezinárodní přepravě podle Jednotných právních předpisů CIV nebo Jednotných právních předpisů CIM přepravuje po železničních tratích osoby nebo zboží;

d) „pomocná osoba“ zaměstnance nebo jiné osoby, které provozovatel nebo dopravce používá k plnění smlouvy, pokud tito zaměstnanci a jiné osoby vykonávají své povinnosti;

e) „třetí osoba“ každou jinou osobou než provozovatele, dopravce a jejich pomocné osoby;

f) „povolení k provozu“ oprávnění vykonávat činnost železničního dopravce udělené podle zákonů a předpisů státu, ve kterém má dopravce sídlo své hlavní činnosti;

g) „bezpečnostní certifikát“ v zákonech a předpisech státu, v němž se nachází infrastruktura, která má být používána, předvídané potvrzení skutečnosti, že na straně dopravce

- vnitřní organizace podniku, jakož i
- personál a vozidla určená k nasazení na infrastrukturu, která má být používána

odpovídají bezpečnostním požadavkům tak, aby přepravní výkony na této infrastruktuře byly bezpečné.

Článek 4
Kogentní právo

Pokud to tyto Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se přímo nebo nepřímo od těchto Jednotných právních předpisů odchyluje, neplatná a nemá právní účinek. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy. Bez ohledu na to může dopravce svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit nebo odpovědnost za věcné škody omezit co do výše.

KAPITOLA II

SMLOUVA O UŽÍVÁNÍ

Článek 5
Obsah a forma

§ 1 Vztahy mezi provozovatelem a dopravcem upravuje smlouva o užívání železniční infrastruktury.

§ 2 Smlouva upravuje zejména administrativní, technické a finanční podmínky užívání. Smlouva obsahuje minimálně následující údaje:

a) infrastrukturu, která má být užívána,

b) rozsah užívání,

c) výkony provozovatele,

d) výkony dopravce,

e) personál, který má být nasazen,

f) vozidla, která mají být používána,

g) finanční podmínky.

§ 3 Smlouva musí být zaznamenána v písemné nebo jí rovnocenné formě. Chybí-li taková forma nebo má nedostatky nebo chybí-li údaje předvídané v § 2, není tím dotčena existence ani platnost smlouvy, která i nadále podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

Článek 6
Zvláštní povinnosti dopravce a provozovatele

§ 1 Dopravce musí být k vykonávání činnosti železničního dopravce oprávněn. Personál, který má být nasazen, a vozidla, která mají být používána, musí vyhovovat bezpečnostním požadavkům. Provozovatel může vyžadovat, aby dopravce prokázal splnění těchto předpokladů předložením platného povolení k provozu a platného bezpečnostního certifikátu nebo úředně ověřených opisů nebo jiným způsobem.

§ 2 Dopravce je povinen oznámit provozovateli každou událost, která by mohla ovlivnit platnost povolení dopravce k provozu, jeho bezpečnostních certifikátů nebo jiných dokladů.

§ 3 Provozovatel může vyžadovat, aby dopravce prokázal, že k uhrazení všech nároků, které mohou z jakéhokoliv právního důvodu vyplývat z článku 9 až 21, uzavřel dostatečné pojištění povinného ručení, nebo že učinil rovnocenná opatření. Dopravce je povinen každoročně prokazovat náležitě vystaveným potvrzením trvání pojištění povinného ručení nebo rovnocenných opatření; změny je dopravce povinen oznámit provozovateli dříve, než se stanou účinnými.

§ 4 Smluvní strany jsou povinny si vzájemně oznamovat všechny události, které by mohly ohrozit plnění smlouvy uzavřené mezi těmito stranami.

Článek 7
Trvání smlouvy

§ 1 Smlouva o užívání může být uzavřena na dobu určitou nebo na dobu neurčitou.

§ 2 Provozovatel může smlouvu o užívání okamžitě vypovědět, jestliže

a) dopravce již není oprávněn vykovávat činnost železničního dopravce;

b) personál, který má být nasazen, a vozidla, která mají být používána, již nevyhovují bezpečnostním požadavkům;

c) provozovatel je v prodlení s placením, a sice

1. za dva po sobě následující termíny splatnosti s částkou, která přesahuje měsíční poplatek za užívání,

nebo

2. za období, které přesahuje více než dva termíny splatnosti s částkou, která dosahuje výše poplatku za užívání za dva měsíce;

d) dopravce porušil závažným způsobem některou ze zvláštních povinností podle článku 6 §§ 2 a 3.

§ 3 Dopravce může smlouvu o užívání okamžitě vypovědět, jestliže provozovatel pozbude svého práva na provozování infrastruktury.

§ 4 Kterákoli ze smluvních stran může smlouvu o užívání okamžitě vypovědět, jestliže druhá smluvní strana závažným způsobem poruší některou ze svých podstatných povinností, týká-li se tato povinnost bezpečnosti osob a zboží; smluvní strany mohou dojednat způsoby vykonávání tohoto práva.

§ 5 Smluvní strana, která dala podnět k vypovězení smlouvy o užívání, odpovídá druhé smluvní straně za škodu, která je tím způsobena, ledaže by prokázala, že tato škoda nebyla způsobena jejím zaviněním.

§ 6 Smluvní strany mohou uzavírat dohody, které se od § 2 písm. c) a d) a od § 5 odchylují.

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST

Článek 8
Odpovědnost provozovatele

§ 1 Provozovatel odpovídá za

a) škody způsobené osobám (usmrcení, zranění nebo jiné poškození tělesného nebo duševního zdraví),

b) věcné škody (zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí),

c) škody na majetku, které vyplývají z toho, že dopravce je povinen poskytnout odškodnění podle Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM,

které utrpí dopravce nebo jeho pomocné osoby při užívání infrastruktury a které mají původ v infrastruktuře.

