

**ЗАКОН**  
**О ПОТВРЂИВАЊУ ПРОТОКОЛА ОД 3. ЈУНА**  
**1999. ГОДИНЕ О ИЗМЕНАМА КОНВЕНЦИЈЕ**  
**О МЕЂУНАРОДНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ**  
**ПРЕВОЗИМА (СОТИФ) ОД 9. МАЈА 1980.**  
**ГОДИНЕ (ПРОТОКОЛ ИЗ 1999) И**  
**КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ**  
**ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (СОТИФ) ОД 9.**  
**МАЈА 1980. ГОДИНЕ У ВЕРЗИЈИ НА**  
**ОСНОВУ ПРОТОКОЛА О ИЗМЕНАМА ОД 3.**  
**ЈУНА 1999. ГОДИНЕ**

**(Сл. гласник РС бр. 102/07 , Сл. гл. РС - Међународни уговори бр.**  
**1/10 , 2/13 - др. пропис)**

**Пречишћен текст закључно са изменама из Сл. гл. РС - Међународни уговори**  
**бр. 2/13 које су у примени од 01/03/2013**

**Члан 1.**

Потврђује се Протокол од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенција о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године, усвојене на Петој Генералној скупштини Међувладине организације за међународне превозе железницама (ОТИФ) одржане у Виљнусу 23. маја до 3. јуна 1999. године, у оригиналу на француском, немачком и енглеском језику.

**Члан 2.**

Текст Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године (Протокола из 1999. године) и Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године, у оригиналу на француском језику и у преводу на српски језик гласи:

# **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) lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés. est atteint

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

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

## **Article 21**

### **Secrétaire général**

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

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

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment:

- a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);
- b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;
- c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);
- d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
- f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);
- g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;
- h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);
- i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
- j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;

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

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

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

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

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

## **Article 22**

### **Personnel de l'Organisation**

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

## **Article 23**

### **Bulletin**

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

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

## **Article 24**

### **Listes des lignes**

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

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

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

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

a) la liste des lignes ferroviaires CIV,

b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont

inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

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

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

## **Titre IV**

### **Finances**

#### **Article 25**

#### **Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion**

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

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

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

#### **Article 26**

#### **Financement des dépenses**

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

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

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

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

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

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

- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;
- b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

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

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

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

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

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

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

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

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

## **Article 27**

### **Vérification des comptes**

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

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

- a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
- b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
- c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
- d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
- e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3 Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

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

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

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

- a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;
- b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;
- c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;
- d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

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

- a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;
- b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant:
  - 1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;

2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;
  3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
  4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
  5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;
- c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple:
1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
  2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
  3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
  4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
  5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
  6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
  7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;
- d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

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

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

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

## **Titre V**

### **Arbitrage**

#### **Article 28**

#### **Compétence**

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

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

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

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

#### **Article 29**

#### **Compromis. Greffe**

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- a) l'objet du différend,
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

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

#### **Article 30**

#### **Arbitres**

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

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

ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

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

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

### **Article 31**

## **Procédure. Frais**

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

- a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

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

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

### **Article 32**

## **Prescription. Force exécutoire**

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

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

## **Titre VI**

## **Modification de la Convention**

### **Article 33**

## **Compétence**

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

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

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

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

- a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;
- b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 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 automobile 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. Lors-qu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le

dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

## **Article 2**

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

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

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

## **Article 3**

### **Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) "véhicule" désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

## **Article 4**

### **Dérogations**

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

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

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

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

## **Article 5**

### **Droit contraignant**

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

## **Titre II**

### **Conclusion et exécution du contrat de transport**

## **Article 6**

### **Contrat de transport**

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

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

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

## **Article 7**

### **Titre de transport**

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

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

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

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

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

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

## **Article 8**

### **Paiement et remboursement du prix de transport**

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

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

## **Article 9**

### **Droit au transport. Exclusion du transport**

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

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

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

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
- b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,

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

## **Article 10**

### **Accomplissement des formalités administratives**

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

## **Article 11**

### **Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée**

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

## **Titre III**

### **Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules**

#### **Chapitre I**

##### **Dispositions communes**

###### **Article 12**

###### **Objets et animaux admis**

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

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

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

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

###### **Article 13**

###### **Vérification**

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

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

###### **Article 14**

###### **Accomplissement des formalités administratives**

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

## **Chapitre II**

### **Colis à main et animaux**

#### **Article 15**

#### **Surveillance**

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

## **Chapitre III**

### **Bagages**

#### **Article 16**

#### **Expédition des bagages**

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

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

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

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

#### **Article 17**

#### **Bulletin de bagages**

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

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

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

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

#### **Article 18**

### **Enregistrement et transport**

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

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

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

## **Article 19**

### **Paiement du prix pour le transport des bagages**

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

## **Article 20**

### **Marquage des bagages**

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

- a) son nom et son adresse,
- b) le lieu de destination.

## **Article 21**

### **Droit de disposer des bagages**

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

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

## **Article 22**

### **Livraison**

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

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

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

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

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

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

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

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

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

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

## **Chapitre IV**

### **Véhicules**

#### **Article 23**

#### **Conditions de transport**

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

#### **Article 24**

#### **Bulletin de transport**

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

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

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

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

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

## **Article 25**

### **Droit applicable**

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

## **Titre IV**

### **Responsabilité du transporteur**

#### **Chapitre I**

### **Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs**

## **Article 26**

### **Fondement de la responsabilité**

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

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
- c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour

le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

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

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

#### **Article 27**

### **Dommmages-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**

### **Dommmages-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 ferryboat, 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'observation 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 jus-qu'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 témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

#### **Article 47**

#### **Droit applicable**

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

### **Chapitre IV**

## **Dispositions communes**

### **Article 48**

#### **Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

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

### **Article 49**

#### **Conversion et intérêts**

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

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

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

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

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

### **Article 50**

#### **Responsabilité en cas d'accident nucléaire**

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

### **Article 51**

#### **Personnes dont répond le transporteur**

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

## **Article 52**

### **Autres actions**

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

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

## **Titre V**

### **Responsabilité du voyageur**

#### **Article 53**

#### **Principes particuliers de responsabilité**

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu
  1. des articles 10, 14 et 20,
  2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
  3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

ou

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

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

## **Titre VI**

### **Exercice des droits**

#### **Article 54**

#### **Constataion de perte partielle ou d'avarie**

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

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

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

## **Article 55**

### **Réclamations**

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

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

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

## **Article 56**

### **Transporteurs qui peuvent être actionnés**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 57**

### **For**

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

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

#### **Article 58**

### **Extinction de l'action en cas de mort et de blessures**

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

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

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

#### **Article 59**

### **Extinction de l'action née du transport des bagages**

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

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

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

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
  2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
  2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;
- c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

## **Article 60**

### **Prescription**

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

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

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

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

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

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

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la

restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

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

## **Titre VII**

### **Rapports des transporteurs entre eux**

#### **Article 61**

#### **Partage du prix de transport**

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

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

#### **Article 62**

#### **Droit de recours**

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

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

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

#### **Article 63**

#### **Procédure de recours**

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis

à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

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

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

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

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

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

## **Article 64**

### **Accords au sujet des recours**

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

# **RÈGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES (CIM - APPENDICE B À LA CONVENTION)**

## **Titre premier**

### **Généralités**

#### **Article premier**

### **Champ d'application**

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

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

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

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

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

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

- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

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

## **Article 2**

### **Prescriptions de droit public**

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

## **Article 3**

### **Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

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

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

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

d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semiremorques 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, au 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, au 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 au 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 témérement 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 fermer**

§ 1 Dans les transports fermer 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 témérement 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 témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;

d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2 La prescription court pour l'action:

a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

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

c) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

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

## **Titre V**

### **Rapports des transporteurs entre eux**

#### **Article 49**

#### **Décompte**

§ 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

#### **Article 50**

#### **Droit de recours**

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

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

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

#### **Article 51**

#### **Procédure de recours**

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

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

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

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

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

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

## **Article 52**

### **Conventions au sujet des recours**

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

# **RÈGLEMENT CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES (RID - APPENDICE C À LA CONVENTION)**

## **Article premier**

### **Champ d'application**

§ 1 Le présent Règlement s'applique:

- a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,
- b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

## **Article 2**

### **Exemptions**

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

## **Article 3**

### **Restrictions**

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

#### **Article 4**

### **Autres prescriptions**

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

#### **Article 5**

### **Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles**

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption:

- a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;
- b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'Annexe.

#### **Article 6**

### **Annexe**

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

## **RÈGLES UNIFORMES CONCERNANT LES CONTRATS D'UTILISATION DE VÉHICULES EN TRAFIC INTERNATIONAL FERROVIAIRE (CUV - APPENDICE D À LA CONVENTION)**

#### **Article premier**

### **Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

## **Article 2**

### **Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme:

- a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

## **Article 3**

### **Signes et inscriptions sur les véhicules**

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule:

- a) l'indication du détenteur;
- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;
- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

## **Article 4**

### **Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule**

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

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

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

## **Article 5**

### **Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

## **Article 6**

### **Présomption de perte d'un véhicule**

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en 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) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;
- c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;
- d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;
- e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;
- f) "licence" désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,
  - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
  - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée, répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

### **Article 4**

## **Droit contraignant**

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

## **Titre II**

### **Contrat d'utilisation**

#### **Article 5**

#### **Contenu et forme**

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes:

- a) l'infrastructure à utiliser,
- b) l'étendue de l'utilisation,
- c) les prestations du gestionnaire,
- d) les prestations du transporteur,
- e) le personnel à employer,
- f) les véhicules à utiliser,
- g) les conditions financières.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

#### **Article 6**

#### **Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire**

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

#### **Article 7**

## **Durée du contrat**

§ 1 Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.

§ 2 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque:

- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
  - 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contrevaletur d'usage pour un mois ou
  - 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contrevaletur 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**

### **Dommmages-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 a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

## **Article 10**

### **Abrogation de l'Unité Technique**

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des

Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de la dite 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.

## **ПРОТОКОЛ ОД 3. ЈУНА 1999. ГОДИНЕ О ИЗМЕНАМА КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (СОТИФ) ОД 9. МАЈА 1980. ГОДИНЕ (ПРОТОКОЛ ИЗ 1999)**

На основу чл. 6. и 19, тачка 2, Конвенције о међународним железничким превозима, потписане у Берну 9. маја 1980. године, у даљем тексту: "СОТИФ 1980", пета Генерална скупштина Међувладине организације за међународни железнички превоз (ОТИФ) одржана је у Виљнусу од 26. маја до 3. јуна 1999. године.

Генерална скупштина,

- Уверена у неопходност и значај међувладине организације која се, колико је то могуће, бави свим аспектима међународног железничког превоза на нивоу држава,

- имајући у виду да је за ове сврхе, и водећи притом рачуна да COTIF примењује 39 држава у Европи, Азији и Африци као и железничка предузећа у овим државама, OTIF најпогодија организација,
- имајући у виду неопходност развоја COTIF-а из 1980, односно Једнообразних правила CIV и Једнообразних правила CIM, да би се ускладио са новим потребама међународног железничког превоза,
- имајући у виду да је због безбедности током превоза опасних материја у међународном железничком превозу неопходно трансформисати RID у режим јавног права чија примена не би више зависила од закључивања уговора о превозу који подлеже Једнообразним правилима,
- имајући у виду да је због политичких, економских и правних промена до којих је дошло у многим државама-чланицама, почев од потписивања Конвенције, 9. маја 1980. године, неопходно утврдити и развити јединствене одредбе које би обухватале остале правне области које су од значаја за међународни железнички превоз,
- имајући у виду да државе треба да усвоје, водећи при том рачуна о јавном интересу од посебног значаја, ефикасније мере у циљу уклањања препрека које постоје приликом преласка границе у међународном железничком превозу,
- имајући у виду да, у интересу међународног железничког превоза, треба актуелизовати постојеће конвенције и мултилатералне међународне споразуме у области железничког превоза, у случају потребе, треба их унети у Конвенцију,

одлучила је како следи:

#### **Члан 1.**

### **Нова верзија Конвенције**

Конвенција COTIF 1980. се мења у складу са верзијом која је дата у прилогу и која представља саставни део овог Протокола.

#### **Члан 2.**

### **Привремени депозитар**

1. Дужности владе депозитара које су предвиђене чл. од 22. до 26. COTIF 1980. преузима OTIF у својству привременог депозитара одмах по потписивању овог Протокола до датума његовог ступања на снагу.

2. Привремени депозитар обавештава државе чланице:

- а) о потписивању овог Протокола и о депоновању инструмената за ратификацију, прихватање и одобрење односно приступање,
- б) о датуму када Протокол ступа на снагу применом члана 4 ,

и треба да преузме остале дужности депозитара као што је наведено у Делу VII Бечке конвенције о уговорном праву од 23. маја 1969. године.

#### **Члан 3.**

## **Потписивање. Ратификација. Прихватање. Одобрење. Приступање**

1. Протокол је отворен за потписивање свим државама чланицама до 31. децембра 1999. године. Потписивање ће се обавити у Берну код привременог депозитара.
2. У складу са чланом 20, тачка 1. СОТИФ 1980, овај Протокол треба да буде ратификован, прихваћен односно одобрен. Инструменти за ратификацију, прихватање односно одобрење треба да буду што пре депоновани код привременог депозитара.
3. Државе-чланице које не потпишу овај Протокол у року предвиђеном у тачки 1, као и државе чији је захтев за приступање СОТИФ-у 1980. уредно примљен у складу са чланом 23, тачка 2. СОТИФ-а, могу да приступе овом Протоколу, пре његовог ступања на снагу, депонујући инструмент за приступање код привременог депозитара.
4. Приступање неке државе СОТИФ-у 1980. у складу са чланом 23. СОТИФ-а, која је предала захтев после почетка рока за потписивање овог Протокола, али пре његовог ступања на снагу, сматраће се као приступање СОТИФ-у 1980. као и Конвенцији у верзији која је дата у Прилогу овог протокола.

### **Члан 4.**

## **Ступање на снагу**

1. Овај протокол ступа на снагу првог дана трећег месеца после месеца у коме је привремени депозитар обавестио државе чланице о депоновању инструмената чиме су испуњени услови из члана 20, тачка 2. СОТИФ-а 1980. Као државе-чланице у смислу овог члана 20, тачка 2. СОТИФ-а сматраће се оне државе које су, у тренутку доношења одлуке пете Генералне скупштине, биле државе - чланице и које су то и у тренутку испуњења услова за ступање на снагу овог протокола.
2. Међутим, члан 3. се примењује од почетка рока за потписивање овог протокола.

### **Члан 5.**

## **Изјаве и резерве**

Изјаве и резерве предвиђене чланом 42, тачка 1. Конвенције у верзији која је дата у прилогу овог Протокола, могу бити дате или поднете у било ком тренутку чак и пре ступања на снагу овог протокола. Оне почињу да важе од тренутка ступања на снагу овог протокола.

### **Члан 6.**

## **Прелазне одредбе**

1. Генерални секретар ОТИФ-а, најкасније шест месеци после ступања на снагу овог Протокола, сазива Генералну скупштину у циљу:

- а) одређивања чланова Управног одбора за наредни период (члан 14. тачка 2, под б) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог протокола), и, у случају потребе, одлучивања о престанку мандата актуелног Управног одбора,

б) утврђивања, за период од шест година, максималног износа трошкова организације током сваког од буџетских периода ( члан 14 , тачка 2, под е) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог протокола), и

ц) спровођења, у случају потребе, избора Генералног секретара ( члан 14 , тачка 2, под ц) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог протокола).

2. Генерални секретар ОТИФ-а, најкасније три месеца после ступања на снагу овог протокола, сазива Комисију стручњака за техничка питања.

3. Након ступања на снагу овог протокола, мандат Управног одбора, који је утврђен у складу са чланом 6 , тачка 2, под б) СОТИФ-а 1980, истиче на дан утврђен од стране Генералне скупштине, и тај датум мора да се поклопи са датумом почетка мандата чланова и заменика чланова Управног одбора које је одредила Генерална скупштина ( члан 14 , тачка 2, под б) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог Протокола).

4. Мандат генералног директора Централног бироа, који траје у тренутку ступања на снагу овог Протокола, престаје по истеку периода на који је именован у складу са чланом 7 , тачка 2, под д) СОТИФ-а 1980. Почев од тренутка ступања на снагу овог Протокола, он обавља дужност Генералног секретара.

5. Одредбе чл. 6 , 7. и 11. СОТИФ-а 1980. примењују се и после ступања на снагу овог Протокола у погледу следећег:

а) провера рачуна и усвајање годишњег обрачуна Организације,

б) утврђивања коначног износа удела држава чланица у трошковима Организације,

ц) плаћања удела,

д) максималног износа трошкова Организације за петогодишњи период, који се утврђује пре ступања на снагу овог Протокола,

Одредбе под а) до ц) односе се на годину током које овај Протокол ступа на снагу као и на ону годину која претходи тој години.

6. Коначни износи удела држава чланица који се плаћају за годину током које овај Протокол ступа на снагу, израчунавају се на основу члана 11 , тачка 1. СОТИФ-а 1980.

7. На захтев државе чланице, чији је удео израчунат на основу члана 26. Конвенције у верзији која је дата у прилогу овог протокола и већи је од износа за 1999. годину, Генерална скупштина може да утврди износ удела те државе за три године које следе после године у којој овај протокол ступа на снагу, водећи рачуна о следећим принципима:

а) основа за утврђивање привременог износа удела је минимални износ удела на основу члана 26 , тачка 3. или износ удела за 1999. годину ако је већи од минималног износа удела,

б) износ удела се сукцесивно усклађује током највише три фазе да би се дошло до коначног износа удела израчунатог на основу горе наведеног члана 26 .

Ова одредба се не примењује на државе - чланице које дугују минимални износ удела који, у сваком случају, треба да се плати.

8. Уговори о превозу путника или робе у међународном превозу између држава чланица, који су закључени у складу са Једнообразним правилима CIV 1980. или Једнообразним правилима CIM 1980, и даље су подређени Јединственим прописима који важе у тренутку закључивања уговора чак и после ступања на снагу овог протокола.

9. Обавезујуће одредбе Јединствених правила CUV и Јединствених правила CUI примењују се на уговоре који су закључени пре ступања на снагу овог протокола након једне године после његовог ступања на снагу.

## **Члан 7.**

### **Текст Протокола**

1. Овај протокол је закључен и потписан на француском, немачком и енглеском језику. У случају одступања, меродаван је једино текст на француском језику.

2. На предлог једне од односних држава чланица, Организација може да објави званичне преводе овог протокола на осталим језицима, уколико је неки од тих језика званични језик на територији бар две државе чланице. Ови преводи се раде у сарадњи са надлежним службама односних држава чланица.

У циљу потврде наведеног, доле потписани опуномоћеници, који су пуноправно овлашћени од стране својих влада, потписали су овај Протокол.

Сачињено у Виљуусу, 3. јуна 1999. године, у једном оригиналном примерку на сваком од следећих језика: француском, немачком и енглеском; ови примерци су депоновани у Архиву ОТИФ-а. Свакој држави чланици доставиће се по једна оверена копија.

За Републику Албанију:

За Народну Демократску Републику Алжир:

За Савезну Републику Немачку:

За Републику Аустрију:

За Краљевину Белгију:

За Босну и Херцеговину:

За Републику Бугарску:

За Републику Хрватску:

За Краљевину Данску:

За Краљевину Шпанију:

За Финску:

За Републику Француску:

За Уједињено Краљевство Велике Британије и Северне Ирске:

За Грчку:

За Републику Мађарску:

За Ирак:

За Исламску Републику Иран:  
За Републику Ирску:  
За Републику Италију:  
За Републику Либан:  
За Кнежевину Лихтенштајн:  
За Републику Литванију:  
За Војводство Луксембург:  
За Бившу Југословенску Републику Македонију:  
За Краљевину Мароко:  
За Кнежевину Монако:  
За Краљевину Норвешку:  
За Краљевину Холандију:  
За Републику Пољску:  
За Републику Португалију:  
За Републику Румунију:  
За Републику Словачку:  
За Републику Словенију:  
За Краљевину Шведску:  
За Швајцарску Конфедерацију:  
За Арапску Републику Сирију:  
За Републику Чешку:  
За Републику Тунис:  
За Републику Турску:

**КОНВЕНЦИЈА О МЕЂУНАРОДНИМ  
ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (СОТИФ) ОД 9.  
МАЈА 1980. ГОДИНЕ У ВЕРЗИЈИ НА ОСНОВУ  
ПРОТОКОЛА О ИЗМЕНАМА ОД 3. ЈУНА 1999.  
ГОДИНЕ**

**ДЕО I**

**ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

**Члан 1.**

**Међувладина организација**

1. Стране у овој конвенцији образују, као државе чланице, Међувладину организацију за међународне железничке превозе ( ОТИФ), даље у тексту: "Организација".
2. Седиште Организације налази се у Берну. Генерална скупштина може донети одлуку о премештању седишта у друго место у једној од држава чланица.
3. Организација је правно лице. Она има способност да нарочито закључује уговоре, стиче и отуђује непокретна и покретна добра и да води спорове на суду.
4. Организација, њено особље, стручњаци којима се обрати и представници држава чланица, уживају привилегије и имунитете потребне за обављање њихових дужности, под условима утврђеним у Протоколу приложеном уз Конвенцију, чији је он саставни део.
5. Односи између Организације и државе домаћина регулишу се споразумом о седишту.
6. Радни језици Организације су француски, немачки и енглески. Генерална скупштина може увести и друге радне језике.

## **Члан 2.**

### **Циљ организације**

1. Циљ организације је унапређење, побољшање и олакшање међународног железничког превоза у сваком погледу и у том циљу посебно:
  - а) успостављање јединственог правног система за следеће правне области:
    1. Уговор о превозу путника и робе у директном међународном железничком превозу укључујући додатне превозе осталим превозним средствима као предмет јединственог уговора.
    2. Уговор о употреби кола као превозног средства у међународном железничком превозу.
    3. Уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком превозу.
    4. Превоз опасне робе у међународном железничком превозу.
  - б) допринос што бржем отклањању препрека на граничним прелазима у међународном железничком превозу водећи рачуна о посебним јавним интересима уколико су узроци тих препрека у оквиру државне надлежности,
  - ц) допринос интероперабилности и хармонизацији технике у области железнице вредновањем техничких стандарда и прихватањем јединствених техничких прописа,
  - д) утврђивање јединственог поступка за технички пријем железничких возила и других средстава за употребу у међународном превозу,
  - е) контрола примене и спровођење свих правних прописа утврђених у оквиру Организације као и датих препорука,
  - ф) развој јединственог правног система, правила и поступака наведених под а) до е), узимајући у обзир правне, економске и техничке промене.

## 2. Организација може

- а) у оквиру циља наведеног под тачком 1. да израђује друга јединствена правила,
- б) стварати оквири унутар којих државе чланице могу израђивати друге међународне конвенције чији би циљ био развој, побољшање или олакшање међународног железничког превоза.

## Члан 3.

### Међународна сарадња

1. Државе чланице ОТИФ-а се обавезују да ће своју међународну сарадњу из области железничког превоза концентрисати начелно у оквиру Организације и то у мери у којој постоји повезаност задатака који су јој поверени у складу са чл. 2. и 4. Да би овај циљ оствариле, државе чланице се обавезују да ће предузети све неопходне и корисне мере у циљу адекватног прилагођавања постојећих мултилатералних међународних конвенција и споразума, у којима су оне уговорне стране, а које се тичу међународне сарадње у железничком превозу и које дају другим владиним и невладиним организацијама задатке који се поклапају са задацима Организације.
2. Обавезе које произлазе из тачке 1. за државе чланице, које су истовремено и чланице Европске заједнице или уговорне државе у Споразуму о европском економском простору, немају предност у односу на обавезе које произлазе из чланства у Европској заједници или Споразуму о европском економском простору.

## Члан 4.

### Преузимање и преношење функција

1. На основу одлуке Генералне скупштине Организација може, на основу циљева наведених у члану 2, преузети функције, средства и обавезе које јој пренесу друге међувладине организације на основу уговора са овим организацијама.
2. На основу одлуке Генералне скупштине Организација може пренети функције, средства и обавезе на друге међувладине организације, на основу уговора са овим организацијама.
3. На основу сагласности Управног одбора, Организација може преузети административне функције, које су у вези са њеним циљевима, од држава чланица уколико јој те државе то повере. Трошкове Организације који настану преносом тих функција, сноси држава о којој је реч.

## Члан 5.

### Посебне обавезе држава чланица

1. Државе чланице су сагласне да преузму све потребне мере у циљу олакшавања и убрзавања међународног железничког превоза. У том циљу свака држава чланица се обавезује, у оквиру својих могућности, да:
  - а) одстрани сваки непотребан поступак,
  - б) поједностави и усагласи већ постојеће формалности, и

- ц) поједностави граничне контроле.
2. У циљу олакшавања и побољшавања међународног железничког превоза државе чланице су сагласне да дају свој допринос, како би се постигла највећа могућа уједначеност прописа, стандарда, поступака и метода организације у вези са железничким возним средствима, железничким особљем, железничком инфраструктуром и помоћним услугама.
3. Државе чланице су сагласне да олакшају закључивање уговора између управљача инфраструктуре, у циљу оптимизације међународног железничког превоза.

## **Члан 6.**

### **Јединствена правила**

1. Уколико нису дате изјаве или резерве у складу са чланом 42. тачка 1. први став, у међународном железничком превозу, као и код техничког пријема железничких возних средстава која се користе у међународном превозу, примењује се следеће:
- а) Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника ( CIV), Додатак А Конвенције,
  - б) Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе ( CIM), Додатак Б Конвенције,
  - ц) Правилник о међународном железничком превозу опасне робе ( RID), Додатак Ц Конвенције,
  - д) Јединствена правила за уговоре о коришћењу кола у међународном железничком превозу ( CUV), Додатак Д Конвенције,
  - е) Јединствена правила за уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком превозу ( CUI), Додатак Е Конвенције,
  - ф) Јединствена правила о признавању техничких стандарда и усвајању јединствених техничких прописа који се примењују на железничка возна средства намењена за коришћење у међународном превозу ( APTU), Додатак Ф Конвенције,
  - г) Јединствена правила о техничком пријему железничких возних средстава која се користе у међународном превозу ( ATMF), Додатак Г Конвенције,
  - х) остали јединствени правилници које Организација израђује на основу члана 2. тачка 2. под а), а који представљају додатке Конвенције.
2. Јединствена правила и правилници, са својим прилозима, наведени у тачки 1, чине саставни део Конвенције.