§ 2 Provozovatel je této odpovědnosti zproštěn

a) u škod způsobených osobám a u majetkových škod, které vyplývají z toho, že dopravce je povinen poskytnout odškodnění podle Jednotných právních předpisů CIV,

1. byla-li škodná událost způsobena okolnostmi, které nemají původ v provozu a provozovatel těmto okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci,

2. byla-li škodná událost způsobena zaviněním poškozeného,

3. byla-li škodná událost způsobena chováním třetí osoby a provozovatel tomuto chování nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci nemohl zabránit a nemohl odvrátit jeho následky;

b) u věcných škod a u škod na majetku, které vyplývají z toho, že dopravce je povinen poskytnout odškodnění podle Jednotných právních předpisů CIM, byla-li škoda způsobena zaviněním dopravce, provozovatelem nezaviněným nařízením dopravce, nebo okolnostmi, kterým provozovatel nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.

§ 3 Je-li škodná událost způsobena chováním třetí osoby a provozovatel není své odpovědnosti podle § 2 písmeno a) zproštěn v plném rozsahu, pak s omezeními danými těmito Jednotnými právními předpisy nese plnou odpovědnost, bez újmy práva na případný postih vůči třetí osobě.

§ 4 Smluvní strany mohou uzavírat dohody o tom, zda a v jaké míře odpovídá provozovatel za škody, které vzniknou dopravci zpožděním nebo provozními poruchami.

Článek 9
Odpovědnost dopravce

§ 1 Dopravce odpovídá za

a) škody způsobené osobám (usmrcení, zranění nebo jiné poškození tělesného nebo duševního zdraví),

b) škody na majetku (zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí),

které byly provozovateli nebo jeho pomocným osobám způsobeny dopravcem, dopravními prostředky použitými dopravcem, osobami nebo zbožím, které dopravce přepravoval při užívání infrastruktury.

§ 2 Dopravce je této odpovědnosti zproštěn

a) u škod způsobených osobám

1. byla-li škodná událost způsobena okolnostmi, které nemají původ v provozu, a dopravce přesto že vynaložil péči odpovídající situaci nemohl těmto okolnostem zabránit a nemohl odvrátit jejich následky,

2. byla-li škodná událost způsobena zaviněním poškozeného,

3. byla-li škodná událost vyvolána chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování přesto že vynaložil péči odpovídající situaci nemohl zabránit a nemohl odvrátit jeho následky;

b) u škod na majetku, byla-li škoda způsobena zaviněním provozovatele, dopravcem nezaviněným nařízením provozovatele nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.

§ 3 Je-li škodná událost způsobena chováním třetí osoby a není-li dopravce své odpovědnosti podle § 2, písmeno a) zproštěn v plném rozsahu, pak s omezeními danými těmito Jednotnými právními předpisy nese plnou odpovědnost, bez újmy práva na případný postih vůči třetí osobě.

§ 4 Smluvní strany mohou uzavírat dohody o tom, zda a do jaké míry odpovídá dopravce za škody, které vznikly provozovateli provozními poruchami.

Článek 10
Spolupůsobení příčin

§ 1 Jestliže příčiny, za které odpovídá provozovatel, a příčiny, za které odpovídá dopravce, působily souběžně, nese každá smluvní strana odpovědnost pouze v rozsahu, ve kterém okolnost, za niž tato strana podle článku 8 nebo 9 odpovídá, přispěla ke vzniku škody. Nelze-li zjistit, v jakém rozsahu určitá příčina přispěla ke vzniku škody, nese každá smluvní strana škodu, kterou utrpěla, sama.

§ 2 § 1 platí přiměřeně, jestliže příčiny, za které odpovídá provozovatel, působily souběžně s příčinami, za které odpovídá více dopravců užívajících tutéž infrastrukturu.

§ 3 U škod podle článku 9 platí § 1, věta 1 přiměřeně, jestliže příčiny, za které odpovídá více dopravců užívajících tutéž infrastrukturu, působily souběžně. Nelze-li zjistit, v jakém rozsahu přispěla určitá příčina ke vzniku škody, odpovídají dopravci provozovateli rovnými díly.

Článek 11
Náhrada škody při usmrcení osob

§ 1 Při usmrcení zahrnuje náhrada škody:

a) nutné výdaje vzniklé úmrtím, zvláště náklady na převoz a na pohřeb;

b) náhradu škody předvídanou v článku 12, nenastala-li smrt okamžitě.

§ 2 Ztratily-li úmrtím svého živitele osoby, které byl usmrcený ze zákona povinen vyživovat nebo které by byl povinen vyživovat v budoucnu, pak musí být také tato ztráta nahrazena. U osob, které usmrcený vyživoval bez zákonné povinnosti, se nárok na náhradu škody řídí vnitrostátním právem.

Článek 12
Náhrada škody při zranění

Při zranění nebo jiném poškození tělesného nebo duševního zdraví zahrnuje náhrada škody:

a) nutné výdaje, zejména na ošetření a léčebnou péči a výdaje za přepravu;

b) majetkovou újmu, kterou poškozený utrpěl v důsledku plné nebo částečné pracovní neschopnosti nebo tím, že se zvětšily jeho potřeby.

Článek 13
Náhrada jiných škod způsobených osobám

Zda a v jaké míře je provozovatel nebo dopravce povinen poskytnout u způsobených škod osobám náhradu za jiné škody než za škody předvídané v článcích 11 a 12, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 14
Forma a výše náhrady škody při usmrcení a zranění

§ 1 Náhrada škody předvídaná v článku 11 § 2 a v článku 12 písm. b) se poskytne ve formě kapitálu. Připouští-li však vnitrostátní právo přiznání renty, poskytne se náhrada škody touto formou, jestliže poškozený nebo osoby oprávněné podle článku 11 § 2 o vyplácení renty požádají.

§ 2 Výše náhrady škody, která má být poskytnuta podle § 1, se řídí vnitrostátním právem. Při použití těchto Jednotných právních předpisů však platí maximální hranice na osobu ve výši 175.000 zúčtovacích jednotek pro kapitálový obnos, nebo pro roční rentu odpovídající této částce, předvídá-li vnitrostátní právo nižší maximální hranici.

Článek 15
Ztráta práva na omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti předvídaná v těchto Jednotných právních předpisech, jakož i ustanovení vnitrostátního práva, která omezují náhradu škody pevnou částkou, se nepoužijí, prokáže-li se, že škodu způsobil poškozený jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem přivodit škodu, nebo lehkomyslně a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 16
Přepočet a zúročení

§ 1 Je-li nutno přepočítat částky odškodnění vyjádřené v cizí měně, přepočítají se podle kursu platného v den a v místě výplaty odškodnění.

§ 2 Oprávněný může žádat úroky z odškodnění ve výši 5 procent ročně, a to ode dne zahájení smírčího řízení, předložení věci k rozhodčímu soudu předvídanému v oddíle V Úmluvy nebo od podání žaloby.

Článek 17
Odpovědnost při jaderné události

Provozovatel a dopravce jsou zproštěni odpovědnosti, která jim přísluší podle těchto Jednotných právních předpisů, byla-li škoda způsobena jadernou událostí a odpovídá-li podle zákonů a předpisů státu o odpovědnosti v oboru jaderné energie za tuto škodu vlastník jaderného zařízení nebo osoba postavená mu na roveň.

Článek 18
Odpovědnost za pomocné osoby

Provozovatel a dopravce odpovídají za své pomocné osoby.

Článek 19
Jiné nároky

§ 1 Ve všech případech, na které se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči provozovateli nebo vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoliv právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.

§ 2 Totéž platí pro nároky uplatňované vůči pomocným osobám, za které nese odpovědnost provozovatel nebo dopravce podle článku 18.

Článek 20
Procesní úmluvy

Smluvní strany si mohou dohodnout podmínky, za kterých budou vůči druhé smluvní straně uplatňovat nároky na náhradu škody nebo za kterých od uplatňování těchto nároků upustí.

KAPITOLA IV

NÁROKY POMOCNÝCH OSOB

Článek 21
Nároky vůči provozovateli nebo dopravci

§ 1 Nároky pomocných osob dopravce na náhradu škod, které způsobil provozovatel, mohou být vůči provozovateli uplatňovány, ať již spočívají na jakémkoliv právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.

§ 2 Nároky pomocných osob provozovatele na náhradu škod, které způsobil dopravce, mohou být vůči dopravci uplatňovány, ať již spočívají na jakémkoliv právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.

KAPITOLA V

UPLATŇOVÁNÍ NÁROKŮ

Článek 22
Smírčí řízení

Smluvní strany mohou uzavírat dohody o urovnání sporu, nebo předvídat, že se obrátí na rozhodčí soud předvídaný v oddíle V Úmluvy.

Článek 23
Řízení o postihu

Oprávněnost platby vyplácené dopravcem na základě Jednotných právních předpisů CIV nebo Jednotných právních předpisů CIM nelze popírat, bylo-li odškodnění určeno soudem poté, co byla provozovateli dána řádným ohlášením sporu možnost, aby do soudního sporu vstoupil.

Článek 24
Příslušnost soudů

§ 1 Nároky zakládající se na těchto Jednotných právních předpisech lze uplatňovat před soudy členských států určenými dohodou smluvních stran.

§ 2 Nedohodnou-li se strany jinak, jsou příslušné soudy členského státu, ve kterém má své sídlo provozovatel.

Článek 25
Promlčení

§ 1 Nároky zakládající se na těchto Jednotných právních předpisech se promlčují po třech letech.

§ 2 Promlčecí lhůta začíná dnem, ve kterém došlo ke škodě.

§ 3 Při usmrcení osob se nároky na náhradu škody promlčují po třech letech, počítáno od prvého dne po úmrtí, nejpozději však po pěti letech, počítáno od prvního dne od škodné události.

§ 4 Žaloba na postih osoby, které je přisuzována odpovědnost, může být podána také po uplynutí promlčecí lhůty předvídané v § 1, je-li podána ve lhůtě platné podle práva státu, ve kterém bylo zahájeno řízení. Lhůta však nesmí činit méně než 90 dní ode dne, ve kterém ten, kdo žalobu na postih podává, uspokojil nárok nebo ve kterém mu byla žaloba doručena v řízení proti němu samotnému.

§ 5 Stranami dohodnuté smírčí řízení nebo řízení před rozhodčím soudem, který předvídá oddíl V Úmluvy, přerušuje promlčecí lhůtu.

§ 6 Jinak platí pro pozastavení a přerušení promlčení vnitrostátní právo.

Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (APTU - Přípojek F k Úmluvě)

Článek 1

Rozsah platnosti

Tyto Jednotné právní předpisy stanovují postup, podle něhož se prohlašují za závazné technické normy a přijímají jednotné technické předpisy pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě.