## **Члан 7.**

### **Дефиниција појма "Конвенција"**

У даљем тексту израз "Конвенција" односи се на Конвенцију у ужем смислу, на Протокол наведен у члану 1. тачка 4. и додатке са њиховим прилозима, наведене у члану 6.

## **ДЕО II**

## ЗАЈЕДНИЧКЕ ОДРЕДБЕ

### Члан 8.

#### Унутрашње право

1. Код тумачења и примене Конвенције мора се водити рачуна о њеном карактеру међународног права и неопходности јединства.
2. У недостатку одредаба у Конвенцији, примењује се унутрашње право.
3. Под унутрашњим правом подразумева се право државе у којој има лац права остварује своја права, укључујући и правила о сукобу закона.

### Члан 9.

#### Обрачунска јединица

1. Обрачунска јединица предвиђена у Јединственим правилима је специјално право вучења које примењује Међународни монетарни фонд.
2. Вредност домаће валуте државе чланице која је члан Међународног монетарног фонда, у специјалном праву вучења, израчунава се према поступку који примењује Међународни монетарни фонд у свом пословању и трансакцијама.
3. Вредност домаће валуте државе чланице која није и чланица Међународног монетарног фонда, у специјалном праву вучења, израчунава се на начин који утврди та држава. Ово израчунавање мора да изрази у домаћој валути стварну вредност што је могуће ближе оној која би се добила применом тачке 2.
- 4. Сваки пут када се измени њихов поступак израчунавања, односно вредност њихове домаће валуте у односу на обрачунску јединицу, државе чланице саопштавају Генералном секретару свој поступак за израчунавање према тачки**
- 3. Генерални секретар обавештава остале државе чланице о овим саопштењима.**
5. Износ изражен у обрачунској јединици обрачунава се у домаћу валуту државе односног суда. Прерачунавање се врши у складу са вредношћу одговарајуће валуте на дан судске одлуке или на дан договорен између страна.

### Члан 10.

#### Допунске одредбе

1. Две или више држава чланица или два или више превозника могу донети допунске одредбе у циљу извршења Јединствених правила CIV и CIM, а које не смеју одступати од ових Јединствених правила.
2. Допунске одредбе из тачке 1. ступају на снагу и објављују се на начин предвиђен законима и прописима сваке државе. Допунске одредбе држава и њихово ступање на снагу саопштавају се Генералном секретару Организације. Генерални секретар обавештава остале државе чланице о овим саопштењима.

### Члан 11.

#### Јемство за обезбеђење трошкова

Јемство за обезбеђење плаћања судских трошкова не може се захтевати приликом подношења тужбе суду која се заснива на Јединственим правилима CIV, CIM, CUV и CUI.

## **Члан 12.**

### **Извршење пресуде. Забране**

1. Када пресуде које је изрекао надлежни суд на основу одредаба Конвенције, у контрадикторном поступку или у одсуству, постану извршне по законима које је тај суд применио, оне постају извршне и у свакој другој држави чланици чим се испуне формалности прописане у држави у којој треба да буду извршене. Ревизија суштине спора није допуштена. Ове одредбе се, такође, примењују и на судска поравнања.
2. Тачка 1. се не примењује на пресуде које су привремено извршне, као ни на пресуде којима би тужилац био осуђен да због одбијања захтева, поред процесних трошкова плати и одштету.
3. На потраживања настала из превоза који подлеже Јединственим правилима CIV или CIM, у корист једног транспортног предузећа према другом, које не припада истој држави чланици, забрана се може ставити само на основу пресуде коју донесе судски орган државе чланице којој припада предузеће-поверилац потраживања на која треба ставити забрану.
4. На потраживања која настану на основу уговора за које се примењују Јединствена правила CUV или CUI, забрана се може ставити само на основу пресуде коју донесе судски орган државе чланице којој припада предузеће-поверилац потраживања на која треба ставити забрану.
5. На железничка возила забрана се може ставити на подручју државе чланице на којој се не налази седиште власника, само на основу пресуде коју донесу судски органи државе у којој власник има седиште. Израз "Носилац права" односи се на сваку особу која је власник или која има право економског располагања железничким возилом као превозним средством.

## **ДЕО Ш**

### **СТРУКТУРА И ФУНКЦИОНИСАЊЕ**

## **Члан 13.**

### **Органи**

1. Организација обавља своју делатност преко следећих органа:
  - а) Генералне скупштине,
  - б) Управног одбора,
  - ц) Ревизионе комисије,
  - д) Комисије стручњака за превоз опасне робе,
  - е) Комисије за поједностављење поступка у железничком превозу,
  - ф) Комисије стручњака за техничка питања,

- г) Генералног секретара.
2. Генерална скупштина може одлучити о оснивању других привремених комисија за посебне задатке.
3. У утврђивању кворума Генералне скупштине или комисија из тачке 1. под ц) до ф), државе чланице које немају право гласа (члан 14. тачка 5, члан 26. тачка 7. или члан 40. тачка 4.) не узимају се у обзир.
4. председавање Генералном скупштином, председавање Управним одбором као и функција Генералног секретара у принципу може се доделити држављанима различитих држава чланица.

#### **Члан 14.**

### **Генерална скупштина**

1. Генералну скупштину чине све државе чланице.
2. Генерална скупштина:
- а) доноси свој унутрашњи Пословник,
  - б) одређује чланове Управног одбора као и заменика сваког члана и бира државу чланицу која председава (члан 15. тач. 1. до 3.),
  - ц) бира Генералног секретара (члан 21. тачка 2.),
  - д) даје смернице за деловање Управног одбора и Генералног секретара,
  - е) утврђује за шестогодишњи период максимални износ који Организација може потрошити у сваком обрачунском периоду (члан 25. ); у другим случајевима даје упутства за ограничења тих расхода за период од највише 6 година,
  - ф) одлучује о премештају седишта Организације (члан 1. тачка 2.),
  - г) одлучује о увођењу других радних језика (члан 1. тачка 6.),
  - х) одлучује о преузимању других задатака од стране Организације (члан 4. тачка 1.), као и преносу задатака на друге међувладине организације (члан 4, тачка 2.),
  - и) одлучује, ако је потребно, о привременом оснивању других комисија за посебне задатке (члан 13. тачка 2.),
  - ј) проверава да ли став државе треба сматрати прећутним отказивањем (члан 26. тачка 7.),
  - к) одлучује да ли ће се ревизија рачуна поверити другој држави чланици, а не оној у којој је седиште Организације (члан 27. тачка 1.),
  - л) одлучује о предлозима измене Конвенције (члан 33. тач. 2 и 3.)
  - м) одлучује о захтевима за приступање који су поднети Генералној скупштини (члан 37. тачка 4.),
  - н) одлучује о условима за приступање регионалних организација за економске интеграције (члан 38. тачка 1.),

о) одлучује о захтевима за придруживање који јој се подносе ( члан 39. тачка 1.),

п) одлучује о распуштању Организације и могућем преносу њених функција на другу међувладину организацију ( члан 43. ),

q) одлучује о другим питањима која се ставе на дневни ред.

3. Генерални секретар сазива Генералну скупштину сваке треће године или на захтев трећине држава чланица или на захтев Управног одбора, као и у случајевима предвиђеним у члану 33. тач. 2. и 3. и члану 37. тачка 4. Он упућује државама чланицама предлог дневног реда најкасније три месеца пре почетка заседања, сагласно условима утврђеним Пословником о раду из тачке 2. под а).

4. У Генералној скупштини кворум је постигнут када је заступљена већина држава чланица ( члан 13. тачка 3.). Државу чланицу може да заступа нека друга држава чланица; међутим, једна држава не може заступати више од једне друге државе.

5. У случају гласања на Генералној скупштини о изменама додатака уз Конвенцију, државе чланице које су, сагласно члану 42. тачка 1. први став, дале изјаве у вези са одређеним додацима, немају право гласа.

6. Генерална скупштина доноси одлуке већином гласова држава чланица заступљених приликом гласања. Међутим, у случајевима тачке 2. под е), ф), г), х), л) и п), као и у случају члана 34. тачка 6, потребна је двотрећинска већина. Ипак, у случају тачке 2. под л) двотрећинска већина је потребна само уколико се ради о изменама Конвенције у ужем смислу, са изузетком чл. 9. и 27. тач. 2 до 10. као и у случају предлога за измену Протокола наведеног у члану 1. тачка 4.

7. На позив Генералног секретара, а уз сагласност већине држава чланица:

а) државе које нису чланице Организације,

б) међународне организације и удружења која су надлежна за питања која се тичу делатности Организације или се баве питањима која су на дневном реду,

могу да присуствују заседањима Генералне скупштине у својству саветодавца.

## **Члан 15.**

### **Управни одбор**

1. Управни одбор сачињава трећина држава чланица.

2. Чланови Одбора и заменици свих чланова као и држава чланица која председава одређују се на период од три године. Састав Одбора одређује се за сваки период, водећи рачуна о правичној географској расподели. Заменик који у току једног периода постане члан Одбора, именује се за члана Одбора у наредном периоду.

3. Ако се једно место упразни или се одузме право гласа неком члану Одбора или ако неки члан не присуствује на два узастопна заседања Одбора, а не побрине се да га сагласно тачки 6. представља други члан, ту функцију ће до краја периода који је у току обављати заменик којег је одредила Генерална скупштина.

4. Са изузетком случаја из тачке 3. ниједна држава чланица не може бити члан Одбора више од два пуна узастопна периода.

## 5. Одбор:

- а) доноси свој правилник о раду;
- б) закључује споразум о седишту;
- ц) доноси Статут о особљу Организације;
- д) именује, водећи рачуна о способностима кандидата и правичној географској расподели, службенике на вишим положајима у Организацији;
- е) доноси Правилник о рачуноводственим и књиговодственим пословима Организације;
- ф) одобрава план рада, буџет, извештај о раду и завршни рачун Организације;
- г) одређује, на основу усвојених завршних рачуна, коначне доприносе које су државе чланице дужне сагласно члану 26. за две претходне календарске године, као и износ аконтације које су државе чланице дужне за текућу и наредну календарску годину сагласно члану 26. тачка 5.;
- х) утврђује задатке Организације који се тичу свих или само неких држава чланица, као и трошкове које због тога сnose те државе чланице ( члан 26. тачка 4.);
- и) утврђује износ за посебне новчане накнаде ( члан 26. тачка 11.);
- ј) издаје посебна упутства за ревизију рачуна ( члан 27. тачка 1.);
- к) одобрава преузимање административних функција од стране Организације ( члан 4. тачка 3.) и одређује посебне доприносе одговарајућих држава чланица;
- л) доставља државама чланицама извештај о раду, завршни рачун као и своје одлуке и препоруке;
- м) саставља и доставља државама чланицама, најкасније два месеца пре почетка заседања Генералне скупштине на коме треба да се одреди састав Одбора ( члан 14. тачка 2. под б), извештај о свом раду као и предлоге за његово обнављање;
- н) надгледа вођење послова Генералног секретара;
- о) стара се о правилној примени Конвенције, од стране Генералног секретара, као и спровођењу одлука које су донели други органи; у овом циљу Одбор може предузети све потребне мере како би се побољшала примена Конвенције и наведених одлука;
- п) разложно обрађује питања која могу да утичу на делатност Организације, а која Одбору подноси држава чланица или Генерални секретар;
- q) решава спорове између држава чланица и Генералног секретара у вези са његовом функцијом као депозитара ( члан 36. тачка 2.);
- р) одлучује о предлозима за суспензију чланства ( члан 40. ).

6. У Одбору кворум је постигнут када је заступљено две трећине његових чланова. Члана одбора може да заступа неки други члан; међутим, један члан не може заступити више од једног другог члана.

7. Одбор доноси одлуке већином гласова заступљених чланова.
8. Уколико другачије не одлучи, Одбор заседа у седишту Организације. Записници са заседања достављају се свим државама чланицама.
9. Председник Одбора:
  - а) сазива Одбор најмање једанпут годишње као и на захтев четири члана или Генералног секретара;
  - б) доставља члановима Одбора предлог дневног реда;
  - ц) решава у својим оквирима и у складу са условима утврђеним у Пословнику хитна питања која се јаве између два заседања;
  - д) потписује Споразум о седишту наведен у тачки 5. под б).
10. Одбор може, у оквиру својих надлежности, давати налоге председнику у циљу извршења одређених посебних задатака.

## **Члан 16.**

### **Остале комисије**

1. Комисије наведене у члану 13. тачка 1. од ц) до ф) и у тачки 2. сачињавају, у принципу, све државе чланице. Када Ревизиона комисија, Комисија стручњака за превоз опасне робе или Комисија стручњака за техничка питања, разматрају и доносе одлуке, у оквиру својих овлашћења, у вези са изменама додатака Конвенцији, државе чланице које су дале изјаву која се односи на додатке о којима се расправља у складу са чланом 42. тачка 1. први став, не могу бити чланови односних комисија.
2. Генерални секретар сазива комисије или на сопствену иницијативу или на захтев пет држава чланица или на захтев Управног одбора. Генерални секретар доставља нацрт дневног реда државама чланицама најмање два месеца пре заседања комисије.
3. Државу чланицу може да заступа нека друга држава чланица; међутим, једна држава не може заступати више од две друге државе.
4. Свака заступљена држава чланица има један глас. Предлог се усваја ако је број гласова "за":
  - а) једнак најмање једној трећини броја држава чланица заступљених у време гласања и
  - б) већи од броја гласова "против".
5. На позив Генералног секретара, а уз сагласност већине држава чланица:
  - а) државе које нису чланице Организације,
  - б) државе чланице које, међутим, нису чланови односне комисије,
  - ц) међународне организације и удружења која су надлежна за питања која се тичу делатности Организације или се баве питањима која су на дневном реду,могу да присуствују заседањима комисија у својству саветодавца.
6. Комисије бирају, за свако заседање или за договорени период, председника и једног или више заменика.

7. Рад се одвија на радним језицима. Садржај оног што је речено на једном од радних језика преводи се на друге радне језике; предлози и одлуке преводе се у целини.

8. Записници садрже кратак преглед рада. Предлози и одлуке се уносе у целини. У погледу одлука меродаван је текст на француском језику. Записници се достављају свим државама чланицама.

9. Комисије могу да образују радне групе које ће се бавити одређеним питањима.

10. Комисије доносе своје правилнике о раду.

#### **Члан 17.**

### **Ревизиона комисија**

1. Ревизиона комисија:

а) одлучује, у складу са чланом 33. тачка 4, о предлозима за измену Конвенције;

б) разматра предлоге који се подносе, сагласно члану 33. тачка 2, Генералној скупштини на одлучивање.

2. У Ревизионој комисији кворум је постигнут када је заступљена већина држава чланица ( члан 13. тачка 3.)

#### **Члан 18.**

### **Комисија стручњака за превоз опасне робе**

1. Комисија стручњака за превоз опасне робе одлучује, сагласно члану 33. тачка 5, о предлозима за измену Конвенције.

2. У Комисији стручњака за превоз опасне робе постигнут је кворум када је заступљена једна трећина држава чланица.

#### **Члан 19.**

### **Комисија за поједностављење поступка у железничком превозу**

1. Комисија за поједностављење поступка у железничком превозу:

а) даје мишљење о свим питањима која се тичу поједностављења преласка границе у међународном железничком превозу;

б) препоручује стандарде, методе, процедуре и поступке у вези са поједностављењем поступка у железничком превозу.

2. У Комисији за поједностављење поступака у железничком превозу постигнут је кворум када је заступљена једна трећина држава чланица.

#### **Члан 20.**

### **Комисија стручњака за техничка питања**

1. Комисија стручњака за техничка питања:

- а) одлучује, сагласно члану 5. Јединствених правила АРТУ, о одобравању техничких стандарда за железничка средства која се користе у међународном превозу;
- б) одлучује, сагласно члану 6. Јединствених правила АРТУ, о усвајању јединствених техничких прописа за конструисање, употребу, одржавање и поступке са железничким средствима која се користе у међународном превозу;
- ц) прати примену техничких стандарда и јединствених техничких прописа за железничка средства која се користе у међународном превозу и разматра њихов развој у циљу њиховог одобравања или усвајања у складу са поступцима предвиђеним у чл. 5. и 6. Јединствених правила АРТУ;
- д) одлучује, сагласно члану 33. тачка 6, о предлозима за измену Конвенције;
- е) бави се и свим другим питањима која јој припадају сагласно Јединственим правилима АРТУ и АТМФ.

2. У Комисији стручњака за техничка питања постигнут је кворум када је заступљена половина држава чланица, у складу са чланом 16. тачка 1. Када Комисија одлучује о одредбама Прилога Јединствених правила АРТУ, државе чланице које су, сагласно члану 35. тачка 4, изнеле примедбе на одредбе о којима се одлучује, или су дале изјаву, сагласно члану 9. тачка 1. Јединствених правила АРТУ, немају право гласа.

3. Комисија стручњака за техничка питања може одобрити техничке стандарде или усвојити јединствене техничке прописе или одбити да их одобри односно усвоји; Комисија их ни у ком случају не може мењати.

## **Члан 21.**

### **Генерални секретар**

1. Генерални секретар обавља функције Секретаријата Организације.
2. Генералног секретара бира Генерална скупштина на период од три године, који се може продужити највише два пута.
3. Генерални секретар мора, нарочито, да:
  - а) обавља функцију Депозитара ( члан 36. );
  - б) заступа Организацију према споља;
  - ц) доставља државама чланицама одлуке Генералне скупштине и комисија ( члан 34. тачка 1. и члан 35. тачка 1.);
  - д) спроводи обавезе које су му поверили други органи Организације;
  - е) разматра предлоге држава чланица за измену Конвенције, при чему се, у случају потребе, обраћа за помоћ стручњацима;
  - ф) сазива Генералну скупштину и друге комисије ( члан 14. тачка 3. и члан 16. тачка 2.);
  - г) благовремено доставља државама чланицама материјале потребне за заседања разних органа;

- х) израђује план рада, предлог буџета и извештај о пословању Организације и подноси их Управном одбору на одобрење ( члан 25. );
- и) руководи финансијама Организације у оквиру одобреног буџета;
- ј) настоји, на захтев једне од заинтересованих страна, да пружањем добрих услуга реши спорове између њих, у вези са тумачењем или применом Конвенције;
- к) даје, на захтев свих заинтересованих страна, мишљење о споровима у вези са тумачењем или применом Конвенције;
- л) обавља функције које су му додељене према Делу V;
- м) прима саопштења и материјале од држава чланица, међународних организација и удружења из члана 16. тачка 5. и предузећа (превозници, управљачи инфраструктуре, итд.) који учествују у међународном железничком превозу, и о томе обавештава, када је то потребно, друге државе чланице, међународне организације и удружења као и предузећа;
- н) руководи особљем Организације;
- о) благовремено обавештава државе чланице о упражњеним радним местима у Организацији;
- п) води и објављује списак линија и услуга из члана 24 .

4. Генерални секретар може и сам дати предлоге за измену Конвенције.

#### **Члан 22.**

### **Особље Организације**

Права и обавезе запослених у Организацији утврђују се Статутом о особљу Организације које доноси Управни одбор сагласно члану 15. тачка 5. под ц).

#### **Члан 23.**

### **Билтен**

1. Организација објављује билтен који садржи службена саопштења као и друга саопштења која су потребна и корисна за примену Конвенције.
2. Материјали за које је, на основу Конвенције одговоран Генерални секретар могу се дати, ако је то потребно, и у облику обавештења у билтену.

#### **Члан 24.**

### **Списак линија**

1. Линије превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима које су наведене у првим члановима Јединствених правила CIV и Јединствених правила CIM на којима се, поред превоза железницом, превоз врши по основу само једног уговора, уписују се у два списка:
  - а) списак линија превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима CIV
  - б) списак линија превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима CIM

2. Железничке пруге оних држава чланица које су доставиле резерву у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила CIV или у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила CIM, уписују се у два списка у складу са том резервом:

- а) списак железничких пруга CIV,
- б) списак железничких пруга CIM.

3. Државе чланице достављају Генералном секретару своја саопштења о уписивању или брисању линија, односно пруга наведених у тач. 1. и 2. Линије превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима наведене у тачки 1, уколико повезују државе чланице, уписују се само уз сагласност тих држава а за брисање такве линије, довољно је саопштење једне од тих држава.

4. Генерални секретар обавештава све државе чланице о упису или брисању неке од линија, односно пруга.

5. Одредбе Конвенције почињу да се примењују на превозе на поморским и унутрашњим воденим путевима наведеним у тачки 1. и превозе на железничким пругама наведеним у тачки 2. по истеку рока од месец дана почев од датума обавештења Генералног секретара о упису. Примена одредби Конвенције на ове превозе престаје по истеку рока од три месеца од датума обавештења Генералног секретара о брисању изузев када је реч о отпочетим превозима који се морају завршити.

## **ДЕО IV**

### **ФИНАНСИРАЊЕ**

#### **Члан 25.**

#### **План рада. Буџет. Обрачуни. Извештај о раду**

1. План рада, буџет и обрачуни Организације обухватају период од две календарске године.
2. Организација објављује извештај о раду најмање сваке две године.
3. Износ трошкова Организације за сваки буџетски период утврђује Управни одбор на предлог Генералног секретара.

#### **Члан 26.**

#### **Финансирање трошкова**

1. Са изузетком тач. 2. до 4. трошкове Организације, који нису покривени другим приходима, покривају државе чланице и то две петине износа на основу система поделе учешћа Уједињених нација, а три петине износа сразмерно укупној дужини железничке инфраструктуре као и поморских и унутрашњих пловних путева уписаних у складу са чланом 24. тачка 1. Међутим, линије поморских и унутрашњих пловних путева рачунају се само са половином своје дужине.
2. Када нека држава чланица која достави резерву у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила CIV или у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила CIM, њено учешће се остварује како следи:

а) уместо укупне дужине железничке инфраструктуре на територији односне државе чланице узима се у обзир само дужина железничких пруга уписаних у складу са чланом 24. тачка 2.

б) удео учешћа према систему поделе Уједињених нација израчунава се сразмерно дужини пруга и линија уписаних у складу са чланом 24, тач. 1. и 2. у односу на укупну дужину железничке инфраструктуре на територији односне државе чланице и на укупну дужину линија уписаних у складу са чланом 24. тачка 1.; учешће ни у ком случају не може бити мање од 0,01 процената.

3. Свака држава чланица сноси минимум 0,25, односно максимум 15 процената од учешћа.

4. Управни одбор утврђује:

а) који доприноси Организације се односе на државе чланице на исти начин и које трошкове сноси државе чланице на начин наведен у тачки 1.

б) који доприноси се односе само на један део држава, а које трошкове сноси све државе чланице на исти начин.

Тачка 3. се примењује по аналогији. Ове одредбе немају утицаја на члан 4. тачка 3.

5. Учешће држава чланица у трошковима Организације доспева на плаћање у облику аванса који се плаћа у две рате најкасније до 31. октобра сваке од две године које су обухваћене буџетом. Аванс се одређује на основу коначно утврђеног учешћа за претходне две године.

6. Приликом слања извештаја о раду и завршног рачуна, Генерални секретар саопштава коначни износ учешћа за протекле две године као и износ аванса за наредне две календарске године.

7. После 31. децембра године у којој је Генерални секретар доставио саопштење у складу са тачком 6, на износе доспеле на плаћање за протекле две године обрачунава се камата од пет процената годишње. Ако у року од годину дана од тог датума нека држава чланица не плати свој удео, њено право гласа се укида док не изврши своју обавезу плаћања. По истеку додатног рока од две године, Генерална скупштина разматра да ли став те државе треба сматрати за прећутно отказивање Конвенције и, у том случају, утврђује датум почетка његовог дејства.

8. У случају отказивања у складу са тачком 7. или у складу са чланом 41. као и у случају укидања права гласа из члана 40. тачка 4. под б), учешће чије плаћање касни мора се платити.

9. Износи који нису плаћени, биће покривени из средстава Организације.

10. Држава чланица која је отказала Конвенцију може поново да постане држава чланица, под условом да плати износе које дугује.

11. Организација добија накнаду за покривање посебних трошкова проистеклих из активности предвиђених чланом 21. под ј) до л). У случајевима предвиђеним чланом 21. тачка 3. под ј) и к), ову накнаду утврђује Управни одбор, на предлог Генералног секретара. У случају који је предвиђен чланом 21. тачка 3. под л), примењује се члан 31. тачка 3.

## Члан 27.

### Ревизија рачуна

1. Осим ако Генерална скупштина не донесе другачију одлуку у смислу члана 14. тачка 2 под к), ревизију рачуна врши држава у којој се налази седиште према прописима утврђеним у овом члану и, сагласно посебним упутствима Управног одбора која морају бити у складу са Правилником о књиговодству и рачуноводству Организације ( члан 15 , тачка 5. под е).
2. Ревизор проверава рачуне Организације, укључујући и сва готовинска средства и посебне рачуне, онако како сматра за неопходно како би се уверио:
  - а) да су сва финансијска документа у складу са књигама и списима Организације;
  - б) да су финансијске операције приказане у финансијским документима вођене по правилима и прописима, буџетским одредбама и другим упутствима Организације;
  - ц) да су вредносни папири и готовина у банци или у благајни проверени на основу потврда добијених од улагача Организације или стварно пребројани;
  - д) да је унутрашња контрола, укључујући проверу рачуна, одговарајућа;
  - е) да су сви елементи активе и пасиве као и сви вишкови и мањкови прокњижени на начин који он сматра задовољавајућим;
3. Ревизор у сваком тренутку има слободан приступ свим књигама, списима, рачуноводственим документима и другим подацима за које сматра да су му потребни.
4. У свом извештају о финансијском пословању, ревизор наводи:
  - а) врсту и обим провере коју је спровео,
  - б) елементе који се односе на намену или тачност рачуна, укључујући по потреби:
    - 1) податке потребне за правилно тумачење и оцену рачуна;
    - 2) сваки износ који је требало да буде наплаћен али који није ушао у рачун;
    - 3) сваки износ који је био предмет обавеза редовног или ванредног расхода, а који није прокњижен односно који није обухваћен финансијским документима;
    - 4) расходе који нису правдани ваљаним материјалним доказима;
    - 5) мишљење да ли су рачунске књиге правилно вођене; треба навести случајеве у којима изглед финансијских докумената одступа од књиговодствених начела која су опште призната и стално се примењују;
  - ц) остала питања на која треба скренути пажњу Управног одбора, као што су на пример:
    - 1) случајеви проневере или основане сумње у проневеру;

- 2) расипање или неправилно коришћење средстава или друге имовине Организације (чак и када су рачуни који се односе на обављено пословање били у реду);
  - 3) расходи који би касније могли да проузрокују значајне трошкове за Организацију;
  - 4) свака општа, или посебна грешка у систему контроле прихода и расхода или набавки и материјала;
  - 5) расходи у нескладу са намерама Управног одбора, водећи рачуна о прописно одобреном преносу средстава унутар буџета;
  - 6) прекорачења кредита (расположиви износ), узимајући притом у обзир измене проистекле из преноса која су одобрена унутар буџета;
  - 7) расходи који нису у складу са добијеним овлашћењима;
- д) тачност или нетачност рачуна који се односе на набавке и материјал, утврђене после извршеног пописа или прегледа књига.

Поред тога, извештај може да укаже на пословање приказано за неку ранију пословну годину, о коме су добијени нови подаци, или на пословање које ће се обавити у некој наредној пословној години и о коме би било пожељно унапред обавестити Управни одбор.

**5.** Ревизор обавештава Управни одбор и Генералног секретара о налазима до којих је дошао током ревизије. Поред тога, он може изнети сваку примедбу коју сматра корисном у вези са финансијским извештајем Генералног секретара.

## ДЕО V

### АРБИТРАЖА

#### Члан 28.

#### Надлежност

1. Спорови између држава чланица у погледу тумачења или примене Конвенције, као и спорови између држава чланица и Организације око тумачења или примене Протокола о привилегијама и имунитетима могу се, на захтев једне стране, поднети арбитражи. Стране слободно одређују састав арбитражног суда и арбитражни поступак.
2. Спорови у погледу тумачења или примене Конвенције и осталих конвенција које је урадила Организација, у складу са чланом 2. тачка 2, уколико нису решени споразумно или поднети на решавање редовном суду, могу се, на основу споразума између заинтересованих страна, поднети арбитражном суду. Чл. од 29. до 32. примењују се на састав арбитражног суда и арбитражни поступак.
3. Свака држава може, приликом достављања захтева за приступање, да задржи право да не примењује све одредбе или део одредаба из тач. 1. и 2.

4. Свака држава која изрази резерву сагласно тачки 3. може од ње да одустане у сваком тренутку, с тим што ће о томе обавестити депозитара. Ово одустајање од резерве ступа на снагу месец дана од датума када депозитар о томе обавести државе чланице.

#### **Члан 29.**

### **Споразум. Судска писарница**

Стране закључују споразум којим се утврђује нарочито:

- а) предмет спора,
- б) састав суда и договорени рокови за наименовање једног или више арбитра,
- ц) место договорено за седиште суда.

Споразум се мора доставити Генералном секретару, који преузима дужности судске писарнице.

#### **Члан 30.**

### **Арбитри**

1. Генерални секретар саставља и уредно води списак арбитра. Свака држава-чланица може да упише у списак арбитра два своја држављанина.

2. Арбитражни суд сачињава један, три или пет арбитра, у складу са споразумом. Арбитри се бирају међу лицима која су наведена у списку поменутом у тачки 1. Међутим, ако споразум предвиђа пет арбитра, свака страна може да изабере по једног арбитра који није наведен у списку. Ако споразум предвиђа једног јединог арбитра, њега споразумно бирају стране. Ако споразум предвиђа три или пет арбитра, свака страна бира једног, односно два арбитра, према случају: арбитри одређују споразумно трећег или петог арбитра који председава арбитражним судом. Ако се стране не слажу о одређивању арбитра или изабрани арбитри о трећем, односно петом арбитру, одлуку о томе доноси Генерални секретар.

3. Арбитар појединац, трећи или пети арбитар не сме имати исто држављанство као стране у спору, осим ако су оне истог држављанства.

4. Интервенција треће стране у спору нема утицаја на састав арбитражног суда.

#### **Члан 31.**

### **Поступак. Трошкови**

1. Арбитражни суд одлучује о поступку водећи рачуна нарочито о следећим одредбама:

- а) ислеђује и пресуђује спорове на основу података које поднесу стране али, приликом изрицања пресуде, није везан тумачењем које дају стране,
- б) не може досудити више или нешто друго од онога што је тужилац захтевао, нити мање од онога што је тужени признао да дугује,
- ц) арбитражни суд саставља арбитражну пресуду са потребним образложењем и саопштава је странама преко Генералног секретара,

д) уколико не постоје супротне одредбе принудног права места у коме заседа арбитражни суд и супротни споразум између страна, арбитражна пресуда је правоснажна.

2. Хонораре арбитра утврђује Генерални секретар.

3. Арбитражном пресудом утврђују се судски трошкови и одређује њихова расподела између страна као и расподела хонорара арбитра.

#### **Члан 32.**

### **Застарелост. Извршност**

1. У погледу прекида застарелости, покретање арбитражног поступка има исто дејство као и материјално право у погледу подизања тужбе код редовног суда.

2. Арбитражна пресуда постаје извршна у свакој држави чланици после обављања формалности прописаних у држави у којој треба да се изврши. Ревизија суштине спора није допуштена.

## **ДЕО VI**

### **ИЗМЕНЕ КОНВЕНЦИЈЕ**

#### **Члан 33.**

### **Надлежност**

1. Генерални секретар одмах обавештава државе чланице о предлозима за измену Конвенције које су доставиле државе чланице или које је он сам израдио.

2. Генерална скупштина одлучује о предлозима за измену Конвенције осим ако тач. 4, 5. и 6. није предвиђена другачија надлежност.

3. Када јој је поднет предлог за измену, Генерална скупштина може, већином гласова предвиђеном у члану 14. тачка 6, утврдити да је поднети предлог у тесној вези са једном или више одредаба из Додатака Конвенције. У том случају, као и у случајевима наведеним у тач. 4, 5. и 6, друга реченица, Генерална скупштина је, такође, овлашћена да одлучује о изменама те, односно тих одредби из Додатака.

4. У зависности од одлука Генералне скупштине донетих у складу са тачком 3, прва реченица, Ревизиона комисија одлучује о предлозима за измену следећих одредби:

а) чл. 9. и 27, тач. од 2. до 10,

б) Јединствена правила CIV, изузев чл. 1, 2, 5, 6, 16, 26. до 39, 41. до 53. и 56. до 60,

ц) Јединствена правила CIM, изузев чл. 1, 5, 6, тач. 1. и 2, чл. 8, 12, 13, тачка 2, чл. 14, 15, тач. 2. и 3, члана 19, тач. 6. и 7, као и чл. 23. до 27, 30. до 33, 36. до 41. и 44. до 48,

д) Јединствена правила CUV, са изузетком чл. 1, 4, 5. и 7. до 12,

е) Јединствена правила CUI, са изузетком чл. 1, 2, 4, 8. до 15, 17. до 19, 21, 23. до 25,

ф) Јединствена правила АРТУ, изузев чл. 1, 3. и 9. до 11. као и прилози ових Јединствених правила,

г) Јединствена правила АТМФ, изузев чл. 1, 3. и 9.

По подношењу предлога за измену Ревизионој комисији у складу са наведеним под а) до г), једна трећина држава заступљених у Комисији може да захтева подношење тих предлога Генералној скупштини на одлучивање.

5. Комисија стручњака RID одлучује о предлозима за измену Правилника о међународном превозу опасне робе (RID). По подношењу ових предлога Комисији стручњака RID, једна трећина држава заступљених у Комисији може тражити да ти предлози буду поднети Генералној скупштини на одлучивање.

6. Комисија стручњака за техничка питања одлучује о предлозима за измену прилога Јединствених правила АРТУ. По подношењу ових предлога Комисији стручњака за техничка питања једна трећина држава заступљених у Комисији може тражити да ти предлози буду поднети Генералној скупштини на одлучивање.

#### **Члан 34.**

### **Одлуке Генералне скупштине**

1. Генерални секретар обавештава државе чланице о изменама Конвенције о којима је Генерална скупштина донела одлуку.
2. Измене саме Конвенције, о којима је Генерална скупштина донела одлуку, ступају на снагу дванаест месеци по њиховом усвајању од стране две трећине држава-чланица за све државе чланице осим за оне које су, пре њиховог ступања на снагу, доставиле изјаву у којој су навеле да нису сагласне са наведеним изменама.
3. Измене Додатака Конвенције, о којима је Генерална скупштина донела одлуку, ступају на снагу дванаест месеци по њиховом усвајању од стране једне половине држава које нису доставиле изјаву сагласно члану 42, тачка 1, прва реченица, за све државе чланице осим за оне које су, пре њиховог ступања на снагу, доставиле изјаву у којој су навеле да нису сагласне са наведеним изменама и осим за оне које су доставиле изјаву сагласно члану 42. тачка 1, прва реченица.
4. Државе чланице достављају Генералном секретару своја саопштења у погледу усвајања измена Конвенције о којима је Генерална скупштина донела одлуку као и своје изјаве у којима наводе да нису сагласне са тим изменама. Генерални секретар о томе обавештава остале државе чланице.
5. Рокови наведени у тач. 2. и 3. почињу да теку почев од датума саопштења Генералног секретара о томе да су испуњени услови за ступање на снагу измена.
6. У тренутку усвајања одређене измене, Генерална скупштина може да утврди да је иста усвојена тако да ће све оне државе чланице које су доставиле изјаву сагласно тачки 2. или 3. и које нису одобриле измену у року од осамнаест месеци од датума њеног ступања на снагу, по истеку тог рока престати да буду државе чланице Организације.
7. Када се одлуке Генералне скупштине односе на Додатке Конвенције, примена односног Додатка се у целини обуставља, одмах по ступању на снагу тих одлука, у

превозу са и између држава чланица које су се, сагласно тачки 3, успротивиле одлукама у предвиђеном року. Генерални секретар обавештава државе чланице о овој обустави примене; она престаје да важи по истеку рока од месец дана почев од датума саопштења Генералног секретара осталим државама чланицама о повлачењу противљења.

## **Члан 35.**

### **Одлуке Комисије**

1. Генерални секретар саопштава државама чланицама измене Конвенције које су донеле Комисије.
2. Измене саме Конвенције, које је донела Ревизиона комисија, ступају на снагу за све државе чланице првог дана дванаестог месеца након месеца током којег је Генерални секретар о њима обавестио државе чланице. Државе чланице могу да доставе примедбу у року од четири месеца од датума саопштења. У случају да једна четвртина држава чланица стави приговор, измена не може ступити на снагу. Ако једна држава чланица стави приговор на одлуку Ревизионе комисије у року од четири месеца и откаже Конвенцију, ово отказивање ступа на снагу на дан предвиђен за ступање на снагу те одлуке.
3. Измене Додатака Конвенције које је донела Ревизиона комисија, ступају на снагу за све државе чланице, првог дана дванаестог месеца након месеца током којег је Генерални секретар о њима обавестио државе чланице. Измене које је усвојила Комисија стручњака RID или Комисија стручњака за техничка питања ступају на снагу за све државе чланице првог дана шестог месеца након месеца током којег је Генерални секретар о њима обавестио државе чланице.
4. Држава чланица може да стави приговор у року од четири месеца почев од датума саопштавања из тачке 3. У случају да једна четвртина држава-чланица стави приговор, измена не може ступити на снагу. У државама чланицама које су ставиле приговор против одређене одлуке у предвиђеним роковима, примена односног Додатка се у целини укида у превозу са и између држава чланица почев од тренутка ступања на снагу тих одлука. Међутим, у случају приговора против усвајања неког техничког стандарда или јединственог техничког прописа, само ће тај стандард, односно пропис бити укинут у превозу са и између држава чланица почев од тренутка ступања на снагу тих одлука. Исто ово се односи и на делимичне приговоре.
5. Генерални секретар саопштава државама чланицама обуставе из тачке 4. Ове обуставе се укидају по истеку рока од месец дана почев од датума саопштења Генералног секретара државама чланицама о повлачењу односног приговора.
6. Приликом утврђивања броја приговора предвиђених у тач. 2. и 4, не узимају се у обзир државе чланице:
  - а) које немају право гласа ( члан 14. тачка 5, члан 26. тачка 7. или члан 40. тачка 4),
  - б) које нису чланови односне Комисије ( члан 16. тачка 1, друга реченица),
  - ц) које су доставиле изјаву сагласно члану 9. тачка 1. Јединствених правила ARTU.

## **ДЕО VII**

### **ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Члан 36.**

#### **Депозитар**

1. Генерални секретар је депозитар ове Конвенције. Његове функције у својству депозитара су објављене у Делу VII Бечке конвенције о уговорном праву од 23. маја 1969. године.
2. Када дође до спора између неке државе чланице и депозитара по питању извршења његових функција, депозитар или односна држава чланица треба да поднесе то питање другим државама чланицама или, евентуално, на одлучивање Управном одбору.

#### **Члан 37.**

#### **Приступање Конвенцији**

1. Приступање Конвенцији је отворено за све државе на чијој територији се експлоатише железничка инфраструктура.
2. Држава, која жели да приступи Конвенцији, доставља свој захтев Депозитару. Депозитар обавештава остале државе чланице о том захтеву.
3. Захтев се аутоматски усваја ако у року од три месеца после саопштења наведеног у тачки 2. пет држава чланица не достави Депозитару свој приговор. Депозитар одмах о томе обавештава државу која је тражила приступање као и државе чланице. Приступање ступа на снагу првог дана трећег месеца након овог обавештења.
4. У случају да најмање пет држава чланица стави приговор у року предвиђеном у тачки 3, захтев за приступање се подноси Генералној скупштини која о томе доноси одлуку.
5. Са резервом члана 42, свако приступање Конвенцији се може односити само на верзију Конвенције која важи у тренутку почетка важења приступања.

#### **Члан 38.**

#### **Приступање регионалних организација за економску интеграцију**

1. Приступање Конвенцији је отворено за оне регионалне организације за економску интеграцију које су надлежне за усвајање њихових законских прописа који су обавезујући за њихове чланове у вези са оним питањима која су обухваћена овом Конвенцијом а једна или више њихових држава чланица су чланице Организације. Услови за приступање се утврђују споразумом који се закључује између Организације и регионалне организације.
2. Регионална организација може да користи права којима располажу њени чланови на основу Конвенције, у оној мери у којој та права обухватају она питања која су у њеној надлежности. То се односи и на обавезе држава чланица на основу Конвенције, изузев финансијских обавеза наведених у члану 26.

3. У погледу права гласања и права на приговор предвиђених у члану 35. тач. 2. и 4. регионална организација располаже са оноликим бројем гласова колико има чланова, који су истовремено чланови Организације. Ови последњи могу користити своја права, тачније речено право гласа, само на начин утврђен у тач. 2. Регионална организација нема право гласа у погледу Дела IV.

4. У погледу престанка важења чланства, члан 41. се примењује по аналогији.

#### **Члан 39.**

### **Придружени чланови**

1. Све државе на чијој територији се експлоатише железничка инфраструктура могу постати придружени чланови Организације. Члан 37. тач. 2. до 5, примењује се по аналогији.

2. Придружени члан може учествовати у раду органа наведених у члану 13. тачка 1. под а) и ц) до ф) али само са саветодавним гласом. Придружени члан не може бити именован за члана Управног одбора, а учествује у трошковима организације са 0,25 процената од удела ( члан 26. тачка 3).

3. Члан 41. се примењује по аналогији у случају престанка својства придруженог члана.

#### **Члан 40.**

### **Укидање чланства**

1. Држава чланица може тражити, без отказивања Конвенције, да се укине њено својство члана Организације, када се на њеној територији више не одвија никакав међународни железнички превоз, а за шта односна држава-чланица није одговорна.

2. Управни одбор одлучује о захтеву за укидање својства члана. Захтев се подноси Генералном секретару најкасније три месеца пре седнице Одбора.

3. Укидање својства члана ступа на снагу првог дана месеца који следи након дана саопштења Генералног секретара државама чланицама о одлуци Управног одбора. Укидање својства члана престаје саопштењем државе чланице о успостављању међународног железничког превоза на њеној територији. Генерални секретар одмах о томе обавештава државе чланице.

4. Укидање својства члана има следеће последице:

а) ослобађање државе чланице од њене обавезе учешћа у финансирању трошкова Организације,

б) укидање права гласа у органима Организације,

ц) укидање права на приговор у смислу члана 34. тач. 2. и 3. и члана 35. тач. 2. и 4.

#### **Члан 41.**

### **Отказивање Конвенције**

1. Конвенција се може, у сваком тренутку, отказати.

2. Свака држава чланица која жели да откаже Конвенцију, обавештава о томе депозитара. Отказивање ступа на снагу 31. децембра наредне године.

#### **Члан 42.**

### **Изјаве и резерве на Конвенцију**

1. Свака држава чланица може, у сваком тренутку, изјавити да неће у целини примењивати одређене Додатке Конвенције. Поред тога, резерве и изјаве о томе да неће примењивати одређене одредбе саме Конвенције или њених Додатака прихватају се само ако су те резерве и изјаве изричито предвиђене самим одредбама.

2. Резерве, односно изјаве достављају се Депозитару и почињу да важе од тренутка ступања на снагу Конвенције за односну државу. Све изјаве достављене после овог ступања на снагу почињу да важе 31. децембра године која следи после те изјаве. Депозитар о томе обавештава државе-чланице.

#### **Члан 43.**

### **Распуштање Организације**

1. Генерална скупштина може да одлучи о распуштању Организације и евентуалном преношењу овлашћења на неку другу међувладину организацију а притом, евентуално, може са том организацијом да утврди услове овог преношења овлашћења.

2. У случају распуштања Организације, њена имовина се дели на државе-чланице које су биле чланови Организације, без прекида, током пет последњих календарских година пре године када је донета одлука сагласно тачки 1, и то пропорционално у складу са просечном стопом њиховог учешћа у покривању трошкова Организације током тих пет претходних година.

#### **Члан 44.**

### **Прелазне одредбе**

У случајевима предвиђеним чланом 34. тачка 7, чланом 35. тачка 4, чланом 41. тачка 1, чланом 42, право које важи у тренутку закључивања уговора који подлежу Јединственим правилима CIV, Јединственим правилима CIM, Јединственим правилима CUV и Јединственим правилима CUI, примењује се на постојеће уговоре.

#### **Члан 45.**

### **Текст Конвенције**

1. Конвенција је састављена на француском, немачком и енглеском језику. У случају спора, меродаван је текст на француском језику.

2. На предлог једне од односних држава, Организација објављује званичне преводе Конвенције на друге језике ако је један од тих језика званични језик на територији најмање две државе чланице. Ови преводи се раде у сарадњи са надлежним службама односних држава чланица.

## **ПРОТОКОЛ О ПРИВИЛЕГИЈАМА И ИМУНИТЕТИМА МЕЂУВЛАДИНЕ**

# ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА МЕЂУНАРОДНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРЕВОЗЕ ( ОТИФ)

## Члан 1.

### Судски, извршни и реквизициони имунитет

1. У оквиру своје службене делатности Организација ужива судски и извршни имунитет осим:

- а) ако би се Организација изричито одрекла имунитета у неком посебном случају,
- б) у случају грађанске тужбе коју подигне треће лице,
- ц) у случају противтужбе у непосредној вези са главном тужбом коју је подигла Организација,
- д) у случају забране, на основу судске одлуке, на плате, зараде и остале принадлежности које Организација дугује неком члану свог особља.

2. Имовина и остала добра Организације, без обзира где се налазе, уживају имунитет у односу на све облике реквизиције, конфискације, секвестра и друге облике забране или принуде, изузев уколико је то привремено потребно ради спречавања удеса у вези с моторним возилима која припадају Организацији или која саобраћају за њене потребе и истрага до којих може да дође због тих удеса.

## Члан 2.

### Заштита од експропријације

Ако је експропријација потребна због јавне користи, треба предузети све одговарајуће мере како би се спречило да она буде препрека за обављање делатности Организације, и без одлагања уплатити накнаду у одговарајућем износу.

## Члан 3.

### Ослобађање од пореза

1. Свака држава чланица ослобађа непосредног пореза Организацију, њена добра и приходе за обављање њене службене делатности. Кад Организација врши куповине или користи услуге знатне вредности које су неопходне за обављање њене службене делатности и када цена тих куповина или услуга обухвата порез или друге дажбине, државе чланице предузимају, увек када је то могуће, одговарајуће мере у циљу ослобађања од пореза или других дажбина или у циљу враћања тих износа.

2. Не одобрава се никакво ослобађање за порезе и таксе који представљају само накнаду за учињене услуге.

3. Добра, стечена у складу са тачком 1. могу се продати, уступити или користити само под условима које утврде државе чланице које су одобриле ослобађање.

## Члан 4.

### Ослобађање од царина и дажбина

1. Производи које увезе или извезе Организација и који су неопходни за обављање службене делатности, ослобођени су свих увозних или извозних царина и дажбина.
2. Никакво ослобађање, у смислу овог члана, не одобрава се за куповину и увоз добара или пружање услуга за личне потребе особља Организације.
3. Члан 3., тачка 3. важи на одговарајући начин, за робу која је увезена у складу са тачком 1.

#### **Члан 5.**

### **Службене делатности**

Службене делатности Организације у смислу овог протокола су делатности које одговарају циљевима утврђеним у члану 2. Конвенције.

#### **Члан 6.**

### **Новчане трансакције**

Организација може да прима и поседује све врсте новчаних средстава, валуте, готов новац или хартије од вредности. Она може њима слободно да располаже и да их користи у сврхе предвиђене Конвенцијом, као и да поседује рачун у било којој валути у оном обиму који јој је потребан да одговори својим обавезама.

#### **Члан 7.**

### **Саопштења**

За своја службена саопштења и пренос свих својих докумената, Организација се користи поступком који је у истој мери повољан као и поступак који свака држава чланица одобрава другим сродним међународним организацијама.

#### **Члан 8.**

### **Привилегије и имунитети представника држава чланица**

Представници држава чланица уживају, у вршењу својих дужности и за време својих службених путовања, следеће привилегије и имунитете на територији сваке државе чланице:

- а) судски имунитет, чак и после завршетка мисије за радње, укључујући и своје писмене и усмене изјаве, извршене приликом обављања дужности; тај имунитет се, међутим, не даје у случају штете настале због удеса проузрокованог моторним возилом или било којим другим превозним средством које припада представнику државе или које он вози, или у случају повреде прописа о саобраћају који се односе на наведена превозна средства;
- б) имунитет од хапшења и притвора, изузев у случају када су затечени у вршењу кривичног дела;
- ц) имунитет од заплене ручног пртљага, изузев у случају када су затечени у вршењу кривичног дела;
- д) неповредивост свих званичних списа и докумената;

- е) ослобађање за себе лично и супружника од свих мера које ограничавају улазак и свих формалности у вези с пријављивањем странаца;
- ф) исте олакшице у погледу девизних прописа или прописа о мењању валуте као што су олакшице које се одобравају представницима страних влада у привременој службеној мисији.

## **Члан 9.**

### **Привилегије и имунитети особља Организације**

Особље Организације ужива у вршењу својих дужности следеће привилегије и имунитете, на територији сваке државе чланице:

- а) судски имунитети за радње, укључујући и писмене и усмене изјаве, извршене приликом обављања дужности, и у границама надлежности; тај имунитет, међутим, нема важност у случају штете настале због удеса проузрокованог моторним возилом или било којим другим превозним средством које припада члану особља Организације или које он вози, или у случају повреде прописа о саобраћају који се односе на наведена возила; особље ужива овај имунитет и после завршетка службе у Организацији;
- б) неповредивост свих званичних списа и докумената;
- ц) исте изузетке од одредаба које ограничавају усељавање и прописују пријављивање странаца као оне које се признају, по правилу, особљу међународних организација; чланови породице који живе у заједничком домаћинству уживају исте олакшице;
- д) ослобађање од пореза на доходак, задржавајући право на увођење унутрашњег опорезивања у корист Организације, плата, зарада и осталих примања, које исплаћује Организација; међутим, државе чланице имају могућност да те плате, зараде и примања узму у обзир приликом израчунавања висине пореза који треба наплатити на приходе из других извора; државе чланице нису дужне да примењују то ослобађање од пореза на пензије које Организација исплаћује свом ранијем особљу или њиховим носиоцима права;
- е) исте привилегије у погледу девизних прописа које се, по правилу, признају особљу међународних организација;
- ф) у случају међународне кризе, исте олакшице приликом репатријације за себе и чланове породице који живе у заједничком домаћинству, као што су олакшице које се, по правилу, признају особљу међународних организација.

## **Члан 10.**

### **Привилегије и имунитети стручњака**

Стручњаци које Организација ангажује, уживају, за време обављања своје дужности при Организацији или приликом извршавања налога за њу, укључујући и службена путовања која обављају због тих дужности или налога, следеће привилегије и имунитете, уколико су им ови потребни за испуњавање њихових задатака:

- а) судски имунитет за радње, укључујући и усмене и писмене изјаве извршене приликом обављања дужности; тај имунитет међутим, нема дејство у случају

штете настале због удеса проузрокованог моторним возилом или било којим другим превозним средством које припада стручњаку или које он вози, или у случају повреде прописа о саобраћају који се односе на наведена превозна средства; стручњаци уживају тај имунитет и после престанка њихових функција при Организацији;

б) неповредивост свих званичних списа и докумената;

ц) девизне олакшице за пренос накнада;

д) исте олакшице у погледу ручног пртљага, које се одобравају особљу страних влада у привременој службеној мисији.