Článek 2

Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů a jejich příloh označuje výraz

a) „smluvní stát“ každý členský stát Organizace, který k těmto Jednotným právním předpisům nepodal žádné prohlášení podle první věty § 1 článku 42 Úmluvy;

b) „mezinárodní doprava“ obstarávání dopravy železničními vozidly po železničních tratích na území nejméně dvou smluvních států;

c) „železniční dopravní podnik“ každý soukromý nebo veřejnoprávní podnik, který je oprávněn přepravovat osoby nebo zboží a který zajišťuje trakci;

d) „provozovatel infrastruktury“ každý podnik jakož i úřad, který provozuje železniční infrastrukturu[1)];

e) „železniční materiál“ veškerý železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, zejména železniční vozidla a železniční infrastruktura[2)];

f) „železniční vozidlo“ každé vozidlo s vlastním pohonem nebo bez něho, které jezdí na vlastních kolech po železničních kolejích;

g) „hnací vozidlo“ železniční vozidlo s vlastním pohonem;

h) „nákladní vůz“ železniční vozidlo bez vlastního pohonu, které je určeno k přepravování zboží;

i) „osobní vůz“ železniční vozidlo bez vlastního pohonu, které je určeno k přepravování osob;

j) „železniční infrastruktura“ všechny kolejové dopravní cesty a pevná zařízení, jsou-li nutná k provozu železničních vozidel a bezpečnosti dopravy;

k) „technická norma“ každá technická specifikace přijatá uznávanými národními nebo mezinárodními normalizačními institucemi způsobem pro ni platným; technické

[1)] *ve smyslu terminologie v našem právním řádu (zejména Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů) se tím rozumí „provozovatel dráhy“*

[2)] *ve smyslu terminologie v našem právním řádu (zejména Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů) se tím rozumí „dráha a drážní vozidla“*

specifikace vypracované v rámci Evropského společenství se kladou na roveň technickým normám;

l) „technický předpis“ každé pravidlo pro konstrukci, provoz, údržbu nebo postup týkající se železničního materiálu, které není technickou normou;

m) „Odborná komise pro technické otázky“ komise předvídaná v článku 13 § 1 písm. f) Úmluvy.

Článek 3

Účel

§ 1 Prohlašování technických norem pro železniční materiál za závazné, jakož i přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál mají

a) usnadňovat volné obstarávání dopravy vozidel a volné používání ostatního železničního materiálu v mezinárodní dopravě;

b) přispívat k zajištění bezpečnosti, spolehlivosti a provozuschopnosti v mezinárodní dopravě;

c) mít na zřeteli životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

§ 2 Při prohlašování technických norem za závazné nebo přijímání jednotných technických předpisů se přibírají výlučně takové, které byly vypracovány na mezinárodní úrovni.

§ 3 Podle možnosti

a) je nutné zajistit interoperabilitu různých technických systémů a komponent potřebných pro mezinárodní dopravu;

b) se technické normy a jednotné technické předpisy zaměřují na účinnost; případně obsahují varianty.

Článek 4

Vypracovávání technických norem a předpisů

§ 1 Vypracovávání technických norem a jednotných technických předpisů pro železniční materiál je povinností míst, která jsou k tomu uznána za příslušná.

§ 2 Normování průmyslových produktů a postupů zůstává povinností uznávaných národních a mezinárodních normalizačních institucí.

Článek 5

Prohlašování technických norem za závazné

§ 1 Návrh na prohlášení technické normy za závaznou může podat:

a) každý smluvní stát;

b) každé regionální hospodářské sdružení s vlastním a pro své členy závazným oprávněním k normalizaci v oblasti technických norem pro železniční materiál;

c) každá národní nebo mezinárodní normalizační instituce pověřená normalizací v oblasti železniční dopravy;

d) každý reprezentativní mezinárodní svaz, pro jehož členy je platnost technických norem pro železniční materiál nezbytná z důvodů bezpečnosti a hospodárnosti jejich činnosti.

§ 2 O prohlášení technické normy za závaznou rozhoduje Odborná komise pro technické otázky podle postupu předvídaného v článku 16, 20 a 33 § 6 Úmluvy. Rozhodnutí vstupují v platnost podle článku 35 §§ 3 a 4 Úmluvy.

Článek 6

Přijímání jednotných technických předpisů

§ 1 Návrh na přijetí jednotného technického předpisu může podávat:

a) každý smluvní stát;

b) každé regionální hospodářské sdružení s vlastním a pro své členy závazným normalizačním oprávněním v oblasti technických předpisů pro železniční materiál;

c) každý reprezentativní mezinárodní svaz, pro jehož členy je platnost jednotných technických předpisů pro železniční materiál nezbytná z důvodů bezpečnosti a hospodárnosti jejich činnosti.

§ 2 O přijetí technického předpisu rozhoduje Odborná komise pro technické otázky podle postupu předvídaného v článku 16, 20 a 33 § 6 Úmluvy. Rozhodnutí vstupují v platnost podle článku 35 §§ 3 a 4 Úmluvy.

Článek 7

Forma návrhů

Návrhy podle článku 5 a 6 musejí být úplné, samy o sobě srozumitelné a zdůvodněné. Zasílají se generálnímu sekretáři Organizace v některém z jejích pracovních jazyků.

Článek 8

Technické přílohy

§ 1 Technické normy prohlášené za závazné a přijaté jednotné technické předpisy jsou obsaženy v následujících přílohách těchto Jednotných právních předpisů:

a) Technické normy a jednotné technické předpisy pro všechna železniční vozidla (Příloha 1);

b) Technické normy a jednotné technické předpisy pro hnací vozidla (Příloha 2);

c) Technické normy a jednotné technické předpisy pro nákladní vozy (Příloha 3);

d) Technické normy a jednotné technické předpisy pro osobní vozy (Příloha 4);

e) Technické normy a jednotné technické předpisy pro zařízení infrastruktury, nespadají-li pod písmeno f) (Příloha 5);

f) Technické normy a jednotné technické předpisy pro bezpečnostní a provozně-řídící systémy (Příloha 6);

g) Technické normy a jednotné technické předpisy pro systémy informační technologie (Příloha 7);

h) Technické normy a jednotné technické předpisy pro veškerý ostatní železniční materiál (Příloha 8).

§ 2 Přílohy jsou součástí těchto Jednotných právních předpisů. Člení se podle zvláštností rozchodu, průjezdného průřezu, systémů zásobování energií, bezpečnostních a provozních řídících systémů ve smluvních státech.