## **Члан 11.**

### **Циљ одобрених привилегија и имунитета**

1. Привилегије и имунитети предвиђени овим протоколом установљени су искључиво да би се, у свим околностима, обезбедило слободно функционисање Организације и потпуна независност лица којима су одобрени. Надлежни органи укидају сваки имунитет у свим случајевима у којима би његово задржавање могло да спречи подизање тужбе и у којима би могао да се укине, а да се тиме не наруши остварење циљева због којих је био одобрен.

2. Надлежни органи у смислу тачке 1. су:

а) органи држава чланица за своје представнике,

б) Управни одбор за Генералног секретара,

ц) Генерални секретар за остало особље, као и за стручњаке које Организација ангажује.

## **Члан 12.**

### **Спречавање злоупотреба**

1. Ниједна одредба овог протокола не утиче на право сваке државе чланице да предузима све потребне мере предострожности у интересу јавне безбедности.

2. Организација стално сарађује са надлежним органима држава чланица како би се олакшало правосуђу, обезбедило поштовање закона и прописа држава чланица и спречила свака злоупотреба привилегија и имунитета предвиђених овим протоколом.

## **Члан 13.**

### **Третман сопствених држављана**

Ниједна држава чланица није обавезна да одобри привилегије и имунитете наведене у овом протоколу:

а) у члану 8 , изузев под д),

б) у члану 9 , изузев под а), б) и д),

ц) у члану 10 , изузев под а) и б)

својим држављанима или лицима која имају стално боравиште у тој држави.

## **Члан 14.**

### **Допунски споразуми**

Организација може да закључи са једном или више држава чланица допунске споразуме за примену одредаба овог протокола у односу на ту или те државе чланице, као и друге споразуме у циљу обезбеђења доброг функционисања Организације.

## **ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА ЗА УГОВОР О МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА ( CIV - ДОДАТАК А КОНВЕНЦИЈЕ)**

### **ДЕО I**

### **ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Члан 1.**

#### **Подручје примене**

1. Ова Јединствена правила важе за сваки уговор о железничком превозу путника уз накнаду или бесплатно када се полазно место и одредиште налазе у две различите државе чланице. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору о превозу.
2. Када међународни превоз, који је предмет само једног уговора, укључује превоз друмом или унутрашњим воденим путевима у унутрашњем превозу једне државе чланице као допуну пограничном превозу, примењују се ова Јединствена правила.
3. Када међународни превоз, који је предмет само једног уговора, укључује превоз поморским путевима или погранични превоз унутрашњим воденим путевима као допуну железничком превозу, примењују се ова Јединствена правила, уколико се превоз поморским путевима или унутрашњим воденим путевима одвија на линијама наведеним у Списку линија прописаним чланом 24 , тачка 1. Конвенције.
4. Ова Јединствена правила се такође примењују, када је реч о одговорности превозника за смрт или повреду путника и за особе које прате пошिल्ку чији превоз је извршен у складу са Јединственим правилима СИМ.
5. Ова Јединствена правила се не примењују на превозе између станица на подручју суседних држава ако инфраструктуром ових станица управља један или више власника инфраструктуре, али подређених само једној од тих држава.
6. Свака држава која је уговорна страна неке друге Конвенције о директном међународном железничком превозу путника, а која је упоредива са овим Јединственим правилима може, при подношењу захтева за приступ Конвенцији, изјавити да ће примењивати ова Јединствена правила само на делу инфраструктуре који се налази на њеној територији. Тај део железничке инфраструктуре мора бити јасно одређен и повезан са железничком инфраструктуром државе чланице. Када држава да такву изјаву ова Јединствена правила важе само:

- а) ако се у уговору о превозу прописано полазиште и одредиште, као и прописани пут налазе на наведеној инфраструктури, или
- б) ако наведена инфраструктура повезује инфраструктуру двеју држава чланица и у уговору о превозу је означена као превозни пут за транзитни превоз.

7. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 6. може увек да повуче изјаву код депозитара путем саопштења. Повлачење ступа на снагу по истеку рока од месец дана након што је депозитар обавестио о томе државе чланице. Изјава престаје да важи ако Конвенција наведена у тачки 6, први став, престане да важи за ту државу.

## **Члан 2.**

### **Изјава у погледу одговорности у случају смрти и повреде путника**

1. Свака држава може у свако доба, изјавити да неће примењивати све одредбе Јединствених правила која се односе на одговорност превозника у случају смрти и повреде путника при удесу који је настао на њеној територији, ако су жртве удеса њени држављани или лица чије је уобичајено боравиште у тој држави.
2. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може је у свако доба повући, обавештавајући о томе депозитара. Повлачење изјаве ступа на снагу месец дана од дана када је депозитар о томе обавестио државе чланице.

## **Члан 3.**

### **Дефиниције**

За сврхе ових Јединствених правила израз:

- а) "Превозник" означава уговорног превозника са којим је путник закључио уговор о превозу, у складу са овим Јединственим правилима или узастопног превозника који одговара на основу тог уговора;
- б) "Извршни превозник" означава превозника који није закључио уговор о превозу са путником или коме је превозник у складу са наведеним под а) поверио извршење железничког превоза потпуно или делимично;
- ц) "Општи услови превоза" означавају услове превозника у облику општих услова или тарифа које су правно на снази у свакој држави чланице и који су закључењем уговора о превозу постали његов саставни део;
- д) "Возило" означава аутомобил или приколицу приликом превоза путника.

## **Члан 4.**

### **Одступање**

1. Државе чланице могу закључити споразуме који предвиђају одступање од ових Јединствених правила, за превозе искључиво између две станице које се налазе са обе стране границе, ако између њих и границе не постоји друга станица.

2. За превозе између две државе чланице у транзиту преко државе која није чланица, могу државе учеснице закључити споразум који одступа од ових Јединствених правила.

3. Поштујући остале одредбе међународног јавног права две или више држава чланица могу међусобно утврдити услове који су обавезујући за превозника у превозу путника, пртљага, животиња и возила између ових држава.

4. Споразуми у складу са тач. 1. до 3, као и њихово ступање на снагу саопштавају се Међувладиној организацији за међународне железничке превозе. Генерални секретар Организације о томе обавештава државе чланице и заинтересована предузећа.

#### **Члан 5.**

### **Обавезно право**

Уколико овим Јединственим правилима није изричито дозвољено сваки уговор који директно или индиректно одступа од ових Јединствених правила ништаван је и без правног значаја. Неважност таквог уговора не укључује неважност и осталих одредаба уговора о превозу. Међутим, превозник може преузети већу одговорност и обавезе него што је предвиђено овим Јединственим правилима.

## **ДЕО II**

### **ЗАКЉУЧЕЊЕ И ИЗВРШЕЊЕ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ**

#### **Члан 6.**

#### **Уговор о превозу**

1. Уговором о превозу превозник се обавезује да ће путнике као и у датом случају пртљак и возило превести до одредишта, а пртљак и возило испоручити у одредиште.
2. Уговор о превозу се потврђује са једном или више превозних исправа која се издају путнику. Међутим, на основу члана 9. , недостатак, неисправност или губитак превозне исправе неће утицати на постојање или важност уговора који даље подлеже Јединственим правилима.
3. Превозна исправа служи као доказ о постојању и садржају уговора о превозу.

#### **Члан 7.**

#### **Превозна исправа**

1. Општим условима превоза одређују се облик и садржај превозних исправа као и језик и писмо којима треба да буду одштампане и испуњене.
2. На превозној исправи морају бити унети, најмање, следећи подаци:
  - а) превозник или превозиоци;
  - б) податак да ће за превоз бити надлежна ова Јединствена правила без обзира на било какво дато одступање од тога; то се може означити само скраћеницом CIV;

ц) сваки други податак који је потребан као доказ о закљученом садржају уговора о превозу и који омогућава путнику да се позове на права која произилазе из тог уговора.

3. Након пријема превозне исправе путник утврђује да ли је иста издата у складу са његовим подацима.
4. Превозна исправа се може преносити ако не гласи на име и ако путовање није отпочело.
5. Превозна исправа се може издати и електронским означавањем података који се могу претворити у читљиве писане симболе. Поступак у означавању и обради података мора бити функционално исте вредности, посебно у погледу доказне снаге превозне исправе која је представљена тим подацима.

#### **Члан 8.**

### **Плаћање и надокнада цене превоза**

1. Уколико између путника и превозника није другачије договорено, цена превоза се плаћа унапред.
2. Општим условима превоза утврђује се под којим условима се врши надокнада цене превоза.

#### **Члан 9.**

### **Право на превоз. Искључење из превоза**

1. Путник мора од почетка путовања да има возну карту и да је при прегледу покаже. Општим условима превоза може се прописати следеће:
  - а) путник који не може да покаже важећу возну карту, дужан је да плати поред цене возне карте и додатак;
  - б) путник који одбије да одмах плати износ цене возне карте или додатак може се искључити из превоза;
  - ц) да ли се и под којим условима надокнађује додатак.
2. Општим условима превоза се може прописати да се путник који:
  - а) представља опасност за сигурност и ред запослених или сигурност сапутника,
  - б) узнемирава сапутнике на неподношљив начин

искључи из превоза или да се може, успут искључити из превоза и да ова лица немају право на враћање износа цене њихове возне карте нити превознине за пртљаг.

#### **Члан 10.**

### **Испуњавање административних формалности**

Путник је дужан да се придржава прописа царинских и других државних органа.

#### **Члан 11.**

### **Укидање и кашњење возова. Губитак везе**

Превозник је дужан, према потреби, да на возној карти потврди укидање воза или губитак везе.

## **ДЕО Ш**

# **ПРЕВОЗ РУЧНОГ ПРТЉАГА, ЖИВОТИЊА, ПРТЉАГА И ВОЗИЛА**

## **Глава I**

### **Заједничке одредбе**

#### **Члан 12.**

#### **Предмети и животиње који се могу примити на превоз**

1. Путник има право да са собом понесе предмете који се лако носе (ручни пртљаг) и живе животиње у складу са Општим условима превоза. Осим тога, путник може са собом понети и велике предмете у складу са посебним одредбама у Општим условима превоза. Предмети и животиње који другим путницима могу да сметају или да их узнемиравају или пак да изазову штету, не смеју се носити са собом.
2. Путник има право да, као пртљаг, преда на превоз предмете и животиње у складу са Општим условима за превоз.
3. Превозник може приликом превоза путника дозволити и превоз возила у складу са посебним одредбама у Општим условима за превоз.
4. Превоз опасне робе као ручног пртљага, пртљага и пртљага у или на возилима у складу са овим Делом дозвољен је само у складу са Правилником о међународном железничком превозу опасне робе (RID).

#### **Члан 13.**

#### **Провера**

1. У случају основане сумње у непоштовање услова превоза, превозник има право да провери да ли предмети (вучни пртљаг, пртљаг, возила укључујући и њихов товар) и животиње испуњавају услове превоза, осим ако закон и прописи државе у којој се провера треба обавити, забрањују такву проверу.

Путник се мора позвати да присуствује провери. Ако се он не појави или се до њега не може доћи, превозник мора позвати два независна сведока.

2. Уколико се утврди да нису поштовани услови превоза, превозник има право да од путника захтева да плати трошкове провере.

#### **Члан 14.**

#### **Испуњавање административних формалности**

Путник је дужан да се придржава прописа царинских и других државних органа када у превозу има предмете (ручни пртљаг, пртљаг, возила укључујући и њихов товар) или

животиње. Он треба да присуствује прегледу ових предмета, осим ако законом и прописима сваке државе није другачије предвиђено.

## **Глава II**

### **Ручни пртљаг и животиње**

#### **Члан 15.**

#### **Надзор**

Путник је дужан да сам пази на предмете и животиње које носи са собом.

## **Глава III**

### **Пртљаг**

#### **Члан 16.**

#### **Предаја**

1. Уговорне обавезе у вези са превозом пртљага утврђују се пртљажницом, која се издаје путнику.
2. Према члану 22. недостатак, неисправност, или губитак пртљажнице не утиче на постојање нити важност уговора у вези са превозом пртљага за који остају надлежна ова Јединствена правила.
3. Пртљажница служи као доказ о предаји пртљага, као и о условима његовог превоза.
4. Ако нема доказа о супротном, подразумева се да је пртљаг приликом примања од стране превозника, очигледно био у добром стању и да број комада и маса одговарају наводима у пртљажници.

#### **Члан 17.**

#### **Пртљажница**

1. Општим условима за превоз утврђује се облик и садржај пртљажнице као и језик и писмо у којима треба да буде одштампана и испуњена. Важи адекватно и члан 7. тачка 5.
2. Пртљажница мора да садржи најмање следеће податке:
  - а) превозника или превознике;
  - б) изјаву да су за превоз, без обзира на било какву клаузулу о одступању, надлежна ова Јединствена правила; то се може остварити само ознаком CIV;
  - ц) сваку другу изјаву која је неопходна за доказивање постојања уговорних обавеза код превоза пртљага и која омогућава путнику да се позове на своја права која произилазе из уговора о превозу.
3. Путник је дужан да се приликом пријема пртљажнице увери да ли је она састављена према његовим наводима.

#### **Члан 18.**

## Отправљање и превоз

1. Осим изузетака предвиђених Општим условима за превоз, пртљаг се прима на превоз само ако се покаже возна карта која важи најмање до упутног места пртљага. У осталим случајевима отправљање пртљага се врши у складу са прописима места отпреме.
2. Ако Општи услови за превоз предвиђају да се пртљаг може примити на превоз без подношења возне карте, одредбе Јединствених правила којима се регулишу права и обавезе путника у односу на њихов пртљаг примењују се по аналогији и на пошилаоца пртљага.
3. Превозник може отпремити пртљаг другим возом или другим превозним средствима и другим превозним путем од овог који користи путник.

### Члан 19.

## Плаћање превознине за пртљаг

Осим ако између путника и превозника није другачије уговорено, превознина за пртљаг се мора платити приликом предаје на превоз.

### Члан 20.

## Обележавање пртљага

Путник је дужан да на сваком комаду, на видном месту, довољно постојано и јасно назначи:

- а) своје име и адресу,
- б) одредиште.

### Члан 21.

## Право располагања пртљагом

1. Ако околности то дозвољавају и ако то није у супротности са прописима царинских и других државних органа, путник може захтевати да му се пртљаг врати још у месту предаје и, ако се то Општим условима за превоз захтева, уз подношење возне карте.
2. Општим условима за превоз могу се прописати и друге одредбе у вези са правом располагања пртљагом, посебно измена одредишта и поводом тога могући финансијски трошкови за путника.

### Члан 22.

## Издавање

1. Пртљаг се издаје уз повраћај пртљажнице и, према потреби, уз плаћање трошкова који терете пошилику. Превозник има право, али није дужан, да провери, да ли ималац пртљажнице има право да подигне пртљаг.
2. Издавање пртљага имаоцу пртљажнице, уколико се обавља у складу са прописима који важе у станици издавања, изједначено је са:

- а) предајом пртљага царинским или пореским органима у њихова  
отправништва или складишта кад се ова налазе под надзором превозника;
  - б) поверавањем живих животиња трећим лицима.
3. Ималац пртљажнице може захтевати издавање пртљага у одредишту, по истеку уговореног времена или времена које је потребно за испуњење формалности које захтевају царински или други државни органи.
4. Ако се не поднесе пртљажница, превозник ће издати пртљак само ономе ко докаже своје право; ако доказ изгледа недовољан, превозник може захтевати јемство.
5. Пртљак се издаје у одредишту за које је био отправљен.
6. Ималац пртљажнице коме се пртљак не изда сагласно тачки 3, може захтевати да му се на пртљажници потврди дан и час када је захтевао издавање.
7. Ималац права може да одбије пријем пртљага ако превозник не удовољи његовом захтеву да се обави преглед пртљага у циљу утврђивања штете за коју он тврди да постоји.
8. У свему осталом, издавање пртљага се врши сагласно прописима који важе у станици која врши издавање.

## **Глава IV**

### **Возила**

#### **Члан 23.**

#### **Услови превоза**

Посебним одредбама за превоз возила у Општим условима превоза утврђени су посебно услови за пријем на превоз, отправљање, утовар и превоз, истовар и издавање возила као и обавезе путника.

#### **Члан 24.**

#### **Потврда о превозу**

1. Уговорне обавезе које се односе на превоз возила морају се утврдити потврдом о превозу која се издаје путнику. Потврда о пријему може бити део превозне исправе односно возне карте.
2. Посебним одредбама за превоз возила у Општим условима за превоз утврђује се облик и садржај потврде о пријему, као и језик и писмо на којима треба да буде одштампана и испуњена. Важи адекватно и члан 7. тачка 5.
3. Потврда о пријему мора да садржи, најмање, следеће податке:
  - а) превозника или превознике;
  - б) изјаву да су за превоз, без обзира на било какву клаузулу о одступању, надлежна ова Јединствена правила; то се може остварити само ознаком CIV;

ц) сваку другу изјаву која је неопходна за доказивање постојања уговорних обавеза код превоза возила и који омогућавају путнику да се позове на своја права која произилазе из уговора о превозу.

4. Путник је дужан да се, приликом пријема потврде о превозу, увери да ли је она састављена према његовим наводима.

**Члан 25.**

## **Надлежно право**

Са изузетком одредаба ове главе, за возила се примењују одредбе у вези са превозом пртљага Глава III.

## **ДЕО IV**

### **ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗНИКА**

#### **Глава I**

#### **Одговорност за смрт и повреде путника**

**Члан 26.**

#### **Основ одговорности**

1. Превозник је одговоран за штету насталу услед смрти, рањавања или сваке друге телесне или душевне повреде путника, проузрокованих неким удесом у току железничког превоза, који се десио за време док се путник налазио у железничком возилу, улазио или излазио из возила, независно од тога која се железничка инфраструктура користила.

2. Превозник се ослобађа ове одговорности:

а) ако је удес био проузрокован околностима изван обављања превоза које превозник, и поред потребног настојања имајући у виду особеност случаја, није могао да избегне нити да отклони њихове последице;

б) уколико је удес наступио кривицом путника;

ц) ако је удес настао услед понашања неког трећег лица, које превозник, и поред потребног настојања имајући у виду особеност случаја, није могао да избегне нити да отклони његове последице; неко друго предузеће које користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем; то не утиче на право на регрес.

3. Ако је удес настао услед понашања неког трећег лица и ако одговорност превозника није сасвим искључена у складу са тачком 2. под ц), он одговара за целокупну штету у границама Јединствених правила и без права на евентуалну жалбу против трећег лица.

4. Према јединственим правилима превозник не одговара за случајеве који нису предвиђени у тачки 1.

5. Уколико превоз, који је предмет једног јединог уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, превозник који је обавезан на основу уговора о превозу да

осигура превозну услугу у току које се догоди удес, биће одговоран у случају смрти и повреде путника. Ако је превозну услугу осигурао извршни превозник, а не превозник, оба превозника одговарају за целокупну штету у складу са овим Јединственим правилима.

#### **Члан 27.**

### **Накнада штете у случају смрти**

1. У случају смрти путника, накнада штете обухвата:

а) неопходне трошкове настале услед смрти, нарочито за превоз тела и погребне трошкове;

б) ако смрт није наступила одмах, накнаду штете наведену у члану 28.

2. Ако су смрћу путника лица према којима је путник имао или би требало да има у будућности законске обавезе издржавања лишена своје потпоре, треба исто тако и та лица обештетити за тај губитак. Право на тужбу за накнаду штете лицима према којима путник има обавезу издржавања која се не заснива на закону, регулише се унутрашњим правом.

#### **Члан 28.**

### **Накнада штете у случају повреде**

У случају рањавања, или сваке друге телесне или душевне повреде путника, накнада штете обухвата:

а) неопходне трошкове, нарочито лечења и превоза;

б) накнаду проузроковане штете због потпуне или делимичне неспособности за рад, или због повећања потреба.

#### **Члан 29.**

### **Накнада штете за остале телесне повреде**

Унутрашњим правом се одређује да ли је и у којој мери превозник дужан да надокнади и друге штете за телесне повреде осим оних које су предвиђене у чл. 27. и 28.

#### **Члан 30.**

### **Облик и ограничење накнаде штете у случају смрти и повреде**

1. Накнада штете предвиђене у члану 27. тачка 2. и члану 28. под б) морају се платити у новцу. Међутим, ако унутрашње право дозвољава давање ренте, она се може доделити када оштећени путник или имаоци права наведени у члану 27. тачка 2. то захтевају.

2. Висина накнаде штете која се плаћа према тачки 1. одређује се унутрашњим правом. Међутим, код примене Јединствених правила највећи износ који се има платити у новцу или у годишњој ренти која одговара том износу, по сваком путнику, утврђује се на 175 000 обрачунских јединица у случају да унутрашње право предвиђа ограничење у мањем износу.

## **Члан 31.**

### **Друга превозна средства**

1. Под резервом тачке 2. одредбе о одговорности у случају смрти или повреде путника, не примењују се на штете настале за време превоза, који у складу са уговором о превозу, није извршен железницом.
2. Међутим, ако се железничка возила превозе фериботом, одредбе о одговорности у случају смрти и повреде путника примењују се на штете предвиђене у члану 26. тачка 1. и члану 33. тачка 1, проузроковане неким удесом у вези са железничким превозом, који се десио док се путник налазио у односном возилу, односно улазио или излазио из тог возила.
3. Ако је железнички превоз, због изузетних околности, привремено обустављен и путници се превозе другим превозним средством, превозник је одговоран у складу са овим Јединственим правилима.

## **Глава II**

### **Одговорност у случају непридржавања реда вожње**

## **Члан 32.**

### **Одговорност у случају укидања, кашњења или изгубљене везе**

1. Превозник је одговоран путнику за штету која настане због укидања, кашњења или изгубљене везе, када путник не може да настави своје путовање истог дана или ако се у датим околностима не може на рационалан начин наставити путовање. Обештећења обухватају разуман износ трошкова за смештај и обавештавање особа које очекују путника.
2. Превозник се ослобађа одговорности ако је укидање, кашњење или губљење везе последица неког од следећих узрока:
  - а) околности које су ван железничког превоза, које превозник упркос уложеним напорима због посебних околности случаја, није могао избећи нити спречити последице,
  - б) грешке путника, или
  - ц) понашања трећег лица, које превозник и поред потребног настојања имајући у виду особеност случаја, није могао да избегне нити да отклони његове последице; друго предузеће које користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем; ово не утиче на право на регрес.
3. Унутрашњим правом се утврђује да ли и у којој мери превозник мора да надокнади штету, осим оне прописане у тачки 1. Ово не утиче на члан 44 .

## **Глава III**

### **Одговорност за ручни пртљаг, животиње, пртљаг и возила**

## Одсек 1

### Ручни пртљаг и животиње

#### Члан 33.

#### Одговорност

1. У случају смрти и повреде путника превозник одговара и за штету која је настала због потпуног или делимичног губитка или оштећења предмета које је путник имао на себи или код себе као ручни пртљаг; ово такође важи и за животиње које је путник повео са собом. Члан 26. се примењује по аналогiji.
2. Превозник одговара за штете због потпуног или делимичног губитка или оштећења предмета, ручног пртљага или животиња, за које према члану 15. надзор врши и путник, само у случају своје кривице. Остали чланови Дела IV, са изузетком члана 51. и Дела VI не примењују се у овом случају.

#### Члан 34.

#### Ограничење износа одштете у случају губитка или оштећења предмета

Уколико превозник одговара на основу члана 33. тачка 1. највећи износ за надокнаду штете по сваком путнику се ограничава на 1 400 обрачунских јединица.

#### Члан 35.

#### Ослобађање од одговорности

Превозник не сноси одговорност према путнику за штету насталу у случају када се путник не придржава обавеза према прописима царинских и других државних органа.

## Одсек 2

### Пртљаг

#### Члан 36.

#### Основ одговорности

1. Превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага од преузимања на превоз до издавања, као и за закашњење у испоруци.
2. Превозник се ослобађа ове одговорности, ако је губитак, оштећење или закаснела испорука проузрокована кривицом путника, неким његовим захтевом који није заснован на кривици превозника, посебном маном пртљага или околностима које превозник није могао да избегне, нити да отклони њихове последице.
3. Превозник се ослобађа ове одговорности ако је губитак или оштећење настало због посебне опасности која је у вези са једном или више доле наведених чињеница:
  - а) недостајање паковања или недовољно паковање;
  - б) посебна природа пртљага;

ц) предаја на превоз предмета искључених од превоза.

#### **Члан 37.**

### **Терет доказивања**

1. Доказивање да је губитак, оштећење или закашњење у испоруци проузроковано једном од чињеница предвиђених у члану 36. тачка 2, пада на терет превозника.
2. Ако превозник утврди да је, с обзиром на околности, губитак или оштећење могло настати због једне или више посебних опасности предвиђених у члану 36. тачка 3, претпоставља се да је штета настала услед тих опасности. Ималац права, међутим, задржава право доказивања да штета није, потпуно или делимично, настала због неке од тих опасности.

#### **Члан 38.**

### **Узастопни превозници**

Ако превоз, који је предмет једног јединог уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, сваки наредни превозник, самим чином преузимања пртљага са пртљажницом или возила са потврдом о превозу, постаје страна у уговору о превозу, с обзиром на отпрему пртљага или превоза возила у складу са условима из пртљажнице или потврде о превозу и преузима обавезе које из тога произлазе.

#### **Члан 39.**

### **Извршни превозник**

1. Када превозник повери превоз, потпуно или делимично, извршном превознику било да је на основу уговора о превозу за то овлашћен или не, превозник ипак остаје одговоран за укупан превоз.
2. Све одредбе ових Јединствених правила према којима се утврђује одговорност превозника, важе и за одговорност извршног превозника за превоз који он обавља. Чл. 48. и 52. се примењују ако се поведе поступак против службених лица или било којих других лица које користи извршни превозник у обављању превоза.
3. Сваки посебан уговор којим превозник преузима обавезе које не намећу ова Јединствена правила или се одриче права која му на основу Јединствених правила припадају, тиче се извршног превозника само ако је он то изричито и у писаном облику прихватио. Независно од тога да ли је извршни превозник то прихватио или не, превозник остаје везан са тим обавезама или одрицањем права која произилазе из тог посебног уговора.
4. Када су и превозник и извршни превозник одговорни и до мере у којој су одговорни, њихова одговорност је солидарна.
5. Укупан износ одштете коју плаћа превозник, извршни превозник и његово особље као и друга лица чије услуге он користи у вршењу превоза, не могу да премаше износе предвиђене овим Јединственим правилима.
6. Овај члан не утиче на права накнаде која могу постојати између превозника и извршног превозника.

## **Члан 40.**

### **Претпоставка о губитку**

1. Ималац права може, без пружања других доказа, сматрати да је комад пртљага изгубљен ако му није издат или стављен на располагање у року од четрнаест дана од захтева за издавање према члану 22. тачка 3.
2. Ако се комад који се сматра изгубљеним пронађе у року од годину дана од захтева за издавање, превозник мора о томе известити имаоца права, ако је његова адреса позната или се може пронаћи.
3. У року од тридесет дана по пријему извештаја према тачки 2., ималац права може захтевати да му се комад изда. У том случају, он мора да плати трошкове превоза комада од места отправаљања до места у којем се врши испорука и да врати примљену одштету по одбитку трошкова који су евентуално били обухваћени том одштетом. Он ипак задржава право на одштету због закашњења у испоруци према члану 43 .
4. Ако се пронађени комад не затражи у року предвиђеном у тачки 3, или ако је комад пронађен тек по истеку једне године од захтеваног издавања, превозник њиме располаже према законима и прописима места у коме се пртљак налази.

## **Члан 41.**

### **Одштета у случају губитка**

1. У случају потпуног или делимичног губитка пртљага, превозник је дужан да, без икакве друге накнаде штете, плати:
  - а) ако је висина штете доказана, одштету у тој висини, али највише 80 обрачунских јединица за сваки килограм бруто масе који недостаје или 1 200 обрачунских јединица по комаду;
  - б) ако висина штете није доказана, паушалну одштету од 20 обрачунских јединица за сваки килограм бруто масе који недостаје или 300 обрачунских јединица по комаду.

Начин обештећења по килограму или по комаду, утврђује се Општим условима превоза.

2. Превозник је, поред тога, дужан да врати превознику кад и остале износе плаћене у вези са превозом изгубљеног комада пртљага.

## **Члан 42.**

### **Одштета у случају оштећења**

1. У случају оштећења пртљага превозник је дужан да, без икакве друге накнаде штете, плати одштету која одговара умањењу вредности пртљага.
2. Одштета не може премашити:
  - а) ако је цео пртљак оштећењем изгубио вредност, износ који би се морао платити у случају потпуног губитка;
  - б) ако је само један део пртљага оштећењем изгубио вредност, износ који би се морао платити у случају губитка оштећеног дела.

## **Члан 43.**

### **Одштета у случају закашњења у испоруци**

1. У случају закашњења у испоруци, превозник је дужан да за свака отпочета двадесет четири сата, рачунајући од захтева за издавање, али највише за четрнаест дана, плати:
  - а) ако ималац права докаже штету, укључујући и оштећење, одштету у висини штете, али највише 0,80 обрачунских јединица за сваки килограм бруто масе пртљага или 14 обрачунских јединица по комаду, издатог са закашњењем;
  - б) ако ималац права не докаже штету, паушалну одштету од 0,14 обрачунских јединица за сваки килограм бруто масе пртљага или 2,80 обрачунских јединица по комаду, издатог са закашњењем.
2. У случају потпуног губитка пртљага, одштета предвиђена у тачки 1. не може се платити поред одштете из члана 41 .
3. У случају делимичног губитка пртљага одштета предвиђена у тачки 1. плаћа се за део који није изгубљен.
4. У случају оштећења пртљага које није настало због закашњења у испоруци, одштета предвиђена у тачки 1. плаћа се, према случају, поред одштете из члана 42.
5. Одштета предвиђена у тачки 1. заједно са одштетом из чл. 41. и 42. не може ни у ком случају бити већа од одштете коју би требало платити у случају потпуног губитка пртљага.

## **Одсек 3**

### **Возила**

## **Члан 44.**

### **Одштета у случају закашњења**

1. У случају закашњења приликом утовара које је проузроковао превозник, односно закашњења код издавања возила, превозник је дужан да плати, када ималац права докаже да је због тога настала штета, одштету чији износ не може премашити превознину.
2. Ако ималац права одустане од уговора о превозу, у случају закашњења приликом утовара које је проузроковао превозник, износ превознине враћа се имаоцу права. Осим тога, ималац права може да захтева, када докаже да је штета настала услед тог закашњења, одштету чији износ не може премашити превознину.

## **Члан 45.**

### **Одштета у случају губитка**

У случају потпуног или делимичног губитка возила, одштету која мора да се плати имаоцу права за доказану штету, израчунава се на основу уобичајене вредности возила и не може да буде већа од 8 000 обрачунских јединица. Приколица са или без товара сматра се као једно возило.

## **Члан 46.**

## **Одговорност у погледу других предмета**

1. За предмете смештене у возилу или предмете који се налазе у сандуцима (на пример, пртљаг у сандуку или скије), а који су причвршћени на возило, превозник одговара за штету само у случају своје кривице. Укупна одштета не може да премaши 1 400 обрачунских јединица.

2. За предмете причвршћене на возило са спољне стране укључујући и сандуке према тачки 1, превозник одговара у погледу тих предмета смештених изван возила само ако се докаже да је губитак или штета резултат пропуста који је учинио превозник, било с намером да изазове тај губитак или штету, било због немара и знајући да ће вероватно доћи до тог губитка или штете.

**Члан 47.**

## **Меродавно право**

Са изузетком одредаба овог одсека, одредбе о одговорности за пртљаг из одсека 2, примењују се и за возила.

## **Глава IV**

### **Заједничке одредбе**

**Члан 48.**

### **Губитак права на ограничење одговорности**

Ограничење одговорности прописано овим Јединственим правилима као и одредбе унутрашњег права којима се одштете ограничавају на одређен износ, не примењују се ако се докаже да је штета настала због радње или пропуста превозника учињених било с намером да проузрокује такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

**Члан 49.**

### **Прерачунавање и камата**

1. Ако за израчунавање одштете треба прерачунати износе у иностраној валути, то прерачунавање се обавља по курсу који важи на дан и у месту плаћања одштете.
2. Ималац права може захтевати камату на одштету која износи пет посто годишње почев од дана подношења рекламације према члану 54, или ако рекламације није било, од дана подизања тужбе.
3. Међутим, за одштете које се дугују према чл. 27. и 28. камата тече тек од дана када су настале околности на основу којих је одређен износ одштете, ако је тај дан после дана подношења рекламације или подизања тужбе.
4. Код превоза пртљага камата се плаћа само ако одштете премашују 16 обрачунских јединица по пртљажници.
5. Код превоза пртљага ако ималац права, у одређеном року, не достави исправе којима доказује своје право и које су потребне за коначно решење рекламације, камата не тече за време од истека овог рока до стварне предаје исправе.

## **Члан 50.**

### **Одговорност у случају нуклеарних удеса**

Превозник се ослобађа одговорности на основу Јединствених правила ако је штета проузрокована нуклеарним удесом и ако је, према законима и прописима једне државе којима се регулише одговорност у области нуклеарне енергије, за ову штету одговоран корисник нуклеарног уређаја или неко друго одговорно лице.

## **Члан 51.**

### **Лица за која одговара превозник**

Превозник одговара за своје раднике и за друга лица која користи при обављању превоза, уколико ти радници и друга лица делују у оквиру својих дужности. Предузећа која управљају инфраструктуром преко које се обавља превоз, важе за лица чије услуге превозник користи за обављање превоза.

## **Члан 52.**

### **Остале тужбе**

1. У свим случајевима у којима се примењују Јединствена правила, свака тужба због одговорности, по било ком основу, може се подићи против превозника само под условима и у границама предвиђеним овим правилима.
2. Исто важи и за сваку тужбу која се подиже против службеника и других лица за које превозник одговара на основу члана 51.

## **ДЕО V**

### **ОДГОВОРНОСТ ПУТНИКА**

## **Члан 53.**

### **Посебне основе за одговорност**

Путник одговара превознику за све штете

а) настале као резултат неиспуњавања обавеза које произлазе из

- 1) чл. 10 , 14. и 20. ,
- 2) посебних одредаба за превоз возила садржаним у Општим условима за превоз,
- 3) Правилника о међународном железничком превозу опасне робе ( RID)

б) изазване предметима или животињама које има са собом,

осим ако не докаже да је губитак или штета изазвана околностима које он није могао избећи и чије последице није могао спречити, упркос понашању савесног путника. Ова одредба не утиче на одговорност путника у складу са чл. 26. и 33. тачка 1.

## **ДЕО VI**

## ОСТВАРИВАЊЕ ПРАВА

### Члан 54.

#### Утврђивање делимичног губитка или оштећења

1. Ако превозник открије или посумња да постоји делимичан губитак или оштећење предмета и возила које превози и за које је одговоран, или ако ималац права то тврди, превозник је дужан да одмах и ако је то могуће у присуству имаоца права, састави записник којим се утврђује, према врсти штете, стање предмета и по могућности висина штете, њен узрок и време када се догодила.
2. Један примерак записника даје се бесплатно имаоцу права.
3. Ако ималац права не прихвата чињенице утврђене у записнику, он може захтевати да се стање пртљага и возила, као и узрок и износ штете утврде уз помоћ вештака кога именују стране или суд. Поступак се спроводи према законима и прописима државе у којој се врши утврђивање.

### Члан 55.

#### Рекламације

1. Рекламације које се односе на одговорност превозника у случају смрти или повреде путника, морају се писмено упутити превознику против кога се покреће поступак. У случају превоза на основу једног уговора, а који обавља неколико узастопних превозника, рекламације се, такође, могу упутити првом или последњем превознику као и превознику који има главно место пословања или пословницу или агенцију у држави сталног или уобичајеног боравка путника.
2. Остале рекламације које се односе на уговор о превозу морају се писмено упутити превознику назначеном у члану 56. тач. 2. и 3.
3. Исправе које ималац права треба да приложи уз рекламацију, морају се поднети у оригиналу или у препису који мора бити прописно оверен, ако превозник то захтева. Приликом решавања рекламације превозник може захтевати да му се врате возне карте, пртљажнице и потврде о пријему.

### Члан 56.

#### Превозници против којих се може подизати тужба

1. Тужба која је заснована на одговорности превозника за смрт и повреде путника може се подићи само против одговорног превозника у смислу члана 26. тачке 5.
2. Са изузетком тачке 4, остале тужбе које могу подићи путници на основу уговора о превозу, могу се подизати против првог превозника, последњег превозника или превозника који је обављао део превоза и код кога се десио случај који даје основ за тужбу.
3. Када превоз обавља неколико узастопних превозника, превозник који мора испоручити пртљак или возило, мора бити, уз његов пристанак уписан на пртљажници или потврди о превозу, а поступак се може повести против њега, сагласно тачки 2., чак и ако није примио пртљак или возило.

4. Тужба ради враћања износа плаћеног на основу уговора о превозу може се подизати против превозника који је наплатио тај износ или против превозника у чију је корист био наплаћен.

5. Поред превозника који су означени у тач. 2. и 4. тужба се може подизати и против неког другог превозника, ако се подноси као противтужба или као приговор у поступку који се односи на главну тужбу засновану на истом уговору о превозу.

6. У мери у којој се ова Јединствена правила односе на извршне превознике, може се и против њих подизати тужба.

7. Ако тужилац има право да бира између више превозника, његово право избора гаси се чим је подигнута тужба против једног од њих; ово важи, такође, ако тужилац има избор између једног или више превозника и извршног превозника.

#### **Члан 57.**

### **Надлежни суд**

1. Тужбе засноване на Јединственим правилима могу се подизати код судова држава чланица одређеним уговором међу странама, или код судова држава чланица на чијој територији тужени има стално или уобичајено боравиште или главно место пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу. Код других судова тужба се не може подизати.

2. Ако је поступак заснован на овим Јединственим правилима у току пред судом надлежним према тачки 1. или ако је у том спору пресуду донео суд, не може се подизати ниједна нова тужба између истих страна по истој основи, осим ако пресуда суда пред којим је подигнута прва тужба није правоснажна у држави у којој се подиже нова тужба.

#### **Члан 58.**

### **Гашење права на тужбу за смрт и повреде**

1. Свака тужба имаоца права заснована на одговорности превозника за смрт и повреде путника гаси се, ако ималац права не пријави удес путника у року од 12 месеци пошто је сазнао за штету, једном од превозника којем се може поднети рекламација према члану 55. тачка 1.

Ако ималац права пријави усмено удес превознику, овај је дужан да му изда потврду о усменој пријави.

2. Међутим, право на тужбу се не гаси:

а) ако је у року предвиђеном у тачки 1. ималац права поднео рекламацију једном од превозника наведених у члану 55. тачка 1;

б) ако је у року предвиђеном у тачки 1. одговорни превозник дознао за удес путника на неки други начин;

ц) ако удес није био пријављен, или је био пријављен касно, због околности које се не могу приписати имаоцу права;

д) ако ималац права докаже да се удес догодио кривицом превозника.

#### **Члан 59.**

## Гашење права на тужбу код превоза пртљага

1. Пријемом пртљага од стране имаоца права престаје свако право на тужбу против превозника које настаје из уговора о превозу, у случају делимичног губитка, оштећења или закашњења у испоруци.

2. Међутим, право на тужбу се не гаси:

а) у случају делимичног губитка или оштећења, ако је

1) губитак или оштећење утврђено према члану 54. пре него што је ималац права примио пртљаг;

2) утврђивање које је требало извршити према члану 5. било пропуштено само кривицом превозника;

б) у случају штете која се споља није могла приметити, а утврђена је пошто је ималац права преузео пртљаг, ако он:

1) захтева утврђивање према члану 54. одмах после открића штете, а најкасније у року од три дана од преузимања пртљага, и

2) докаже, сем тога да се штета догодила у времену од пријема на превоз до издавања;

ц) у случају закашњења у испоруци, ако ималац права у року од двадесет једног дана поднесе захтев једном од превозника наведених у члану 56. тачка 3;

д) ако ималац права докаже да је штета проузрокована намерно или услед крајње непажње превозника.

### Члан 60.

## Застаревање

1. Тужбе за накнаду штете засноване на одговорности превозника за смрт и повреде путника застаревају:

а) ако се тиче путника, за три године од првог дана после удеса;

б) што се тиче других ималаца права, за три године од првог дана по смрти путника, с тим да овај рок не може бити дужи од пет година од првог дана после удеса.

2. Остале тужбе које настају из уговора о превозу застаревају за годину дана.

Међутим, рок застаревања износи две године за тужбе због штете настале услед радњи, односно пропуста учињених било с намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и са свешћу да ће таква штета вероватно настати.

3. Застаревање предвиђено у тачки 2. почиње да тече код тужбе:

а) за накнаду штете због потпуног губитка - од четрнаестог дана по истеку рока предвиђеног у члану 22. тачка 3;

б) за накнаду штете због делимичног губитка, оштећења или закашњења у испоруци - од дана издавања;

ц) у свим другим случајевима који се односе на превоз путника - од дана истека важења возне карте.

Дан назначен као почетак застаревања никад се не рачуна у тај рок.

4. Ако је превознику поднета рекламација према члану 55. са потребним исправама којима се доказује право, застаревање се обуставља до дана када превозник писмено одбије рекламацију и врати исправе. Ако се рекламација усвоји делимично, застаревање тече даље за спорни део рекламације. Доказ о пријему рекламације или о одговору и враћању исправе мора да поднесе страна која ту чињеницу истиче.

Накнадне рекламације у вези са истим предметом не обустављају застаревање.

5. Застарела тужба не може се више подизати чак ни у виду противтужбе или приговора на тужбу.

6. У осталим случајевима, обустава и прекид застаревања се регулишу унутрашњим правом.

## ДЕО VII

### ОДНОСИ ИЗМЕЂУ ПРЕВОЗНИКА

#### Члан 61.

#### Подела превознине

1. Сваки превозник дужан је да исплати заинтересованим превозницима део који им припада од превознине коју је он наплатио или коју је требало да наплати. Начин плаћања одређен је споразумом између превозника.

2. Члан 6. тачка 3., члан 16. тачка 3. и члан 25. важе, такође, између узастопних превозника.

#### Члан 62.

#### Право на регрес

1. Превозник који је на основу Јединствених правила исплатио одштету има право на регрес од превозника који су учествовали у превозу према следећим одредбама:

а) превозник који је проузроковао штету, одговара за исту сам;

б) ако је штету проузроковало више превозника, сваки од њих одговара за штету коју је он проузроковао ако је то немогуће утврдити, штета се дели између превозника према начелима наведеним под ц);

ц) ако се не може доказати који је превозник проузроковао штету, одштета се дели између свих превозника који су учествовали у превозу, изузев оних превозника који докажу да штета није била проузрокована на њиховим пругама, подела се врши сразмерно уделу у цени превоза.

2. У случају да је неки превозник неспособан за плаћање, његов неплаћени удео се расподељује између осталих превозника који су учествовали у превозу, сразмерно уделу у цени превоза.

#### Члан 63.

## **Поступак у вези са регресом**

1. Превозник од којег се тражи регрес не може ни у ком случају да оспори основаност плаћања извршеног од стране превозника који тражи регрес предвиђен у члану 62., ако је одштета утврђена судским путем и ако је овај превозник прописно позван на суд чиме му је било омогућено да се умеша у поступак. Суд коме је поднета главна тужба одређује рокове за саопштавање и за ступање у спор.
2. Превозник који тражи регрес дужан је да истом тужбом обухвати све заинтересоване превознике са којима се није поравнао; у противном, губи право регреса против оних превозника које није тужио.
3. Суд је дужан да истом пресудом обухвати све регресне захтеве који су му поднети.
4. Превозник који жели да оствари своје право на регрес може подићи тужбу пред судом у држави на чијој територији један од превозника који је учествовао у превозу има главно место пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу.
5. Ако тужбу треба подићи против више превозника, превозник - тужилац има право да између судова који су надлежни према тачки 4. изабере суд коме подноси свој захтев.
6. Регресни поступак се не може спајати с поступком за накнаду штете који покреће ималац права из уговора о превозу.

### **Члан 64.**

## **Споразуми о регресима**

Превозници могу закључивати споразуме који одступају од одредаба чл. 61. и 62 .

# **ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА ЗА УГОВОР О МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ РОБЕ ( СИМ - ДОДАТАК Б КОНВЕНЦИЈЕ)**

## **ДЕО I**

### **ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Члан 1.**

### **Подручје примене**

1. Ова Јединствена правила важе за сваки уговор о железничком превозу робе уз накнаду када се место преузимања робе на превоз и место испоруке налазе у две различите државе чланице. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору о превозу.
2. Ова Јединствена правила важе, такође, за уговоре о железничком превозу робе уз накнаду, када се место преузимања робе на превоз и место испоруке налазе у две различите државе, од којих је барем једна држава чланица а стране у уговору су сагласне да уговор подлеже овим Јединственим правилима.

3. Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз друмом или унутрашњим воденим путевима у унутрашњем саобраћају једне државе чланице као допуну пограничном превозу, примењују се ова Јединствена правила.

4. Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз поморским путевима или погранични превоз унутрашњим воденим путевима као допуну железничком превозу, примењују се ова Јединствена правила, уколико се превоз поморским путевима или унутрашњим воденим путевима одвија на линијама наведеним у Списку линија прописаним чланом 24. , тачка 1. Конвенције.

5. Ова Јединствена правила се не примењују на превозе између станица на подручју суседних држава, ако инфраструктуром ових станица управља један или више власника инфраструктуре, али подређених само једној од тих држава.

6. Свака држава која је уговорна страна неке друге Конвенције о директном међународном железничком превозу робе, а која је упоредива са овим Јединственим правилима може, при подношењу захтева за приступ Конвенцији, изјавити да ће примењивати ова Јединствена правила само на делу инфраструктуре који се налази на њеној територији. Тај део железничке инфраструктуре мора бити јасно одређен и повезан са железничком инфраструктуром државе чланице. Када држава да такву изјаву ова Јединствена правила важе само:

а) ако се у уговору о превозу место преузимања робе на превоз или прописано место за испоруку као и прописани превозни пут налазе на наведеној инфраструктури, или

б) ако наведена инфраструктура повезује инфраструктуру двеју држава чланица и да је у уговору о превозу означена као превозни пут за транзитни превоз.

7. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 6. може увек да повуче изјаву код депозитара путем саопштења. Повлачење ступа на снагу по истеку рока од месец дана након што је депозитар обавестио о томе државе чланице. Изјава престаје важити ако Конвенција наведена у тачки 6., први став престане важити за ту државу.

## **Члан 2.**

### **Одредбе јавног права**

Превози на које се примењују ова Јединствена правила подлежу у осталом одредбама јавног права посебно прописима о превозу опасне робе као и прописима царинског права и права заштите животиња.

## **Члан 3.**

### **Дефиниције**

За сврхе ових Јединствених правила израз:

а) "Превозилац" означава уговорног превозиоца који је са пошиљаоцем склопио уговор о превозу у складу са овим Јединственим правилима или узаступног превозиоца који одговара на основу тог уговора;

б) "Извршни превозилац" означава превозиоца који није склопио уговор о превозу са пошиљаоцем или коме је превозилац у складу са наведеним под а) поверио извршење железничког превоза потпуно или делимично;

ц) "Општи услови превоза" означавају услове превозника у облику општих пословних услова или тарифа које су правно на снази у свакој држави чланици и који су склапањем уговора о превозу постали његов саставни део;

д) "Интермодалне транспортне јединице" означавају контејнере, разменљиве посуде, полуприколице или друге транспортне јединице за утовар које се користе у комбинованом саобраћају.

#### **Члан 4.**

### **Одступања**

1. Државе чланице могу закључити споразуме, који предвиђају одступање од ових Јединствених правила, за превозе искључиво између две станице које се налазе са обе стране границе ако између њих и границе не постоји друга станица.

2. За превозе између две државе чланице у транзиту преко државе која није чланица, могу државе учеснице закључити споразум који одступа од ових Јединствених правила.

3. Споразуми у складу са тач. 1. и 2. као и њихово ступање на снагу саопштавају се Међувладиној организацији за међународне железничке превозе. Генерални секретар Организације о томе обавештава државе чланице и заинтересована предузећа.

#### **Члан 5.**

### **Обавезно право**

Уколико овим Јединственим правилима није изричито дозвољено сваки уговор који директно или индиректно одступа од ових Јединствених правила ништаван је и без правног значаја. Поништење таквог уговора не укључује поништење и осталих одредаба уговора о превозу. Међутим, превозилац може преузети већу одговорност и обавезе него што је предвиђено овим Јединственим правилима.

## **ДЕО II**

### **ЗАКЉУЧЕЊЕ И ИЗВРШЕЊЕ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ**

#### **Члан 6.**

### **Уговор о превозу**

1. Уговором о превозу превозилац се обавезује да ће робу, уз накнаду, превести до упутног места и тамо је испоручити примаоцу.

2. Уговор о превозу се потврђује товарним листом у складу са јединственим обрасцем. Међутим, недостатак, неисправност или губитак товарног листа неће утицати на постојање или важност уговора који остаје подложен овим Јединственим правилима.

3. Товарни лист потписује пошиљалац и превозилац. Потпис се може заменити жигом, отиском рачунара или неким другим одређеним начином.

4. Превозилац је дужан да, на одређен начин, потврди преузимање робе на дупликуту товарног листа и да врати дупликат пошиљаоцу.
5. Товарни лист нема снагу теретнице.
6. За сваку пошиљку треба саставити један товарни лист. Уколико између пошиљаоца и превозника није другачије договорено, исти товарни лист може се односити само на товар у једним колима.
7. У случају превоза који улази у царинску област Европске заједнице или област где важи заједнички поступак за превоз, сваку пошиљку мора да прати товарни лист који одговара захтевима члана 7.
8. Међународна удружења превозника утврђују јединствени образац товарних листова у сагласности са међународним удружењима корисника и надлежним телима за царинска питања у државама чланицама, као и регионалним међувладиним организацијама за економске интеграције које имају овлашћења усвајања своје сопствене царинске регулативе.
9. Товарни лист као и његов дупликат могу се испоставити у облику електронског бележења података, који могу да се претворе у читљиво писане знаке. Поступци који се користе за бележење и обраду података морају бити исти у функционалном погледу, нарочито у погледу доказне снаге товарног листа који ови подаци представљају.

#### **Члан 7.**

### **Садржај товарног листа**

1. Товарни лист мора да садржи следеће податке:
  - а) место и датум испостављања;
  - б) име и адресу пошиљаоца;
  - ц) име и адресу превозника који је закључио уговор о превозу;
  - д) име и адресу особе којој је роба стварно издата, уколико то није превозник наведен под ц);
  - е) место и датум преузимања робе;
  - ф) место издавања;
  - г) име и адресу примаоца;
  - х) назначење врсте робе и паковања, код опасних роба прописано назначење према Правилнику о међународном железничком превозу опасне робе ( RID);
  - и) количину (број) комада и посебне ознаке и бројеве потребне за идентификацију денчаних пошиљака;
  - ј) број кола код превоза колских пошиљака;
  - к) број железничког возила које се превози на сопственим точковима, ако се предаје на превоз као роба;
  - л) осим тога, у случају интермодалних транспортних јединица, врсту, број или остала обележја потребна за идентификацију;

- м) бруто масу робе или податке о количини робе изражене на неки други начин;
- н) тачно набрајање исправа које захтевају царински или други државни органи, које су приложене уз товарни лист или су стављене на располагање превознику у одређеном службеном месту или месту које је уговором договорено;
- о) трошкове у вези са превозом (превознина, накнаде за споредне услуге, царинске дажбине и остали трошкови који настану од закључења уговора до издавања), уколико трошкове плаћа прималац или неко друго упутство према којем трошкове плаћа прималац;
- п) изјаву да превоз, без обзира на било какво одступање, подлеже овим Јединственим правилима.