§ 3 Přílohy obsahují znění, o němž rozhodne Odborná komise pro technické otázky po nabytí platnosti Protokolu ze 3. června 1999 o změně Úmluvy, a to podle stejného postupu, jaký je předvídán v článku 16, 20 a 33 § 6 Úmluvy pro změny příloh.

Článek 9

Prohlášení

§ 1 Každý smluvní stát může ve lhůtě čtyř měsíců, počítané ode dne sdělení rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky prostřednictvím generálního sekretáře učinit vůči němu prohlášení, že ve vztahu k železniční infrastruktuře, která se nalézá na výsostném území tohoto státu, a ve vztahu k provozu na této infrastruktuře, nebude technickou normu prohlášenou za závaznou nebo přijatý jednotný technický předpis používat nebo jej bude používat pouze zčásti.

§ 2 Smluvní státy, které učinily prohlášení podle § 1, nejsou zohledněny při zjišťování počtu států, které podle článku 35 § 4 Úmluvy musí vznést námitku, aby rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky nevstoupilo v platnost.

§ 3 Stát, který učinil prohlášení podle § 1, může toto prohlášení kdykoli odvolat prostřednictvím sdělení generálnímu sekretáři. Odvolání nabývá účinnosti prvním dnem druhého měsíce následujícího po sdělení.

Článek 10

Pozbytí platnosti Technické jednotnosti

Nabytím platnosti příloh schválených Odbornou komisí pro technické otázky podle článku 8 § 3 ve všech smluvních státech mezinárodní úmluvy o Technické jednotnosti v železniční dopravě, podepsané v Bernu 21. října 1882, ve znění z roku 1938, pozbývá uvedená úmluva platnosti.

Článek 11

Přednost příloh

§ 1 Nabytím platnosti příloh schválených Odbornou komisí pro technické otázky podle článku 8 § 3 mají technické normy a jednotné technické předpisy obsažené v těchto přílohách ve vztazích mezi smluvními státy přednost před ustanoveními mezinárodní úmluvy o Technické jednotnosti v železniční dopravě, podepsané v Bernu 21. října 1882, ve znění z roku 1938.

§ 2 Nabytím platnosti příloh schválených Odbornou komisí pro technické otázky podle článku 8 § 3 mají tyto Jednotné právní předpisy, jakož i technické normy a jednotné technické předpisy obsažené v jejich přílohách ve smluvních státech přednost před technickými úpravami

a) Úmluvy o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní přepravě (RIC),

b) Úmluvy o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní přepravě (RIV).

Příloha 1

Technické normy a jednotné technické předpisy pro všechna železniční vozidla

A. Rozchod kolejí
   1. Železnice s normálním rozchodem (1435 mm)
   2. Železnice s (ruským) rozchodem (1520 mm)
   3. Železnice s (finským) rozchodem (1524 mm)
   4. Železnice s (irským) rozchodem (1600 mm)
   5. Železnice s (iberským) rozchodem (1688 mm)
   6. Ostatní železnice

B. Průjezdný průřez
   1. Železnice s normálním rozchodem na evropském kontinentě
   2. Železnice s normálním rozchodem ve Velké Británii
   3. ...

C. ...

Příloha 2

Technické normy a jednotné technické předpisy pro hnací vozidla

A. Systémy zásobování proudem
   1. Stejnosměrný proud 3000 V
   2. Stejnosměrný proud 1500 V a méně
   3. Střídavý proud 25 kV/50 Hz
   4. Střídavý proud 15 kV/16 $^{2}/_{3}$ Hz

B. Vlakové zabezpečovací zařízení

C. ...

Příloha 3

Technické normy a jednotné technické předpisy pro nákladní vozy

Příloha 4

Technické normy a jednotné technické předpisy pro osobní vozy

Příloha 5

Technické normy a jednotné technické předpisy pro zařízení infrastruktury

Příloha 6

Technické normy a jednotné technické předpisy pro zabezpečovací a provozně-řídící systémy

Příloha 7

Technické normy a jednotné technické předpisy pro systémy informační technologie

Příloha 8

Technické normy a jednotné technické předpisy pro veškerý ostatní železniční materiál

V první fázi budou stávající, mezinárodně uznávané technické normy a jednotné technické předpisy pro železniční materiál přijaty do výše uvedených příloh v podobě obsažené nyní v Technické jednotnosti, v RIV a v RIC, jakož i v technických vyhláškách UIC.

Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (ATMF - Přípojek G k Úmluvě)

Článek 1
Rozsah platnosti

Tyto Jednotné právní předpisy stanovují způsob, podle kterého se železniční vozidla a ostatní železniční materiál připouštějí k zařazení do provozu nebo použití v mezinárodní železniční dopravě.

Článek 2
Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů a jejich příloh označuje výraz

a) „smluvní stát“ každý členský stát Organizace, který k těmto Jednotným právním předpisům nepodal žádné prohlášení podle první věty § 1 článku 42 Úmluvy;

b) „mezinárodní doprava“ obstarání dopravy železničními vozidly po železničních tratích na území nejméně dvou smluvních států;

c) „železniční dopravní podnik“ každý soukromý nebo veřejnoprávní podnik, který je oprávněn přepravovat osoby nebo zboží a který zajišťuje trakci;

d) „provozovatel infrastruktury“ každý podnik jakož i úřad, který provozuje železniční infrastrukturu[1)];

e) „držitel“ toho, kdo jako vlastník nebo osoba jinak oprávněná k disponování trvale hospodářsky používá železniční vozidlo jako dopravní prostředek;

f) „technická admise“ řízení týkající se zařazení železničního vozidla a ostatního železničního materiálu do provozu nebo používání v mezinárodní dopravě, které provedl příslušný úřad;

g) „konstrukční admise“ oprávnění udělené příslušným úřadem na konstrukční vzor železničního vozidla, pro vozidla, která tomuto vzoru odpovídají, na jehož základě lze udělit ve zjednodušeném řízení provozní oprávnění;

h) „provozní oprávnění“ oprávnění udělené příslušným úřadem pro každé jednotlivé železniční vozidlo k zařazení do provozu v mezinárodní železniční dopravě;

i) „železniční vozidlo“ každé vozidlo, které s vlastním pohonem nebo bez něho jezdí na vlastních kolech po železničních kolejích;

j) „ostatní železniční materiál“ každý železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě a není železničním vozidlem;

k) „Odborná komise pro technické otázky“ komise předvídaná v článku 13 § 1 písm. f) Úmluvy.