2. У одређеним случајевима товарни лист мора, такође, да садржи следеће податке:

- а) код превоза у којем учествује више узастопних превозника, превозника који мора испоручити робу уколико је исти уз свој пристанак уписан у товарном листу;
- б) трошкове које преузима пошиљалац;
- ц) износ који се треба наплатити поузећем код издавања робе;
- д) податке о вредности робе и износе за обезбеђење уредног издавања;
- е) уговорени рок испоруке;
- ф) уговорени превозни пут;
- г) списак исправа које нису поменуте у тачки 1. под н), које се предају превознику;
- х) податке пошиљаоца о броју и опису пломби које је он ставио на кола.

3. Стране у уговору о превозу могу унети у товарни лист и друге податке који се сматрају корисним.

## **Члан 8.**

### **Одговорност за наводе у товарном листу**

Пошиљалац одговара превознику за све трошкове и штете које настану због тога:

- а) што су наводи пошиљаоца у товарном листу неисправни, нетачни, непотпуни или унети на друго место, а не на место које је одређено за њихово уписивање;
- б) што је пошиљалац пропустио да упише наводе које прописује RID.

Ако на захтев пошиљаоца превозник унесе неке податке у товарни лист, сматра се, ако се не докаже супротно, да је то учинио у име пошиљаоца.

Ако товарни лист не садржи изјаву предвиђену у члану 7. тачка 1. под п), превозник ће бити одговоран за све трошкове и штете које претрпи због таквог пропуста одговорне особе.

## **Члан 9.**

### **Опасна роба**

Ако пошиљалац не наведе све податке које прописује RID, превозник може увек истоварити или уништити робу или је учинити безбедном у зависности од околности, осим ако је био свестан њене опасне природе при преузимању.

## **Члан 10.**

### **Плаћање трошкова**

1. Уколико између пошиљалоца и превозника није другачије договорено, све трошкове (превознина, накнаде за споредне услуге, царинске дажбине и други трошкови који настану од закључења уговора па до испоруке) мора да плати пошиљалац.
2. Ако на основу уговора између пошиљалоца и превозника трошкове плаћа прималац, а прималац не подигне товарни лист, нити се позива на своја права у складу са чланом 17. тачка 3. и не измени уговор о превозу у складу са чланом 18. , пошиљалац остаје одговоран за плаћање трошкова.

## **Члан 11.**

### **Проверавање**

1. Превозник има увек право да провери да ли су испуњени Општи услови превоза и да ли пошиљка одговара наводима које је пошиљалац уписао у товарни лист. Ако је у питању проверавање садржаја пошиљке, пожељно је, ако је могуће, то обавити у присуству имаоца права ако то није могуће, превозник ће затражити присуство два независна сведока ако законима и прописима државе у којој се врши проверавање није одређено другачије.
2. Ако пошиљка не одговара наводима у товарном листу или ако нису испуњени услови за превоз робе која се условно прима на превоз, резултат проверавања се мора унети у део товарног листа који прати робу као и у дупликат товарног листа уколико превозник још увек с њим располаже. У овом случају трошкови проузроковани проверавањем, уколико нису одмах плаћени, терете робу.
3. Када утовар робе врши пошиљалац, он има право да од превозника захтева преглед стања робе и њеног паковања, као и тачност навода у товарном листу у погледу броја комада, њихових ознака и бројева као и бруто масе робе или њене количине изражене на други начин.

Превозник је обавезан да прихвати проверавање уколико располаже одговарајућим средствима да то спроведе.

Превозник може затражити плаћање трошкова за проверавање. Резултат проверавања уноси се у товарни лист.

## **Члан 12.**

### **Доказна снага товарног листа**

1. Товарни лист служи, док се не докаже супротно, као доказ о закључењу и садржини уговора о превозу, као и о преузимању робе од стране превозника.

2. Ако утовар робе врши превозник, товарни лист ће бити, док се не докаже супротно, доказ о стању робе и њеном паковању у складу са наводима у товарном листу или у недостатку тих навода о њеном очигледно добром стању у моменту преузимања од стране превозника, као и о тачности навода у товарном листу у погледу броја комада, њихових ознака и бројева и бруто масе робе или њене количине изражене на други начин.

3. Ако утовар робе врши пошљалац, товарни лист ће бити, док се не докаже супротно, доказ о стању робе и њеном паковању у складу са наводима у товарном листу или у недостатку тих навода о њеном очигледно добром стању и о тачности навода наведених у тачки 2. у случају када је превозник проверио робу и резултат своје провере унео у товарни лист.

4. Међутим, товарни лист неће служити као доказ у случају основаних резерви. Разлог за резерву може посебно бити ако превозник не располаже са одговарајућим средствима како би проверио тачност навода у товарном листу.

### **Члан 13.**

## **Утовар и истовар робе**

1. Пошљалац и превозник се договарају ко је одговоран за утовар и истовар робе. У недостатку таквог договора превозник ће бити одговоран за утовар и истовар денчаних пошљака, док ће за колске пошљке за утовар бити одговоран пошљалац, а за истовар након испоруке, прималац.

2. Пошљалац одговара за све последице неправилног утовара који је он извршио и дужан је, посебно, да надокнади штету коју превозник услед тога претрпи. Доказивање да је товарење неправилно пада на терет превозника.

### **Члан 14.**

## **Паковање**

Пошљалац одговара превознику за сваки губитак или штету и трошкове који настану због недостатака или грешака у паковању робе, осим ако су недостаци били очигледни или познати превознику у моменту преузимања робе, а он није ставио резерву у вези са тим.

### **Члан 15.**

## **Испуњавање административних формалности**

1. Пошљалац је дужан да товарном листу приложи исправе потребне за обављање формалности које захтевају царински и други државни органи пре издавања робе, или да ове исправе стави на располагање превознику и пружи му све потребне информације.

2. Превозник није дужан да испитује да ли су поднесене исправе тачне и дозвољене. Пошљалац одговара превознику за све штете које би могле настати услед недостатка, непотпуности или неисправности тих исправа или информација осим у случају кривице превозника.

3. Превозник одговара за све последице настале због губитка или неправилне употребе исправа наведених и приложених у товарном листу или оних које су му биле поверене, осим ако су губитак исправа односно губитак или штета настала неправилном употребом исправа изазвани околностима које превозник није могао избећи и чије последице није могао спречити. Међутим, одштета не може никада да премаше одштету која је предвиђена у случају губитка робе.

4. Пошиљалац може, назначујући у товарном листу, а прималац, дајући упутства сагласно члану 18. тачка 3, захтевати:

а) да присуствује лично, или преко пуномоћника, формалностима које захтевају царински или други државни органи ради давања свих потребних података и корисних обавештења;

б) да он лично или преко пуномоћника испуни формалности које захтевају царински или други државни органи, уколико је то допуштено законима и прописима земље у којој треба испунити те формалности;

ц) да плати царинске дажбине и друге трошкове када он лично или његов пуномоћник присуствује формалностима или их обавља, ако је то плаћање допуштено законима и прописима земље у којој се оне обављају.

У овим случајевима, ни пошиљалац, ни прималац који може да располаже робом, као ни њихов пуномоћник немају право да подигну робу.

5. Ако је пошиљалац ради извршења царинских и других административних формалности назначио станицу у којој се оне не могу обавити због важећих прописа или ако је за те формалности одредио неки други поступак који се не може извршити, превозник ће поступити онако како му изгледа најповољније за имаоца права, обавештавајући пошиљаоца о предузетим мерама.

6. Ако је пошиљалац преузео на себе плаћање царинских дажбина, превозник може по свом избору да обави царинске и друге формалности у успутној или у упутној станици.

7. Превозник може поступити према тачки 5., ако прималац није подигао товарни лист у року који је предвиђен прописима који важе у упутној станици.

8. Пошиљалац је дужан да се у погледу паковања и покривања ствари придржава прописа царине или других државних органа. Ако пошиљалац није упаковао или покрио робу сагласно овим прописима, превозник може сам да се за то побрине; настали трошкови терете робу.

## **Члан 16.**

### **Рокови испоруке**

1. Пошиљалац и превозник се договарају о року испоруке. Ако не постоји такав договор, рок испоруке не може бити дужи од оног који проистиче из тач. 2 до 4.

2. Под резервом тач. 3 и 4. највећи рокови испоруке износе:

а) за колске пошиљке

- отправни рок 12 сати,

- превозни рок, за сваких отпочетих 400 km 24 сата;
- б) за денчане пошилке
  - отправни рок 24 сата,
  - превозни рок, за сваких започетих 200 km 24 сата.

Одстојање се рачуна према уговореном превозном путу или, у недостатку тога, према најкраћем превозном путу.

3. Превозник може утврђивати допунске рокове одређеног трајања у следећим случајевима:

- а) за пошилке које се превозе
  - пругама различите ширине колосека,
  - поморским или унутрашњим воденим путевима,
  - путем, ако нема железничке пруге;
- б) у ванредним приликама које имају за последицу неуобичајено повећање саобраћаја или ванредне тешкоће у експлоатацији.

Трајање допунских рокова мора бити наведено у општим условима за превоз.

4. Рок испоруке почиње да тече по преузимању робе; он се продужава за време задржавања које је проузроковано без кривице превозника. Рок испоруке не тече недељом и у дане законом признатих празника.

## **Члан 17.**

### **Издавање**

1. Превозник је дужан да у месту прописаном за издавање изда примаоцу товарни лист и робу, пошто прималац потврди пријем и плати потраживања према захтевима из уговора о превозу.

2. Када се обављају у складу са прописима који важе у упутној станици

- а) предаја робе царинским органима или трошарини у њихова отпремништва или складишта, уколико се не налазе под надзором превозника, и
- б) ускладиштење робе код превозника или предаја робе шпедитеру или јавном складишту,

изједначени су са издавањем робе примаоцу.

3. По приспећу робе у место издавања прималац има право да захтева од превозника да му преда товарни лист и изда робу. Ако је утврђен губитак робе или ако је роба стигла после истека рока предвиђеног у члану 29. тачка 1., прималац може да се у своје име, у односу на превозника, користи правима која проистичу из уговора о превозу.

4. Прималац права може одбити пријем робе и после подизања товарног листа и плаћања трошкова према захтевима из уговора о превозу, све док се не поступи по његовим захтевима за утврђивање штете за коју тврди да постоји.

5. У свему осталом, издавање робе се врши сагласно прописима који важе у месту издавања.

6. Ако је роба издата примаоцу без претходног плаћања поузећа, превозник мора надокнадити пошиљаоцу штету за износ поузећа, задржавајући своје право на регрес од примаоца.

#### **Члан 18.**

### **Право располагања робом**

1. Пошиљалац има право да располаже робом и да накнадно мења уговор о превозу. Он може посебно захтевати да превозник:

- а) робу даље не превози;
- б) одложи испоруку робе;
- ц) да робу испоручи неком другом лицу, а не примаоцу наведеном у товарном листу;
- д) да робу изда у неком другом месту, а не у месту наведеном у товарном листу.

2. Право пошиљаоца, да мења уговор о превозу, па и ако поседује дупликат товарног листа, гаси се у случају када је прималац:

- а) подигао товарни лист;
- б) преузео робу;
- ц) користио своја права сагласно члану 17. тачка 3.;
- д) овлашћен сагласно тачки 3.; од овог тренутка превозник мора да поступа по захтевима и упутствима примаоца.

3. Прималац има право да мења уговор о превозу од тренутка испостављања товарног листа, осим ако је пошиљалац у товарном листу навео супротно.

4. Право примаоца да мења уговор о превозу, гаси се у случају када је он:

- а) подигао товарни лист;
- б) преузео робу;
- ц) користио своја права сагласно члану 17. тачка 3.;
- д) сагласно тачки 5. прописао да се роба изда другом лицу и када ово лице користи своја права у складу са чланом 17. тачка 3.

5. Ако је прималац захтевао да се роба изда неком другом лицу, то лице није овлашћено да мења уговор о превозу.

#### **Члан 19.**

### **Примена права о располагању робом**

1. Ако пошиљалац или, у случају наведеном у члану 18. тачка 3. прималац, жели да мења уговор о превозу давањем накнадних упутстава, он мора превознику предати дупликат товарног листа у који је унео захтеване измене.

2. Пошиљалац или, у случају наведеном у члану 18. тачка 3. прималац, мора надокнадити превознику трошкове и штету који настану услед спровођења накнадних упутстава.
3. Извршење накнадних измена мора бити могуће, законито и разложно у тренутку када налози доспеју до лица које треба да их изврши и посебно не сме ометати нормалан рад превозника, нити оштећивати друге пошиљке пошиљаоца или примаоца.
4. Накнадне измене се не смеју односити на деобну пошиљку.
5. Када превозник, због услова предвиђених у тачки 3., не може извршити добијене налоге, он мора одмах обавестити лице које је дало накнадни захтев.
6. Превозник, у случају своје кривице, одговара за последице неизвршења или нетачног извршења захтева. Међутим, евентуална одштета не може да премаши одштету која је предвиђена у случају губитка робе.
7. Ако превозник поступи по захтеву пошиљаоца не тражећи подношење дупликата товарног листа, а овај је био предат примаоцу, превозник је одговоран примаоцу за штету која због тога настане. Међутим, евентуална одштета не може да премаши одштету која је предвиђена у случају губитка робе.

#### **Члан 20.**

### **Сметње при превозу**

1. У случају сметње при превозу, превозник одлучује да ли је боље да се роба превезе даље по службеној дужности уз измену превозног пута или је у интересу имаоца права располагања са робом да се од њега затраже упутства, дајући му потребна обавештења којима превозник располаже.
2. Ако продужење превоза није могуће, превозник тражи упутства од имаоца права располагања робом. Ако превозник у разумном року не добије упутства, он мора предузети мере за које сматра да су у најбољем интересу за имаоца права располагања робом.

#### **Члан 21.**

### **Сметње при издавању**

1. У случају сметње при издавању, превозник је дужан да без одлагања обавести о томе пошиљаоца и да од њега затражи упутства, осим ако је пошиљалац путем навода у товарном листу захтевао да му се роба врати по службеној дужности ако настане сметња при издавању.
2. Када сметња при издавању престане пре него што упутство пошиљаоца приспе превознику, робу треба издати примаоцу. Пошиљалац се мора о томе одмах обавестити.
3. У случају да прималац одбије пријем робе, пошиљалац има право да даје упутства и без подношења дупликата товарног листа.
4. Ако сметња при издавању наступи пошто је прималац изменио уговор о превозу у смислу члана 18. тач. 3 до 5., превозник то мора саопштити примаоцу.

## **Члан 22.**

### **Последице сметњи при превозу и издавању**

1. Превозник има право на надокнаду трошкова које је имао због:

а) тражења упутстава;

б) извршења упутстава;

ц) тражених упутстава која до њега нису благовремено или уопште нису стигла;

д) доношења одлуке у складу са чланом 20. тачка 1. без тражења упутстава,

осим ако су ти трошкови настали његовом кривицом. Превозник може посебно да надокнади превознину за стварни превозни пут са роком испоруке који одговара том превозном путу.

2. У случајевима предвиђеним у члану 20. тачка 2. и у члану 21. тачка 1., превозник може одмах истоварити робу на трошак имаоца права располагања робом. После тога сматра се да је превоз завршен. Превозник ће тада бити одговоран за робу у име имаоца права располагања робом. Он, међутим, робу може поверити трећој страни и тада ће бити одговоран само за ваљан избор треће стране. Трошкови настали по основу уговора о превозу и сви други трошкови терете робу.

3. Превозник може приступити продаји робе без чекања упутства од имаоца права располагања робом ако је то оправдано због лако покварљиве робе или стања робе уопште, односно, ако су трошкови складиштења несразмерни са вредношћу робе. У другим случајевима, он може такође приступити продаји робе, ако у разумном року не прими од имаоца права располагања робом упутства о супротном, са разумним захтевима за извршење.

4. Ако је роба била продата, новац од продаје, по одбитку трошкова којима је роба терећена, мора се ставити на располагање имаоцу права располагања робом. Ако је добијени износ мањи од ових трошкова, пошиљалац је дужан да плати разлику.

5. За поступак у случају продаје примењују се важећи закони и прописи или обичаји места где се роба налази.

6. Ако пошиљалац, у случају сметњи при превозу или издавању, у разумном року не да упутства и ако се сметње при превозу или издавању не могу отклонити у складу са тач. 2 и 3., превозник може робу да врати пошиљаоцу на његов трошак или, ако је то оправдано, да је уништи.

## **ДЕО Ш**

### **ОДГОВОРНОСТ**

## **Члан 23.**

### **Основа одговорности**

1. Превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења робе од преузимања робе на превоз до издавања, као и за штету насталу због прекорачења рока испоруке, независно од тога која инфраструктура се користи.

2. Превозник се ослобађа ове одговорности ако је губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке проузроковано кривицом имаоца права, неким његовим захтевом који није заснован на кривици превозника, маном саме робе (унутрашње кварење, калирање итд.) или околностима које превозник није могао да избегне нити да отклони њихове последице.

3. Превозник се ослобађа одговорности када је губитак или оштећење настало због посебних опасности које су у вези са једном или више доле наведених чињеница:

а) превоз, који се врши у отвореним колима у складу са Општим условима за превоз или ако је то изричито уговорено и наведено у товарном листу и зависно од оштећења услед атмосферских прилика на роби која се превози у интермодалним транспортним јединицама и у затвореним друмским возилима која се превозе на железничким колима, неће се сматрати као превоз у отвореним колима; ако пошиљалац користи покриваче за превоз робе у отвореним колима преузима исту одговорност као ону коју има при превозу робе у отвореним колима без покривача, па и када се ради о роби која се на основу Општих услова за превоз не превози у отвореним колима;

б) недостајање паковања или недовољно паковање робе, када роба која је по својој природи изложена губитку или оштећењу није уопште пакована или је лоше пакована;

ц) утовар робе који врши пошиљалац или истовар који врши прималац;

д) својство извесне робе због којег је она изложена потпуном или делимичном губитку или оштећењу, нарочито услед ломљивости, рђања, унутрашњег кварења које настаје само по себи, сушења, расипања;

е) неисправно, нетачно или непотпуно назначење или број комада;

ф) превоз живих животиња;

г) превоз, који на основу важећих прописа или споразума закључених између пошиљалаца и превозника и наведених у товарном листу, мора бити праћен, ако губитак и оштећење настану због опасности коју је праћење имало за циљ да избегне.

#### **Члан 24.**

### **Одговорност у случају превоза железничких возила као робе**

1. У случају превоза железничких возила, која се крећу на сопственим точковима и која су предата на превоз као роба, превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка и оштећења железничког возила или његових саставних делова од времена преузимања на превоз до издавања, као и за штету насталу због прекорачења рока испоруке, осим ако докаже да је штета изазвана без његове кривице.

2. Превозник не одговара за губитак или штету као резултат губитка прибора који није уписан на обе стране возила или није наведен у инвентару који прати возило.

#### **Члан 25.**

### **Терет доказивања**

1. Доказ да је губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке проузроковано једном од чињеница предвиђених у члану 23. тачка 2, пада на терет превозника.
2. Ако превозник, с обзиром на околности, утврди да је губитак или оштећење могло настати због једне или више посебних опасности предвиђених у члану 23. тачка 3., претпоставља се да је штета отуда произашла. Ималац права, међутим, задржава право да докаже да штета, потпуно или делимично, није настала због неке од тих опасности.
3. Претпоставка из тачке 2. не може се применити у случају предвиђеном у члану 23. тачка 3. под а), ако је дошло до изузетно великог мањка или губитка комада.

#### **Члан 26.**

### **Узастопни превозници**

Ако превоз, који је предмет једног јединог уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, сваки наредни превозник, самим чином преузимања робе са товарним листом, постаје страна у уговору о превозу и, у складу са условима из товарног листа, преузима обавезе које из тога произлазе. У овом случају, сваки превозник је одговоран за извршење превоза на целом путу.

#### **Члан 27.**

### **Извршни превозник**

1. Када превозник повери превоз, потпуно или делимично, извршном превознику било да је на основу уговора о превозу за то овлашћен или не, превозник ипак остаје одговоран за укупан превоз.
2. Све одредбе ових Јединствених правила, према којима се утврђује одговорност превозника, важе и за одговорност извршног превозника за превоз који он обавља. Чл. 36. и 41. се примењују ако се поведе поступак против службених лица или било којих других лица које користи извршни превозник у обављању превоза.
3. Сваки посебан уговор, којим превозник преузима обавезе које не намећу ова Јединствена правила или се одриче права која му на основу Јединствених правила припадају, тиче се извршног превозника само ако је он то изричито и у писаном облику прихватио. Независно од тога да ли је извршни превозник то прихватио или не, превозник остаје везан са тим обавезама или одрицањем права која произлазе из тог посебног уговора.
4. Када су и превозник и извршни превозник одговорни и до мере у којој су одговорни, њихова одговорност је солидарна.
5. Укупан износ одштете коју плаћа превозник, извршни превозник и његово особље, као и друга лица чије услуге он користи у вршењу превоза, не може бити већи од износа предвиђених овим Јединственим правилима.
6. Овај члан не утиче на право на регрес који може постојати између превозника и извршног превозника.

#### **Члан 28.**

## **Претпоставка о оштећењу у случају поновне предаје на превоз**

1. Ако нека пошиљка, отправљена на основу Јединствених правила, буде поново предата на превоз на основу истих правила и ако се после поновне предаје утврди делимичан губитак или оштећење, претпоставља се да је оно настало за време последњег уговора о превозу, ако је пошиљка била на чувању код превозника и ако је поново предата у онаквом стању у каквом је приспела у станицу поновне предаје.
2. Та претпоставка важи и онда ако уговор о превозу, који је претходио поновној предаји, није био закључен на основу Јединствених правила, ако би се та правила могла применити у случају непосредног отправљања од првобитног отправног места до места коначног издавања.
3. Та претпоставка важи и ако је уговор о превозу, који је претходио поновној предаји, био закључен на основу неке друге конвенције о директном међународном железничком превозу робе, која је слична овим Јединственим правилима и ако та конвенција садржи исту претпоставку у корист пошиљака отправљених на основу Јединствених правила.

### **Члан 29.**

## **Претпоставка о губитку робе**

1. Ималац права може, без пружања других доказа, сматрати да је роба изгубљена ако није била издата примаоцу или припремљена за издавање у року од тридесет дана по истеку рока испоруке.
2. Ималац права може, примајући одштету за изгубљену робу, писмено захтевати да буде одмах обавештен ако се роба пронађе у року од годину дана по исплати одштете. Превозник писмено потврђује овај захтев.
3. У року од тридесет дана по пријему извештаја, у складу са тачком 2., ималац права може захтевати да му се роба испоручи након плаћања износа, у складу са датим изјавама из уговора о превозу и враћања примљене одштете. При томе, он задржава право на одштету због прекорачења рока испоруке које је предвиђено у чл. 33. и 35 .
4. Ако захтев предвиђен у тачки 2. није постављен или ако упутство није дато у року предвиђеном у тачки 3. или ако је роба пронађена тек по истеку једне године од исплате одштете, превозник располаже том робом на основу важећих закона и прописа места где се роба налази.

### **Члан 30.**

## **Одштета у случају губитка**

1. У случају потпуног или делимичног губитка робе, превозник је дужан да без икакве друге накнаде штете плати одштету која се рачуна по берзанском курсу, а у недостатку тог курса по тржишној вредности, а у недостатку и једног и другог, по уобичајеној вредности и то за робу исте врсте и квалитета на дан и у месту њеног преузимања на превоз.

2. Одштета не може бити већа од 17 обрачунских јединица по килограму бруто масе која недостаје.

3. У случају губитка железничког возила које се превози на сопственим точковима, интермодалних транспортних јединица или њихових саставних делова, одштета се ограничава, уз изузеће свих других одштета, на уобичајену вредност возила или интермодалне транспортне јединице односно њихових саставних делова, на дан и у месту губитка. Када је немогуће утврдити дан или место губитка, одштета ће бити ограничена на уобичајену вредност на дан и у месту где је превозник преузео возило.

4. Превозник је, поред тога, дужан да врати превознину, царинске дажбине и друге износе плаћене у вези с превозом, осим трошарине за робу која се превози према поступку којим се обустављају те накнаде.

#### **Члан 31.**

### **Одговорност у случају губитка у маси при превозу**

1. У погледу робе која, због своје природе, редовно трпи губитак у маси при превозу, превозник одговара само за онај део губитка који, без обзира на дужину пређеног пута, прелази следеће границе губитка:

- а) два посто од масе за течности или робу предату на превоз у влажном стању;
- б) један посто од масе за суву робу.

2. Превозник се не може позивати на ограничење одговорности из тачке 1. ако се докаже да, с обзиром на чињеничне околности, губитак није настао због узрока који оправдавају дозвољени губитак у маси.

3. У случају када се више комада превози са једним товарним листом, губитак у маси се рачуна за сваки комад ако је његова маса при предаји посебно назначена у товарном листу или се може утврдити на неки други начин.

4. У случају потпуног губитка робе, при израчунавању одштете не врши се никакав одбитак на име губитка у маси при превозу.

5. Овај члан не ограничава чл. 23. и 25 .

#### **Члан 32.**

### **Одштета у случају оштећења**

1. У случају оштећења робе, превозник је дужан да без икакве друге накнаде штете плати одштету која одговара умањењу вредности робе.

2. Одштета не може премашити:

- а) износ који би се платио у случају потпуног губитка, ако је цела пошиљка оштећењем изгубила вредност;
- б) износ који би се платио у случају губитка оштећеног дела, ако је само један део пошиљке оштећењем изгубио вредност.

3. У случају оштећења железничког возила које се превози на сопственим точковима и које је предато на превоз као роба, интермодалних транспортних јединица или њихових саставних делова, одштета се ограничава, уз изузеће осталих одштета, на

трошкове поправке. Одштета не може премашити износ који би се платио у случају губитка.

4. Превозник је, осим тога, дужан да врати у сразмери утврђеној у тачки 1. трошкове предвиђене у члану 30. тачка 4.

### **Члан 33.**

#### **Одштета у случају прекорачења рока испоруке**

1. Ако је због прекорачења рока испоруке настала штета, укључујући и оштећење, превозник је дужан да плати одштету која не може бити већа од четвороструког износа превознине.

2. У случају потпуног губитка робе, одштета предвиђена у тачки 1. не може се платити поред одштете из члана 30 .

3. У случају делимичног губитка робе, одштета предвиђена у тачки 1. не може премашити четвороструки износ превознине за део пошиљке који није изгубљен.

4. У случају оштећења робе које није настало због прекорачења рока испоруке, одштета предвиђена у тачки 1. плаћа се, у зависности од случаја, поред одштете наведене у члану 32 .

5. Укупна одштета предвиђена у тачки 1. заједно с одштетом из чл. 30. и 32. не може ни у ком случају бити већа од одштете коју би требало платити у случају потпуног губитка робе.

6. Ако је у складу са чланом 16. тачка 1. рок испоруке утврђен уговором, могу се предвидети и други начини обештећења од оних предвиђених у тачки 1. Ако је у том случају прекорачен рок испоруке предвиђен у члану 16. тач. 2. до 4., ималац права може да захтева одштету која је утврђена наведеним уговором или одштету прописану у тач. 1. до 5.

### **Члан 34.**

#### **Одштета у случају декларације о вредности**

Пошиљалац и превозник се могу договорити да пошиљалац у товарном листу наведе, односно декларише, вредност робе која премашује прописан највећи износ из члана 30. тачка 2. У овом случају декларисани износ биће замена за тај највећи износ.

### **Члан 35.**

#### **Одштета у случају обезбеђења уредног издавања**

Пошиљалац и превозник се могу договорити да пошиљалац може обезбедити посебно уредно издавање, путем уписивања у товарном листу одређеног износа у цифрама, за случај губитка или оштећења и за случај прекорачења рока испоруке. У случају обезбеђења уредног издавања може се захтевати, поред одштета предвиђених у чл. 30. , 32. и 33. и накнада друге доказане штете до висине назначеног износа.

### **Члан 36.**

#### **Губитак права на ограничење одговорности**

Ограничења одговорности из члана 15. тачка 3., члана 19. тач. 6. и 7. и чл. 30. , 32. до 35. не примењују се ако се докаже да је штета настала због радњи, односно пропуста превозника, учињених било са намером да проузрокује такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

#### **Члан 37.**

### **Прерачунавање и камата**

1. Ако за израчунавање одштете треба прерачунати износе изражене у страниј валути, то прерачунавање се обавља по курсу који важи на дан и у месту плаћања одштете.
2. Ималац права може захтевати камату на одштету која износи пет посто годишње, почев од дана рекламације сагласно члану 43. или, ако рекламације није било, од дана подношења тужбе.
3. Ако ималац права не достави превознику, у разумном року који му је одредио превозник, исправе којима доказује своје право, неопходне за коначно решење рекламације, камата не тече за време од истека овог рока до стварне предаје исправа.

#### **Члан 38.**

### **Одговорност у превозу железница-море**

1. Код превоза железница-море, који се обављају на поморским линијама у складу са чланом 24. тачка 1. Конвенције, свака држава може, уз захтев да се одговарајућа примедба унесе у списак линија које подлежу Јединственим правилима, додати доле наведене разлоге ослобађања од одговорности, у целини, поред разлога наведених у члану 23 :
  - а) пожар, ако превозник докаже да пожар није проузрокован његовим поступком или кривицом, нити поступком и кривицом капетана, морнара, крманоша или лица у његовој служби;
  - б) спасавање или покушај спасавања живота или добара на мору;
  - ц) смештај робе на палуби, ако је за то пошилијалац дао свој пристанак у товарном листу и ако се роба не превози у вагонима;
  - д) опасности, несреће или удеси на мору и у другим пловним водама.
2. Превозник се може позвати на разлоге за ослобађање одговорности наведене у тачки 1. само ако докаже да се губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке десио на поморским линијама у периоду између почетка утовара робе у брод и истовара из брода.
3. Међутим, иако се превозник позива на разлоге ослобађања наведене у тачки 1., он је ипак одговоран ако ималац права докаже да је губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке настало кривицом превозиоца, капетана брода, морнара, крманоша или лица у његовој служби.
4. Ако на једној поморској линији превоз врши више предузећа која су унета у списак линија у складу са чланом 24. тачка 1. Конвенције, прописи о одговорности на тој линији морају бити исти за сва предузећа. Осим тога, ако су та предузећа унета у

списак на захтев више држава, потребно је да се претходно постигне сагласност између њих о примени тих прописа о одговорности.

5. Мере које се уводе на основу тач. 1. и 4. треба саопштити Генералном секретару. Оне ступају на снагу најраније по истеку рока од тридесет дана, рачунајући од дана када је Генерални секретар о тим мерама обавестио друге државе. Ове мере се не односе на пошиљке чији је превоз у току.

#### **Члан 39.**

### **Одговорност у случају нуклеарних удеса**

Превозник се ослобађа одговорности на основу Јединствених правила када је штета проузрокована нуклеарним удесом и када је, према законима и прописима једне државе којима се регулише одговорност из области нуклеарне енергије за ову штету, одговоран корисник нуклеарног уређаја или неко друго одговорно лице.

#### **Члан 40.**

### **Лица за која одговара превозник**

Превозник одговара за своје раднике и за друга лица која користи при вршењу превоза, уколико ти радници и друга лица делују у оквиру својих дужности. Предузећа која управљају инфраструктуром преко које се врши превоз, важе за лица чије услуге превозник користи за вршење превоза.

#### **Члан 41.**

### **Остале тужбе**

1. У свим случајевима у којима се примењују Јединствена правила, свака тужба због одговорности, по било ком основу, може се подићи против превозника само под условима и у границама предвиђеним овим правилима.
2. Исто важи и за сваку тужбу која се подиже против радника и других лица за које превозник одговара на основу члана 40.

## **ДЕО IV**

### **ОСТВАРИВАЊЕ ПРАВА**

#### **Члан 42.**

### **Утврђивање чињеница и састављање записника**

1. Ако превозник открије или посумња да постоји делимичан губитак или оштећење или ако имаоца права то тврди, превозник је дужан да одмах и, ако је то могућно у присуству имаоца права, састави записник којим се утврђује, према врсти штете, стање робе, њена маса и по могућности висина штете, њен узрок и време када се догодила.
2. Један примерак записника издаје се бесплатно имаоцу права.
3. Ако имаоца права не прихвата чињенице утврђене у записнику, он може захтевати да се стање и маса робе, као и узрок и износ штете утврде путем вештака кога именују

стране у уговору о превозу или суд. Поступак се спроводи према законима и прописима државе у којој се врши утврђивање.

#### **Члан 43.**

### **Рекламације**

1. Рекламације које се односе на уговор о превозу морају се писмено упутити превознику против кога се може поднети тужба.
2. Право подношења рекламације припада лицима која имају право на подизање тужбе против превозника.
3. Ако рекламацију подноси пошиљалац, дужан је да поднесе дупликат товарног листа. У недостатку дупликата товарног листа, он је дужан да поднесе овлашћење примаоца или да докаже да је прималац одбио пошиљку.
4. Ако рекламацију подноси прималац, дужан је да поднесе товарни лист, уколико му је био предат.
5. Товарни лист, дупликат товарног листа и остале исправе које ималац права сматра да треба да приложи рекламацији, морају се поднети у оригиналу или у препису који мора бити прописно оверен, ако превозник то захтева.
6. Приликом решавања рекламације превозник може захтевати да му се поднесе оригинални товарни лист, дупликат товарног листа или признаница повучнице, да би се у њих убележило донето решење.

#### **Члан 44.**

### **Лица која имају право на тужбу против превозника**

1. У зависности од тач. 3. и 4., право на подизање тужби које настају из уговора о превозу припада:

а) пошиљаоцу, до тренутка када је прималац

- 1) подигао товарни лист,
- 2) примио робу, или
- 3) користио права која му припадају на основу члана 17. тачка 3. или члана 18. тачка 3;

б) примаоцу, од тренутка када је

- 1) подигао товарни лист,
- 2) примио робу, или
- 3) користио права која му припадају на основу члана 17. тачка 3. или члана 18. тачка 3.

2. Право примаоца на подизање тужбе гаси се од тренутка када је лице, које је прималац одредио сагласно члану 18. тачка 5., подигло товарни лист, примило робу или користило права која му припадају сагласно члану 17. тачка 3.

3. Право на подизање тужбе ради враћања износа плаћеног на основу уговора о превозу припада само лицу које је извршило плаћање.

4. Право на подизање тужбе ради потраживања поузећа припада само пошиљаоцу.
5. Приликом подизања тужбе, пошиљалац је дужан да поднесе дупликат товарног листа. У недостатку дупликата товарног листа, дужан је да поднесе овлашћење примаоца или да докаже да је прималац одбио робу. Ако је то потребно, пошиљалац мора да докаже да нема товарног листа или да га је изгубио.
6. Приликом подизања тужбе прималац је дужан да поднесе товарни лист, ако му је био предат.

#### **Члан 45.**

### **Превозници против којих се може подизати тужба**

1. Са изузетком тач. 3. и 4., тужбе које проистичу из уговора о превозу могу се подизати против првог превозника, последњег превозника или превозника који је обављао део превоза у току којег се десио случај који даје основ за тужбу.
2. У случају превоза који обавља неколико узастопних превозника, тужбе се могу подизати сагласно тачки 1. и против превозника који је обавезан да испоручи робу и чија сагласност за то је наведена у товарном листу, чак и ако није примио робу ни товарни лист.
3. Тужба ради враћања износа плаћеног на основу уговора о превозу може се подизати против превозника који је наплатио тај износ или против превозника у чију је корист тај износ био наплаћен.
4. Тужба која се односи на поузећа може се подизати само против превозника који је примио робу у отправном месту.
5. Поред превозника који су наведени у тач. 1. до 4. тужба се може подизати против неког другог превозника, ако се подноси као противтужба или као приговор у поступку који се односи на главну тужбу засновану на истом уговору о превозу.
6. У мери у којој се ова Јединствена правила односе на извршне превознике, може се и против њих подизати тужба.
7. Ако тужилац има право да бира између више превозника, његово право избора гаси се чим је поднео тужбу против једног од њих; ово важи, такође, ако тужилац има избор између једног или више превозника и једног извршног превозника.

#### **Члан 46.**

### **Надлежни суд**

1. Тужбе засноване на Јединственим правилима могу се подизати код судова држава чланица одређеним уговором између страна или код судова држава на чијој територији:
  - а) тужени има стално или уобичајено боравиште или главно седиште пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу, или
  - б) се налази место преузимања робе или место прописано за испоруку.

Код других судова тужба се не може подизати.

2. Ако је поступак заснован на овим Јединственим правилима у току код суда надлежног према тачки 1. или ако је у току спора пресуду донео суд, не може се подизати ниједна нова тужба између истих страна по истој основи, осим ако пресуда суда код кога је подигнута прва тужба није правоснажна у држави у којој се подиже нова тужба.

#### **Члан 47.**

### **Гашење права на тужбу**

1. Пријемом робе од стране примаоца права, гаси се свако право на тужбу против превозника које настаје из уговора о превозу, у случају делимичног губитка, оштећења или прекорачења рока испоруке.

2. Међутим, право на тужбу се не гаси:

а) у случају делимичног губитка или оштећења, ако је:

- 1) губитак или оштећење утврђено према члану 42. пре него што је ималац права примио робу;
- 2) утврђивање, које је требало извршити према члану 42. било пропуштено само кривицом превозника;

б) у случају штете која се споља није могла приметити, а утврђена је тек пошто је ималац права преузео робу, ако он:

- 1) захтева утврђивање према члану 42. одмах после открића штете, а најкасније у року од седам дана по преузимању робе и
- 2) докаже, сем тога, да се штета догодила у времену од пријема на превоз до издавања;

ц) у случају прекорачења рока испоруке, ако ималац права у року од шездесет дана поднесе захтев једном од превозника наведених у члану 45. тачка 1.;

д) ако ималац права докаже да је штета настала због радњи, односно пропуста учињених било с намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

3. Ако је роба била поново предата на превоз сагласно члану 28. , тужбе због делимичног губитка или оштећења из једног од ранијих уговора о превозу гасе се као да је у питању један уговор.

#### **Члан 48.**

### **Застаревање потраживања**

1. Потраживања из уговора о превозу застаревају после годину дана.

Међутим, рок застаревања износи две године за потраживања:

- а) због исплате поужећа које је превозник наплатио од примаоца;
- б) због исплате остатка од продаје коју је извршио превозник;

ц) због штете настале због радњи, односно пропуста учињених било са намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати;

д) из уговора о превозу који је претходно поновној предаји у случају предвиђеном у члану 28 .

2. Застаревање почиње да тече у вези са потраживањем:

а) за накнаду штете због потпуног губитка: од тридесетог дана по истеку рока испоруке;

б) за накнаду штете због делимичног губитка, оштећења или прекорачења рока испоруке: од дана издавања;

ц) у свим другим случајевима: од дана када се може подићи тужба.

Дан назначен као почетак рока застаревања никада се не рачуна у тај рок.

3. Ако је превознику поднета рекламација сагласно члану 43. са потребним исправама којима се доказује право, застаревање се обуставља до дана када превозник писмено одбије рекламацију и врати исправе. Ако се рекламација усвоји делимично, застаревање тече даље само за спорни део рекламације. Доказ о пријему рекламације или о одговору и враћању исправе мора да поднесе страна која ту чињеницу истиче. Накнадне рекламације по истом предмету не обустављају застаревање.

4. Застарело потраживање се не може више тражити ни противтужбом ни приговором на тужбу.

5. Поред претходних одредаба за обуставу и прекид застаревања важи унутрашње право.

## ДЕО V

### ОДНОСИ ИЗМЕЂУ ПРЕВОЗНИКА

**Члан 49.**

#### Обрачун

Сваки превозник који је при отправљању или при приспећу робе наплатио или је могао да наплати трошкове или друга потраживања која проистичу из уговора о превозу, дужан је да превозницима који су учествовали у превозу плати део који им припада. Начин плаћања утврђује се споразумима између превозника.

Члан 12. важи, такође, између узастопних превозника.

**Члан 50.**

#### Право на регрес

1. Превозник који је на основу Јединствених правила исплатио одштету има право на регрес од превозника који су учествовали у превозу према следећим одредбама:

а) превозник који је проузроковао штету, одговара за исту сам;

б) ако је штету проузроковало више превозника, сваки од њих одговара за штету коју је он проузроковао; ако је то немогуће утврдити, штета се дели између превозника према начелима наведеним под ц);

ц) ако се не може доказати који је превозник проузроковао штету, одштета се дели између свих превозника који су учествовали у превозу, изузев оних превозника који докажу да штета није била проузрокована на њиховим пругама; подела се врши сразмерно уделу у цени превоза.

2. У случају да је неки превозник неспособан за плаћање, његов неплаћени удео се расподељује између осталих превозника који су учествовали у превозу, сразмерно уделу у цени превоза.

#### **Члан 51.**

### **Поступак у вези са регресом**

1. Превозник од којег се тражи регрес не може ни у ком случају да оспори основаност плаћања извршеног од стране превозника који тражи регрес предвиђен у члану 50., ако је одштета утврђена судским путем и ако је овај превозник прописно позван на суд, чиме му је било омогућено да се умеша у поступак. Суд, коме је поднета главна тужба, одређује рокове за саопштавање и за ступање у спор.

2. Превозник који тражи регрес дужан је да истом тужбом обухвати све заинтересоване превознике са којима се није поравнао; у противном, губи право регреса против оних превозника које није тужио.

3. Суд је дужан да истом пресудом обухвати све регресне захтеве који су му поднети.

4. Превозник који жели да оствари своје право на регрес може подићи тужбу пред судом у држави на чијој територији један од превозника који је учествовао у превозу има главно место пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу.

5. Ако тужбу треба подићи против више превозника, превозник-тужилац има право да између судова који су надлежни према тачки 4. изабере суд коме подноси свој захтев.

6. Регресни поступак се не може спајати с поступком за накнаду штете који покреће ималац права из уговора о превозу.

#### **Члан 52.**

### **Споразуми о регресима**

Превозници могу закључивати споразуме који одступају од одредби чл. 49. и 50 .

## **ПРАВИЛНИК О МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ ОПАСНЕ РОБЕ ( RID - ДОДАТАК Ц КОНВЕНЦИЈЕ)**

#### **Члан 1.**

### **Подручје примене**

1. Овај правилник се примењује:

- а) на међународни железнички превоз опасне робе на територији држава чланица,
- б) на превоз који представља допуну железничком превозу на који се примењују Јединствени прописи СИМ, осим у случају међународних прописа који важе за неки други вид саобраћаја,

као и на делатности које су обухваћене прилогом овог правилника.

2. Опасна роба, чији превоз прилог искључује, не треба да буде предмет међународног превоза.

**Члан 2.**

## **Ослобађање**

Овај Правилник се, у целини или делимично, не примењује на превоз опасне робе чије је ослобађање предвиђено прилогом. Ослобађања могу да се предвиде једино када количина, врста ослобођеног превоза или амбалажа гарантују сигурност превоза.

**Члан 3.**

## **Ограничења**

Свака држава чланица задржава право да пропише или забрани међународни превоз опасне робе на својој територији из других разлога, а не безбедносних током превоза.

**Члан 4.**

## **Остали прописи**

Превози на које се примењује овај Правилник остају подвргнути унутрашњим или међународним прописима који се на општи начин примењују на железнички превоз робе.

**Члан 5.**

## **Дозвољене врсте возова. Превоз као ручни пртљаг, пртљаг или у аутомобилима**

1. Опасна роба може да се превози само у теретним возовима, са изузетком:

- а) опасне робе која се прима на превоз у складу са Прилогом уз поштовање максималних датих количина и специфичних услова превоза у возовима друге врсте, а не теретним возовима;
- б) опасне робе која се превози под специфичним условима из Прилога као ручни пртљаг, пртљаг или у или на аутомобилима у складу са чланом 12. Јединствених правила CIV.

2. Путник не сме да узме са собом опасну робу као ручни пртљаг или да је отправља као пртљаг или у аутомобилима, ако она не одговара специфичним условима из Прилога.

**Члан 6.**

## Прилог

Прилог представља саставни део овог Правилника.

О садржају Прилога одлучиће Комисија стручњака за превоз опасне робе, према члану 19, тачка 4. Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 09. маја 1980. године у тренутку ступања на снагу Протокола од 3. јуна 1999. године у којем се налази измена ове Конвенције.

# ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА ЗА УГОВОРЕ О КОРИШЋЕЊУ КОЛА У МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ (CIV - ДОДАТАК Д КОНВЕНЦИЈЕ)

## Члан 1.

### Подручје примене

Ова Јединствена правила се примењују на билатералне или мултилатералне уговоре о коришћењу железничких возила као превозног средства да би се обавио превоз према Јединственим правилима CIV и према Јединственим правилима CIM.

## Члан 2.

### Дефиниције

У оквиру ових Јединствених правила, термин:

- а) "железничко транспортно предузеће", означава свако приватно или државно предузеће које је овлашћено да превози људе или робу, при чему оно обезбеђује и вучу;
- б) "возило", означава свако возило које је у стању да саобраћа на сопственим точковима на прузи, без сопствене вуче;
- ц) "ималац", означава оног који економично и трајно користи неко возило као превозно средство, било да је његов власник или има право да њиме располаже;
- д) "домицилна станица", означава место које је уписано на возилу и у које то возило може или мора да се врати у складу са условима уговора о коришћењу.

## Члан 3.

### Ознаке и натписи на возилима

1. Без обзира на прописе везане за технички пријем возила за коришћење у међународном превозу, онај који, на основу уговора поменутог у првом члану, поверава возило мора да се увери да на возилу постоје следећи натписи:

- а) ознака имаоца;
- б) ако је потребно, ознака железничког транспортног предузећа са возним парком у који је возило уврштено;

- ц) ако је потребно, ознака домицилне станице;
  - д) остале ознаке и натписе који су договорени у уговору о коришћењу.
2. Ознаке и натписи који су предвиђени у тачки 1. могу да се допуне средствима за електронску идентификацију.

#### **Члан 4.**

### **Одговорност у случају губитка или оштећења возила**

1. Осим ако не докаже да оштећење није настало његовом грешком, железничко транспортно предузеће, којем је возило поверено на коришћење као превозно средство, одговара за штету насталу губитком или оштећењем возила или колског прибора.
2. Железничко транспортно предузеће не одговара за штету насталу губитком колског прибора који није уписан на две странице возила или није поменут у инвентару који иде уз возило.
3. У случају губитка возила или његовог колског прибора, накнада је ограничена, изузевши све остале накнаде штете, на уобичајену вредност возила или колског прибора на месту и у тренутку губитка. Ако не може да се утврди дан и место губитка, накнада је ограничена на уобичајену вредност на дан и место када је возило поверено на коришћење.
4. У случају оштећења возила или његовог колског прибора, накнада је ограничена, изузевши све остале накнаде штете, на трошкове довођења у исправно стање. Накнада не може да премаши износ који се дугује у случају губитка.
5. Стране у уговору могу да се сагласе са одредбама којима се поништавају одредбе тач. 1. до 4.

#### **Члан 5.**

### **Губитак права на ограничење одговорности**

Ограничења одговорности, предвиђена у члану 4. тач. 3. и 4. се не примењују, ако је доказано да штета проистиче из радње или пропуста који је направило железничко предузеће, било са намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и знајући да ће до такве штете вероватно доћи.

#### **Члан 6.**

### **Претпоставка о губитку возила**

1. Ималац права може, без потребе за давањем других доказа, да сматра неко возило изгубљеним када је затражио то возило од железничког транспортног предузећа којем је поверио возило на коришћење као превозно средство и ако му то возило није стављено на располагање у року од три месеца која следе по дану када његов захтев стигне или када не добије никакву назнаку о месту на ком се возило налази. Тај рок се увећава за време трајања имобилизације возила чији се узрок не може приписати железничком транспортном предузећу или чији је узрок оштећење.

2. Ако се возило које се сматра изгубљеним пронађе после плаћања накнаде, ималац права може, у року од шест месеци рачунајући од пријема обавештења, да затражи од железничког транспортног предузећа, којем је поверио возило на коришћење као превозно средство, да му возило буде предато, без трошкова уз враћање накнаде, у домицилну станицу или на неко друго договорено место.

3. Ако захтев поменут у тачки 2. није постављен или ако је возило пронађено после више од годину дана од плаћања накнаде, железничко транспортно предузеће, којем је ималац права поверио возило на коришћење као превозно средство, њиме располаже у складу са важећим законима и прописима на месту на ком се возило налази.

4. Стране у уговору могу да се сагласе око одредби којима се поништавају одредбе тач. 1. до 3.

#### **Члан 7.**

### **Одговорност за оштећења која изазове возило**

1. Онај који је, на основу уговора поменутог у првом члану, поверио возило на коришћење као превозно средство, одговара за штету коју изазове возило, када му се за то припише кривица.

2. Стране у уговору могу да се сагласе око одредби којима се поништавају одредбе у тачки 1.

#### **Члан 8.**

### **Преузимање права (судским путем)**

Када уговор о коришћењу возила предвиђа да железничко транспортно предузеће може да повери возило другим железничким транспортним предузећима на коришћење као превозно средство, железничко транспортно предузеће може, уз сагласност имаоца, да се договори са другим железничким транспортним предузећима:

а) да, уз задржавање права жалбе, оно њих замењује у погледу одговорности, према имаоцу, у случају губитка или оштећења возила или колског прибора;

б) да је једино ималац одговоран, према другим железничким транспортним предузећима за штете које проузрокује возило, али да је једино железничко транспортно предузеће, које је уговорни партнер имаоца, овлашћено да истакне права других железничких транспортних предузећа.

#### **Члан 9.**

### **Одговорност за железничке раднике и друга лица**

1. Стране у уговору су одговорне за своје раднике и друга лица којима се обраћају за услугу ради извршења уговора, када ти радници или та друга лица делују у циљу обављања њихових функција.

2. Осим у случају супротног споразума између страна у уговору, предузећа која управљају инфраструктуром, на којој железничко транспортно предузеће користи возило као превозно средство, сматрају се лицима којима се железничко транспортно предузеће обраћа за услугу.

3. Тач. 1. и 2. се примењују и у случају преузимања права (судским путем) у складу са чланом 8.

#### **Члан 10.**

### **Остале тужбе**

1. У свим случајевима, у којима се примењују ова Јединствена правила, свака тужба за накнаду штете због губитка или оштећења возила или колског прибора, по ма којој основи да је, може да се поднесе против железничког транспортног предузећа којем је возило поверено на коришћење као превозно средство само под условима и у границама ових Јединствених правила и правила уговора о коришћењу.

2. Тачка 1. се примењује и у случају преузимања права (судским путем) у складу са чланом 8 .

3. Исто важи за сваку тужбу која се поднесе против радника или других лица за које одговара железничко транспортно предузеће којем је возило поверено на коришћење као превозно средство.

#### **Члан 11.**

### **Надлежни суд**

1. Судски спорови, који проистекну из уговора закљученог на основу ових Јединствених правила, могу да се одвијају пред надлежним судом кога именују заједнички стране уговора.

2. Осим у случају супротног споразума између страна у уговору, надлежни суд је суд државе чланице у којој се налази седиште оптуженог. Ако седиште оптуженог није у некој од држава чланица, надлежни суд је суд државе чланице у којој је настала штета.