[1)] *ve smyslu terminologie v našem právním řádu (zejména Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů) se tím rozumí „provozovatel dráhy“*

Článek 3
Připuštění k mezinárodní dopravě

§ 1 Každé železniční vozidlo zařazené do mezinárodní dopravy musí být připuštěno podle těchto Jednotných právních předpisů.

§ 2 Účelem technické admise je zjistit, zda železniční vozidla a ostatní železniční materiál odpovídají

a) konstrukčním předpisům příloh Jednotných právních předpisů APTU,

b) předpisům přílohy k RID o konstrukci a vybavení,

c) zvláštním podmínkám připuštění při použití článku 7 § 2 nebo § 3.

§ 3 Pro technickou admisi ostatního železničního materiálu, jakož i jednotlivých konstrukčních dílů železničních vozidel platí §§ 1 a 2, jakož i ustanovení následujících článků přiměřeně.

Článek 4
Řízení

§ 1 Technická admise se provádí

a) buď v jediném stupni udělením provozního oprávnění pro určité jednotlivé železniční vozidlo,

b) anebo ve dvou stupních udělením

1. konstrukční admise na určitý vzor železničního vozidla

2. a provozním oprávněním pro jednotlivá vozidla, která tomuto připuštěnému konstrukčnímu vzoru odpovídají, formou zjednodušeného řízení, které potvrdí souhlas s tímto konstrukčním vzorem.

§ 2 Článek 10 zůstává nedotčen.

Článek 5
Příslušný úřad

§ 1 Technická admise železničních vozidel k zařazení do provozu v mezinárodní železniční dopravě je úkolem národních nebo mezinárodních úřadů, kterým přísluší podle zákonů a předpisů platného smluvního státu.

§ 2 Úřady uvedené v § 1 mohou úkoly technické admise přenést na vhodná uznaná zařízení, přičemž jsou povinny nad nimi zajistit dohled. Přenesení úkolů technické admise na některý železniční dopravní podnik s vyloučením ostatních je nepřípustné. Rovněž je vyloučeno přenesení technické admise na provozovatele infrastruktury, který se přímo nebo nepřímo podílí na výrobě železničního materiálu.

Článek 6
Uznávání technické admise

Konstrukční admise a provozní oprávnění udělené příslušným úřadem jednoho smluvního státu podle těchto Jednotných právních předpisů, jakož i vystavené certifikáty uznávají v ostatních smluvních státech úřady, železniční dopravní podniky a provozovatelé infrastruktury bez opětovného přezkoušení a technické admise také pro dopravu a používání na území těchto ostatních států.

Článek 7
Konstrukční předpisy pro vozidla

§ 1 Aby mohla být železniční vozidla připuštěna k mezinárodní dopravě, musejí odpovídat:

a) konstrukčním předpisům příloh Jednotných právních předpisů APTU,

b) předpisům přílohy k RID o konstrukci a vybavení.

§ 2 Pokud přílohy Jednotných právních předpisů APTU neobsahují příslušná ustanovení, je nutné brát za základ technické admise obecně uznávaná technická pravidla. Technické normy, i když nejsou v řízení podle Jednotných právních předpisů APTU prohlášeny za závazné, platí jako důkaz, že v normě obsažené odborné znalosti představují obecně uznávané technické pravidlo.

§ 3 Aby byl umožněn technický rozvoj, lze se odchýlit od obecně uznávaných technických pravidel a od konstrukčních předpisů příloh Jednotných právních předpisů, prokáže-li se, že je i nadále zajištěna

a) alespoň stejná bezpečnost jako při respektování těchto pravidel

jakož i

b) interoperabilita.

§ 4 Zamýšlí-li smluvní stát připuštění železničního vozidla podle §§ 2 nebo 3, je povinen sdělit to neprodleně generálnímu sekretáři Organizace. Ten o tom zpraví ostatní smluvní státy. Kterýkoliv smluvní stát může do jednoho měsíce po obdržení sdělení generálního sekretáře vyžádat svolání Odborné komise pro technické otázky, aby přezkoumala, zda jsou splněny předpoklady pro použití §§ 2 nebo 3. Odborná komise rozhodne do tří měsíců od dne, kdy generální sekretář obdržel žádost o svolání komise.

Článek 8
Konstrukční předpisy pro ostatní materiál

§ 1 Ostatní železniční materiál musí odpovídat konstrukčním předpisům příloh Jednotných právních předpisů APTU, aby mohl být připuštěn k používání v mezinárodní dopravě.

§ 2 Článek 7 §§ 2 až 4 platí přiměřeně.

§ 3 Závazky smluvních států, které pro ně vyplývají z Evropské úmluvy o hlavních mezinárodních železničních tratích (AGC) z 31. května 1985 a z Evropské úmluvy o důležitých tratích a zařízeních mezinárodní kombinované dopravy (AGTC) z 1. února 1991, jejichž smluvními stranami jsou též, zůstávají nedotčeny.

Článek 9
Provozní předpisy

§ 1 Železniční dopravní podniky, které zařadí do provozu vozidlo připuštěné k mezinárodní dopravě, jsou povinny se řídit předpisy příloh Jednotných právních předpisů APTU, které se týkají zařazení vozidla do provozu v mezinárodní dopravě.

§ 2 Ve smluvních státech jsou podniky nebo správy, které provozují infrastrukturu určenou a vhodnou k provádění mezinárodní dopravy, včetně bezpečnostních a provozně-řídících systémů, povinny při výstavbě a provozu infrastruktury dodržovat a neustále plnit technické předpisy příloh Jednotných právních předpisů APTU.

Článek 10
Technická admise

§ 1 Technická admise (konstrukční admise, provozní oprávnění) se vztahuje na jeden konstrukční vzor železničního vozidla nebo na jedno železniční vozidlo.

§ 2 Žádost o technickou admisi může podat:

a) výrobce,

b) železniční dopravní podnik,

c) držitel vozidla,

d) vlastník vozidla.

Žádost lze podat každému úřadu smluvního státu příslušnému podle článku 5.

§ 3 Žadatel, který pro jednotlivá železniční vozidla žádá o provozní oprávnění v řízení o zjednodušené technické admisi (článek 4 § 1 písm. b)), přiloží ke své žádosti certifikát o konstrukční admisi vystavený podle článku 11 § 2 a vhodným způsobem prokáže, že vozidla, pro která požaduje provozní oprávnění, odpovídají připuštěnému konstrukčnímu vzoru.

§ 4 Technická admise se uděluje bez ohledu na osobu žadatele.

§ 5 Technická admise se uděluje v zásadě na dobu neurčitou; lze ji udělit s obecnou platností nebo s omezením.

§ 6 Konstrukční admisi lze odebrat, zjistí-li se na základě dopravy železničními vozidly, která byla nebo mají být vyrobena podle dotčeného konstrukčního vzoru, že není zajištěna bezpečnost, zdraví obyvatelstva nebo ekologická únosnost.

§ 7 Provozní oprávnění lze odebrat,

a) jestliže vozidlo již neodpovídá předpisům příloh Jednotných právních předpisů APTU, zvláštním podmínkám připuštění při použití článku 7 § 2 nebo § 3 nebo předpisům přílohy k RID o konstrukci a vybavení a držitel neuposlechne výzvy příslušného úřadu, aby nedostatky ve stanovené lhůtě odstranil;

b) jestliže uložení povinnosti nebo podmínky, které vyplývají z omezeného připuštění podle § 5, nejsou plněny nebo nejsou dodržovány.

§ 8 Konstrukční povolení nebo provozní oprávnění může odebrat pouze úřad, který je udělil.

§ 9 Provozní oprávnění je pozastaveno,

a) neprovádějí-li se prohlídky a kontroly železničního vozidla, jakož i údržbářské práce předepsané v přílohách Jednotných právních předpisů APTU, ve zvláštních podmínkách připuštění při použití článku 7 §§ 2 nebo 3 nebo v předpisech přílohy k RID o konstrukci a vybavení;

b) není-li v případě těžkého poškození železničního vozidla uposlechnuto výzvy příslušného úřadu, aby bylo vozidlo předvedeno;

c) v případě nerespektování těchto Jednotných právních předpisů a předpisů příloh Jednotných právních předpisů APTU;

d) nařídí-li to příslušný úřad.

§ 10 Provozní oprávnění zaniká vyřazením železničního vozidla. o vyřazení musí být zpraven úřad, který provozní oprávnění udělil.

§ 11 V ostatních náležitostech se postup při technické admisi řídí vnitrostátním právem smluvního státu, ve kterém je žádost o technickou admisi podána.

Článek 11
Certifikáty

§ 1 Konstrukční admise a provozní oprávnění se zaznamenávají do oddělených dokumentů s následujícím označením: „Certifikát o konstrukční admisi“ a „Certifikát o oprávnění k provozu“.

§ 2 Certifikát o konstrukční admisi musí obsahovat následující údaje:

a) výrobce vzoru železničního vozidla;

b) všechny technické vlastnosti potřebné k identifikaci vzoru vozidla;

c) popřípadě zvláštní dopravní podmínky, za nichž lze vzor vozidla a vozidlo odpovídající vzoru provozovat.

§ 3 Certifikát o oprávnění k provozu musí obsahovat následující údaje:

a) držitele železničního vozidla;

b) všechny technické vlastnosti potřebné k identifikaci železničního vozidla, což lze uvést i odkazem na certifikát o konstrukční admisi;

c) popřípadě zvláštní dopravní podmínky, za kterých vozidlo smí jezdit;

d) popřípadě dobu platnosti;

e) prohlídky železničního vozidla a ostatní předepsané technické kontroly jednotlivých konstrukčních částí a určitých technických agregátů vozidla předepsané v přílohách Jednotných právních předpisů APTU, ve zvláštních podmínkách připuštění při použití článku 7 §§ 2 nebo 3 a v předpisech přílohy k RID o konstrukci a vybavení.

§ 4 Certifikáty se vytisknou nejméně ve dvou jazycích, z nichž alespoň jeden musí být některým z pracovních jazyků Organizace.

Článek 12
Jednotné vzory

§ 1 Organizace předepíše jednotné vzory pro „Certifikát o konstrukční admisi“ a „Certifikát o provozním oprávnění“. Tyto vzory vypracuje a rozhodne o nich Odborná komise pro technické otázky.

§ 2 Článek 35 §§ 1 a 3 až 5 Úmluvy platí přiměřeně.

Článek 13
Databanka

§ 1 Pro železniční vozidla, která jsou zařazena do provozu v mezinárodní dopravě, se zřizuje a vede databanka v odpovědností Organizace.

§ 2 Příslušné úřady nebo případně zařízení, na které bylo přeneseno udílení provozních oprávnění, bezodkladně zprostředkují Organizaci údaje nutné pro účely těchto Jednotných právních předpisů, pokud jde o vozidla, která jsou připuštěna do provozu v mezinárodní dopravě. Odborná komise pro technické otázky stanoví, které údaje jsou nutné. Pouze tyto údaje se ukládají v databance. Vyřazení, úřední odstavení, odebrání provozních oprávnění nebo změny na vozidle, které se odchylují od konstrukčního vzoru, je nutno v každém případě sdělit Organizaci.

§ 3 Údaje uložené v databance představují pouze vyvratitelný důkaz, pokud jde o technickou admisi železničního vozidla.

§ 4 Uložené údaje jsou k dispozici pro informaci:

a) smluvním státům,

b) železničním dopravním podnikům se sídlem ve smluvním státě, které se podílejí na mezinárodní dopravě,

c) provozovatelům infrastruktury se sídlem ve smluvním státě, po jejichž infrastruktuře se provádí mezinárodní doprava,

d) výrobcům železničních vozidel, pokud jde o jejich vozidla,

e) držitelům železničních vozidel, pokud jde o jejich vozidla.

§ 5 V příloze k těmto Jednotným právním předpisům se stanoví, ke kterým údajům a za jakých podmínek mají oprávněné osoby uvedené v § 4 přístup. Tato příloha je součástí těchto Jednotných právních předpisů. Její znění schválí Revizní komise podle postupu předvídaného v článku 16, 17 a 33 § 4 Úmluvy.

Článek 14
Nápisy a znaky

§ 1 Vozidla připuštěná k mezinárodní dopravě je nutno opatřit:

a) znakem, který ozřejmí, že podle těchto Jednotných právních předpisů jsou připuštěna k mezinárodní přepravě, a

b) ostatními nápisy a znaky, které jsou předepsány v přílohách Jednotných právních předpisů APTU.

§ 2 Odborná komise pro technické otázky stanoví přechodné lhůty, po které smějí jezdit vozidla připuštěná k mezinárodní dopravě ještě s nápisy a znaky, které se odchylují od nápisů a znaků předepsaných v § 1 písm. a).

§ 3 Článek 35 §§ 1 a 3 až 5 Úmluvy platí přiměřeně.

Článek 15
Údržba

Železniční vozidla a ostatní železniční materiál je nutno udržovat tak, aby jejich stav žádným způsobem neohrožoval bezpečnost provozu a ekologickou únosnost jejich zařazení do provozu nebo jejich používání v mezinárodní dopravě ani zdraví obyvatelstva. K tomuto účelu je nutné železniční vozidla podrobit prohlídkám a údržbářským pracím, předepsaným v přílohách Jednotných právních předpisů APTU, ve zvláštních podmínkách připuštění při použití článku 7 §§ 2 nebo 3 nebo v předpisech přílohy k RID o konstrukci a vybavení.

Článek 16
Nehody a těžká poškození

§ 1 V případě nehody nebo těžkého poškození železničního vozidla jsou provozovatelé infrastruktury, případně společně s držiteli, jakož i dotčenými železničními dopravními podniky povinni

a) bezodkladně učinit všechna opatření nutná k tomu, aby nadále byla zajištěna bezpečnost, ekologická únosnost železničního provozu a zdraví obyvatelstva a

b) zjistit příčiny nehody nebo těžkého poškození.

§ 2 Za těžce poškozené se považuje vozidlo, nemůže-li být jednoduchým způsobem uvedeno do takového stavu, aby mohlo jet na vlastních kolech ve vlaku, aniž by ohrozilo provoz.

§ 3 Nehody a těžká poškození je nutné bezodkladně sdělit úřadu, který udělil provozní oprávnění. Tento úřad může vyžadovat předvedení poškozeného, případně již zprovozněného vozidla, aby mohl přezkoušet platnost uděleného provozního oprávnění. Řízení k udělení provozního oprávnění je případně nutné provést znova.

§ 4 Příslušné úřady smluvních států zpraví Organizaci o příčinách nehod a těžkých poškození vozidel v mezinárodní dopravě. Odborná komise pro technické otázky může na žádost smluvního státu zkoumat příčiny těžkých nehod v mezinárodní dopravě s ohledem na případné další zdokonalování konstrukčních a provozních předpisů pro železniční vozidla a pro ostatní železniční materiál v přílohách Jednotných právních předpisů APTU.

Článek 17
Odstavení a zamítnutí vozidel

Úřad příslušný podle článku 5, jiný železniční dopravní podnik nebo provozovatel železniční infrastruktury nesmějí zamítnout nebo odstavit vozidla, jsou-li dodržena ustanovení těchto Jednotných právních předpisů, předpisů příloh Jednotných právních předpisů APTU, zvláštní podmínky připuštění při použití článku 7 §§ 2 nebo 3, jakož i předpisy přílohy k RID o konstrukci a vybavení.

Článek 18
Nedodržení předpisů

§ 1 S výhradou § 2 a článku 10 § 9 písm. c) se právní důsledky, které vyplývají z nedodržení těchto Jednotných právních předpisů, jakož i předpisů příloh Jednotných právních předpisů APTU řídí vnitrostátním právem smluvního státu, jehož příslušný úřad udělil provozní oprávnění, včetně kolizních norem.

§ 2 Civilní a trestně právní důsledky, které vyplývají z nedodržení těchto Jednotných právních předpisů, jakož i předpisů příloh Jednotných právních předpisů APTU, se řídí, pokud jde o infrastrukturu, vnitrostátním právem smluvního státu, ve kterém má sídlo provozovatel infrastruktury, včetně kolizních norem.

Článek 19
Odlišnost názorů

Dva nebo více smluvních států mohou předložit Odborné komisi pro technické otázky odlišné názory týkající se technické admise železničních vozidel a ostatního železničního materiálu, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, nemohou-li je odstranit cestou přímých jednání. Tyto odlišné názory lze podle postupu předvídaného v oddíle V Úmluvy předložit také rozhodčímu soudu.