#### **Члан 12.**

### **Застаревање**

Тужбе засноване на чл. 4. и 7. застаревају после три године.

Период застаревања почиње да тече:

а) за тужбе засноване на члану 4. , од дана када је губитак или оштећење возила констатовано или од дана када је ималац права могао да сматра возило изгубљеним, у складу са чланом 6. , тачка 1. или тачка 4.;

б) за тужбе засноване на члану 7. , од дана када се штета десила.

## **ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА ЗА УГОВОР О КОРИШЋЕЊУ ИНФРАСТРУКТУРЕ У МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ ( СUI - ДОДАТАК Е КОНВЕНЦИЈЕ)**

### **ДЕО I**

## ОПШТИ ДЕО

### Члан 1.

#### Подручје примене

1. Ова Јединствена правила се примењују на сваки уговор о коришћењу железничке инфраструктуре у циљу међународног транспорта, а у смислу Јединствених правила CIV и Јединствених правила CIM. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору. Ова Јединствена правила се примењују чак и када железничком инфраструктуром управљају или је користе државе, или владине институције или организације.

2. Осим у случају примене члана 21. , ова Јединствена правила се не примењују на друге правне односе, као што су:

- а) одговорност превозника или предузећа које управља према радницима или другим лицима којима се они обраћају за услугу ради извршења својих задатака;
- б) одговорност између превозника или предузећа које управља, са једне стране и трећих лица, са друге.

### Члан 2.

#### Изјава у погледу одговорности у случају повреде лица

Свака држава може, у сваком тренутку, да изјави да неће примењивати све одредбе везане за одговорност у случају повреде лица, које су се догодиле на њеној територији, када су жртве њени становници или лица чије је пребивалиште у тој држави.

Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може од ње да одустане у сваком тренутку обавештавањем депозитара. То одустајање ступа на снагу након месец дана од датума када је депозитар о томе обавестио државе чланице.

### Члан 3.

#### Дефиниције

- а) "железничка инфраструктура" означава све железничке пруге и сва стабилна постројења у мери у којој су она потребна за саобраћај железничких возила и безбедност саобраћаја;
- б) "управљач инфраструктуре" означава оног ко ставља на располагање железничку инфраструктуру и одговоран је у складу са важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура;
- ц) "превозник" означава оног ко железницом превози лица или робу у међународном превозу уз поштовање Јединствених правила CIV или Јединствених правила CIM и који поседује лиценцу у складу са законима и прописима о издавању и признавању важећих лиценци у држави у којој лице врши ту активност;

д) "помоћни радник" означава раднике или друга лица којима се превозник или предузеће које управља обраћају ради извршења уговора када ти радници или та друга лица раде на обављању њихових функција;

е) "трећа лица", означава свако друго лице осим предузећа које управља, превозника или њихових помоћних радника;

ф) "лиценца" означава одобрење издато железничком предузећу од стране државе, у складу са важећим законима и прописима у тој држави, којим се признаје његова способност за обављање послова превозника;

г) "сертификат о безбедности" означава документ којим се, у складу са важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура, потврђује да, што се тиче превозника,

**интерна организација предузећа, као и**

**особље које ће бити запослено и возила која ће се користити на инфраструктури, испуњавају безбедносне захтеве у циљу гарантовања безбедног саобраћаја на тој инфраструктури.**

**Члан 4.**

## **Обавезно право**

Уколико не постоји супротна клаузула у овим Јединственим правилима, ништавна је и неважећа свака уговорна одредба која, директно или индиректно, одступа од ових Јединствених правила. Ништавност таквих уговорних одредби не повлачи за собом ништавност других одредби уговора. Без обзира на то, стране у уговору могу да преузму одговорност и обавезе шире од обавеза које су предвиђене овим Јединственим правилима или да утврде максималан износ накнаде за метеријалне штете.

## **ДЕО II**

### **УГОВОР О КОРИШЋЕЊУ**

**Члан 5.**

#### **Садржај и облик**

**1. Односи између управљача инфраструктуре и превозника или било којег другог лица овлашћеног да закључи такав уговор у складу са важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура регулисани су уговором о коришћењу.**

**2. Уговором се регулишу детаљи потребни за одређивање административних, техничких и финансијских услова коришћења.**

3. Уговор мора да се потврди у писаном или неком другом одговарајућем облику. Одсуство или неправилност писаног или неког другог одговарајућег облика или одсуство података предвиђених у тачки 2. не утичу нити на постојање нити на ваљаност уговора који остаје подложен овим Јединственим правилима.

**Члан 5бис**

## Нетакнуто право

1. Одредбе члана 5, као и одредбе чланова 6, 7. и 22. не утичу на обавезе које морају да испуне уговорне стране уговора о коришћењу инфраструктуре према важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура, укључујући, ако је потребно, и право Европске заједнице.

2. Одредбе чланова 8. и 9. не утичу на обавезе које уговорне стране уговора о коришћењу инфраструктуре морају да испуне у држави чланици ЕЗ или у држави у којој се законодавство заједнице примењује на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.

3. Одредбе тачака 1. и 2. се посебно односе на:

- споразуме који се закључују између железничких предузећа или овлашћених подносилаца захтева и управљача инфраструктуре,
- издавање лиценци,
- издавање уверења у области безбедности,
- осигурање,
- наплату, укључујући и системе за побољшање перформанси како би се кашњења и поремећаји у саобраћају на железничкој мрежи свели на минимум,
- мере обештећења у корист корисника и
- решавање спорова.

### Члан 6.

#### Посебне обавезе превозника и управљача инфраструктуре

Превозник треба да буде овлашћен да обавља делатност железничког превозника. Запослено особље и возила која ће се користити морају да одговарају захтевима у погледу безбедности. Управљач инфраструктуре може да захтева од превозника да докаже, показивањем важеће лиценце или сертификата о безбедности или оверене копије или на било који други начин, да су ти услови испуњени.

Превозник мора да обавести управљача инфраструктуре о сваком догађају који може да утиче на ваљаност лиценце, сертификата о безбедности или других доказних елемената.

Управљач инфраструктуре може да затражи од превозника доказ о томе да је закључио довољно осигурање од одговорности или да је предузео одговарајуће мере за покривање свих активности, по ма којој основи то било, наведене у чл. 9. до 21 . Превозник мора годишње да даје доказ путем одговарајуће потврде да осигурање од одговорности или одговарајуће мере и даље постоје; он мора да обавести управљача инфраструктуре о свакој измени по овом питању пре него што та измена ступи на снагу.

Стране уговора морају узајамно да се обавештавају о сваком догађају који може да спречи извршење уговора које су склопиле.

### Члан 7.

## Престанак уговора

1. Управљач инфраструктуре може без одлагања да откаже уговор када:
  - а) превозник више није овлашћен да обавља делатност железничког превозника;
  - б) запослено особље и возила која треба користити више не одговарају захтевима у погледу безбедности;
  - ц) превозник касни са плаћањем, и то
    1. за два узастопна доспећа обавеза са износом који прелази противвредност коришћења за месец дана, или
    2. за рок који покрива више од два доспећа обавеза и са износом једнаким противвредности коришћења за два месеца;
  - д) превозник тешко прекрши неку посебну обавезу која је предвиђена у члану 6, тач. 2. и 3.
2. Превозник може без одлагања да откаже уговор о коришћењу када управљач инфраструктуре изгуби своје право управљања инфраструктуром.
3. Свака страна у уговору о коришћењу може без одлагања да га откаже у случају описаног кршења суштинских обавеза од друге стране, када се та обавеза тиче безбедности лица или добара; стране у уговору могу да се сагласе око модалитета остваривања тог права.
4. Страна у уговору, која је проузроковала његово отказивање, одговара другој страни за штету која је из тога произашла, осим ако не докаже да штета није настала њеном грешком.
5. Стране у уговору могу да закључе споразуме којима одступају од одредаба тачке 2., под ц) и д) и тачке 5.

## ДЕО Ш

## ОДГОВОРНОСТ

### Члан 8.

### Одговорност управљача инфраструктуре

1. Управљач инфраструктуре је одговоран:
  - а) за повреде лица (смрт, рањавање или сваке друге телесне или душевне повреде),
  - б) материјалне штете (уништавање или оштећење покретних и непокретних добара),
  - ц) новчане штете, које произлазе из накнада штете на које је обавезан превозник по основу Јединствених правила CIV и Јединствених правила CIM,изазване код превозника или његових помоћних радника током коришћења инфраструктуре а узрок им је у инфраструктури.

2. Управљач инфраструктуре је ослобођен одговорности:

а) у случају повреде лица и новчаних штета насталих због накнада штете на које је обавезан превозник по основу Јединствених правила CIV,

1. ако је догађај, због којег је настала штета, изазван околностима које нису у вези са експлоатацијом, а које управљач инфраструктуре, и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи,

2. уколико је догађај, због којег је настала штета, проузрокован грешком лица које је претрпело штету,

3. ако је догађај, због кога је настала штета, проузрокован понашањем трећег лица које управљач инфраструктуре, и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи;

б) у случају материјалних и новчаних штета које су резултат накнада штета које превозник дугује према Јединственим правилима СИМ, када је штета изазвана грешком превозника или неким налогом превозника који се не може приписати управљачу инфраструктуре или услед околности које управљач инфраструктуре није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

3. Ако је штетан догађај проузрокован понашањем трећег лица и ако, без обзира на то, управљач инфраструктуре није у потпуности ослобођен одговорности у складу са тачком 2., под а), он одговара за све у оквирима ових Јединствених правила, без обзира на његову евентуалну жалбу против трећег лица.

4. Стране у уговору могу да се сагласе да ли је, и у којој мери, управљач инфраструктуре одговоран за штете нанете превознику због закашњења или поремећаја у експлоатацији.

## **Члан 9.**

### **Одговорност превозника**

1. Превозник је одговоран:

а) за повреде лица (смрт, рањавање или сваке друге телесне или душевне повреде),

б) материјалне штете (уништавање или оштећење покретних и непокретних добара),

изазваних код управљача инфраструктуре или његових помоћних радника од стране превозног средства које је користио или лица или робе које је превозио, током коришћења инфраструктуре.

2. Превозник је ослобођен одговорности:

а) у случају повреде лица

1. ако је догађај, због којег је настала штета, изазван околностима које нису у вези са експлоатацијом а које превозник и поред предузимања

мера потребних у специфичним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи,

2. уколико је догађај, због којег је настала штета, проузрокован грешком лица које је претрпело штету,

3. ако је догађај, због којег је настала штета, проузрокован понашањем трећег лица које превозник, и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима није могао да избегне и чије последице није могао да спречи;

б) у случају материјалних штета, када је штета изазвана грешком управљача инфраструктуре или неким налогом управљача инфраструктуре, који се не може приписати превознику или услед околности које превозник није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

3. Ако је штетан догађај проузрокован понашањем трећег лица и ако, без обзира на то, превозник није у потпуности ослобођен одговорности у складу са тачком 2., под а), он одговара за све у оквирима ових Јединствених правила, без обзира на његову евентуалну жалбу против трећег лица.

4. Стране у уговору могу да се сагласе да ли је, и у којој мери, превозник одговоран за штете нанете управљачу инфраструктуре због поремећаја у експлоатацији.

#### **Члан 10.**

### **Истовремена одговорност**

Када су узроци који се приписују управљачу инфраструктуре и узроци који се приписују превознику допринели оштећењу истовремено, свака страна у уговору одговара само у оној мери у којој су узроци који јој се приписују на основу чл. 8. и 9. допринели оштећењу. Ако се не може утврдити у којој мери су узроци допринели оштећењу, свака страна сноси штету коју је претрпела.

По аналогији се примењује тачка 1. када су узроци који се приписују управљачу инфраструктуре и узроци који се приписују већем броју превозника који користе исту железничку инфраструктуру допринели оштећењу.

У случају оштећења наведених у члану 9. тачка 1., прва реченица се примењује по аналогији када се узроци који су допринели оштећењу приписују већем броју превозника који користе исту инфраструктуру. Ако се не може утврдити у којој су мери узроци допринели оштећењу, превозници су подједнако одговорни према управљачу инфраструктуре.

#### **Члан 11.**

### **Накнада штете у случају смрти**

1. У случају смрти, накнада штете обухвата:

а) потребне трошкове настале после смрти, а посебно трошкове превоза тела и погребана;

б) ако смрт није одмах наступила, накнаду штете како је предвиђено у члану 12.

2. Ако су због смрти неког лица, особе према којима је покојник имао или би имао у будућности обавезу хранитеља према закону, лишена помоћи, и оне такође имају основ за накнаду те штете. Тужба за накнаду штете лицима којима је покојник обезбеђивао издржавање, а која не спада у законску обавезу, потпада под унутрашње право.

#### **Члан 12.**

### **Накнада штете у случају повреда**

У случају повреда или сваког другог телесног или душевног повређивања, накнаде штете обухватају:

- а) неопходне трошкове, посебно трошкове лечења и превоза;
- б) накнаду изазване штете, било због потпуне или делимичне немогућности за рад, било због повећања потреба.

#### **Члан 13.**

### **Накнада других штета нанетих лицима**

Унутрашње право утврђује, да ли и у којој мери управљач инфраструктуре или превозник треба да исплати накнаду за нанете штете лицима које не потпадају под чл. 11. и 12.

#### **Члан 14.**

### **Облик и ограничење накнаде штете у случају смрти и повреде**

1. Накнада штете предвиђене у члану 11. тачка 2. и у члану 12. под б) морају се платити у новцу. Међутим, ако унутрашње право дозвољава давање ренте, накнада се одобрава у овом облику када оштећена особа или имаоци права наведени у члану 11. тачка 2. то захтевају.
2. Висина накнаде штете, која се плаћа према тачки 1. одређује се на основу унутрашњег права. Међутим, код примене ових Јединствених правила највећи износ који се има платити у новцу или у годишњој ренти која одговара том износу, за свако лице се утврђује на 175 000 обрачунских јединица, у случају да унутрашње право предвиђа ограничење у мањем износу.

#### **Члан 15.**

### **Губитак права на ограничење одговорности**

Ограничење одговорности прописано овим Јединственим правилима као и одредбе унутрашњег права којима се одштете ограничавају на одређен износ, не примењују се ако се докаже да је штета настала због неке радње или пропуста који је направио починилац штете, било са намером да изазове такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

#### **Члан 16.**

### **Прерачунавање и камате**

1. Ако за израчунавање одштете треба прерачунати износе у страниј валути, то прерачунавање се обавља по курсу који важи на дан и у месту плаћања одштете.
7. Ималац права може захтевати камату на одштету, која износи пет посто годишње, почев од дана отварања поступка поравнања од жалбе арбитражном суду, како је предвиђено у Поглављу V Конвенције или од тужбе.

#### **Члан 17.**

### **Одговорност у случају нуклеарних удеса**

Управљач инфраструктуре и превозник ослобађају се одговорности која им припада према овим Јединственим правилима ако је штета проузрокована нуклеарним удесом и ако је, према законима и прописима једне државе којима се регулише одговорност у области нуклеарне енергије, за ову штету одговоран корисник нуклеарног уређаја или неко друго одговорно лице.

#### **Члан 18.**

### **Одговорност за помоћне раднике**

Управљач инфраструктуре и превозник одговарају за своје помоћне раднике.

#### **Члан 19.**

### **Остале тужбе**

1. У свим случајевима, у којима се примењују ова Јединствена правила, свака тужба за накнаду штете по било ком основу, може се подићи против управљача инфраструктуре или превозника, само под условима и ограничењима ових Јединствених правила.
2. Исто важи и за сваку тужбу која се подиже против помоћних радника за које, према члану 18., одговарају предузеће које управља или превозник.

#### **Члан 20.**

### **Споразуми**

Стране у уговору могу да се договоре о условима под којима ће истаћи или се одрећи могућности да истакну своја права на накнаду штете према другој страни уговора.

## **ДЕО IV**

### **ТУЖБЕ ПОМОЋНИХ РАДНИКА**

#### **Члан 21.**

### **Тужбе против управљача инфраструктуре или превозника**

1. Свака тужба за накнаду штете помоћних радника превозника против управљача инфраструктуре, за штете које је оно проузроковало, по било ком основу, може да се поднесе само под условима и ограничењима ових Јединствених правила.

2. Свака тужба за накнаду штете помоћних радника управљача инфраструктуре против превозника, за штете које је он проузроковао, по било ком основу, могу да се поднесу само под условима и ограничењима ових Јединствених правила.

## ДЕО V

### ОСТВАРИВАЊЕ ПРАВА

#### Члан 22.

#### Поступак поравнања

Стране уговора могу да се сагласе око поступка поравнања или да се обрате арбитражном суду, како је предвиђено у Поглављу V Конвенције.

#### Члан 23.

#### Регрес

Основаност плаћања, које изврши превозник на основу Јединствених правила CIV или Јединствених правила CIM, не може се оспорити ако је одштета утврђена судским путем и ако је управљач инфраструктуре прописно позван на суд, чиме му је омогућено да учествује у процесу.

#### Члан 24.

#### Надлежни суд

1. Тужбе које се заснивају на овим Јединственим правилима могу се подизати код судова држава чланица, које су заједнички одредиле стране уговора.
2. Осим у случају када се стране споразумеју супротно, надлажни суд је суд оне државе чланице у којој управљач инфраструктуре има своје седиште.

#### Члан 25.

#### Застаревање потраживања

1. Тужбе засноване на овим Јединственим правилима застаревају после три године.
2. Застаревање почиње да тече од дана када је штета настала.
3. У случају смрти особа, тужбе застаревају после три године почев од првог дана после смрти, с тим да тај рок не може бити дужи од пет година почев од првог дана након што се десио догађај који је нанео штету.
4. Тужба за накнаду регреса од стране особе која се сматра одговорном може се подићи и после истека рока застаревања предвиђеног у тачки 1., ако је она подигнута у временском року утврђеном законом државе у којој се судски поступак води. Међутим, тај рок не може бити мањи од деведесет дана почев од датума када је подносилац тужбе за накнаду регреса регулисао рекламацију или је и сам добио позив за суд.
5. Застаревање се обуставља када се стране у спору сагласе око поступка поравнања или када се обрате арбитражном суду, како је предвиђено у Поглављу V Конвенције.

6. У осталим случајевима, обустављање и прекидање периода застаревања је регулисано унутрашњим правом.

## **ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА О ПРИЗНАВАЊУ ТЕХНИЧКИХ СТАНДАРДА И УСВАЈАЊУ ЈЕДИНСТВЕНИХ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА КОЈИ СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗНА СРЕДСТВА НАМЕЊЕНА ЗА КОРИШЋЕЊЕ У МЕЂУНАРОДНОМ ПРЕВОЗУ ( АРТУ - ДОДАТАК Ф КОНВЕНЦИЈЕ)**

**Члан 1.**

### **Подручје примене**

Овим Јединственим правилима утврђује се поступак признавања техничких стандарда и усвајање Јединствених техничких прописа (ЈТП) за железничка средства која су намењена за коришћење у међународном саобраћају.

**Члан 2.**

### **Дефиниције**

За сврхе ових јединствених правила, њиховог прилога (њихових прилога) и ЈТП, поред израза дефинисаних у члану 2. АТМФ, израз

- а) "путничка кола" означава железничко возило које је намењено за превоз путника а није опремљено средством за вучу; овај назив обухвата и пртљажна кола намењена за превоз у путничком возу;
- б) "пројекат у поодмаклој фази израде" означава сваки пројекат чија је фаза планирања/изградње достигла такав ниво да би свака измена техничких захтева била неприхватљива за дотичну државу уговорницу. Таква препрека може да буде правне, уговорне, економске, финансијске, друштвене или еколошке природе и треба адекватно да се образложи;
- с) "замена у оквиру одржавања" означава сваку замену компонената деловима који имају исте функције и перформансе у оквиру превентивног и корективног одржавања;
- д) "технички пропис" означава она правила која нису технички стандарди, а укључена су у ЈТП и односе се на изградњу, експлоатацију, одржавање, безбедност или на неки поступак у вези са железничким средствима;
- е) "технички стандард" означава добровољни стандард усвојен од стране признатог националног или међународног тела за стандардизацију у складу са важећим процедурама;

- f) "вучно возило" означава железничко возило опремљено средством за вучу;
- g) "теретна кола" означава железничко возило које није опремљено средством за вучу и које је намењено за превоз робе.

### Члан 3.

#### Циљ

1. Признавање техничких стандарда за железничка средства и усвајање јединствених техничких прописа (ЈТП) који се примењују на железничка средства имају за циљ:
  - a) олакшавање слободног саобраћаја возила и слободног коришћења других железничких средстава у међународном саобраћају;
  - b) допринос осигурању безбедности, ефикасности и расположивости у међународном саобраћају;
  - c) вођење рачуна о заштити животне средине и јавног здравља.
2. Приликом признавања техничких стандарда или усвајања ЈТП, узимаће се у обзир само они који су израђени на међународном нивоу.
3. У оној мери у којој је могуће:
  - a) треба обезбедити интероперабилност техничких система и компонената који су неопходни за међународни саобраћај;
  - b) технички стандарди и ЈТП везани су за функционалне карактеристике; у случају потребе, обухватаће и варијанте.

### Члан 4.

#### Израда техничких стандарда и прописа

1. Израда техничких стандарда за железничка средства и стандардизација индустријских производа и процедура спадају у надлежност признатих националних и међународних тела за стандардизацију.
2. Израда ЈТП, на основу захтева поднетих у складу са чланом 6, спада у надлежност Комисије стручњака за техничка питања којој у раду помажу одговарајуће радне групе и Генерални секретар.

### Члан 5.

#### Признавање техничких стандарда

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о признавању техничког стандарда или његових одређених делова у складу са поступком наведеним у члановима 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције. Одлуке ступају на снагу у складу са чланом 35, тачке 3. и 4. Конвенције.
2. Захтев за признавање техничког стандарда може поднети:
  - a) било која држава уговорница;

- b) било која регионална организација дефинисана чланом 2, под h) из АТМФ;
- c) било које национално или међународно тело за стандардизацију које је задужено за стандардизацију у домену железнице; узима се у обзир члан 3, тачка 2;
- d) било које репрезентативно међународно удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.

3. Референце признатих техничких стандарда објављује Генерални секретар на веб сајту Организације. Након што се референца објави, сматра се да је технички стандард усаглашен са одговарајућим ЈТП.

4. Примена признатих техничких стандарда је добровољна, међутим, стандард или неки његов део може да постане обавезан на основу одредаба садржаних у ЈТП.

Члан 6.

### Усвајање јединствених техничких прописа

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о усвајању ЈТП или одредбе којом се он мења у складу са поступком наведеним у члановима 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције. Одлуке ступају на снагу сходно члану 35, тачка 3. и 4. Конвенције.

2. Захтев за усвајање ЈТП или одредбе којом се он мења у складу са тачком 1. може поднети:

- a) било која држава уговорница;
- b) било која регионална организација дефинисана чланом 2, под х) АТМФ;
- c) било које репрезентативно међународно удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.

Члан 7.

### Облик захтева

Захтеве наведене у члановима 5. и 6. треба доставити Генералном секретару и упутити на адресу Комисије стручњака за техничка питања на једном од радних језика, у складу са чланом 1, тачка 6. Конвенције. Комисија стручњака за техничка питања може да одбаци захтев уколико га сматра непотпуним, непрецизним, неправилно образложеним или неоправданим. Захтев треба да садржи процену друштвених, економских и еколошких последица.

Члан 7а

### Процена последица

**1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку након што размотри образложења достављена од стране подносиоца захтева.**

**2. У оцени се наводи могућ утицај на све државе уговорнице, оператере и друге учеснике на које се то односи. Уколико захтев има неке друге утицаје на ЈТП, осим оних директно наведених у захтеву, те утицаје треба такође узети у обзир.**

**3. Сва заинтересована лица учествују у оцењивању тако што бесплатно достављају захтеване податке, осим уколико ти подаци нису заштићени правом на интелектуалну својину.**

**Члан 8.**

## **ЈТП**

**1. Усвојени ЈТП се објављују на Web сајту Организације.**

**2. У принципу, сваки подсистем се регулише једним ЈТП. По потреби, један подсистем може да буде покривен са више ЈТП, а један ЈТП може да покрива више подсистема.**

**2а ЈТП се примењују на нове подсистеме. Такође се примењују на постојећи подсистем ако се он реновира или унапреди у складу са стратегијом преласка с једног система на други наведеном у тачки 4, под f.**

**3. По завршетку поступка обавештавања предвиђеног чланом 35, тачке 3. и 4. Конвенције, а најмање месец дана пре ступања на снагу, Генерални секретар објављује на веб сајту Организације**

**а) усвојени ЈТП о којима је достављено обавештење;**

**б) датум његовог ступања на снагу;**

**с) списак држава уговорница на које се примењује;**

**д) ажуриран списак ЈТП и датуме њиховог ступања на снагу.**

**4. У оној мери у којој је то потребно како би се остварио циљ одређен у члану 3, у ЈТП који се односе на подсистеме треба најмање:**

**а) навести предвиђено поље примене (део мреже или возила, подсистем или део подсистема);**

**б) одредити основне захтеве за сваки предметни подсистем и његове интерфејсе се осталим системима;**

**с) одредити техничке и функционалне спецификације које треба да поштује сваки подсистем и његове интерфејсе са другим подсистемима. По потреби, те спецификације могу да се разликују у зависности од употребе подсистема, на пример у зависности од категорије пруге, чворова и/или возила;**

**д) одредити елементе конструкције или саставне делове интероперабилности и интерфејсе које треба да обухвате технички стандарди и који су неопходни за постизање интероперабилности у железничком систему;**

е) навести, за сваки предметни случај, поступке који се примењују при оцењивању усаглашености са одредбама ЈТП. Ти поступци се заснивају на модулима за оцењивање усаглашености дефинисаним у општем ЈТП наведеном у тачки 8;

ф) навести стратегију за спровођење ЈТП. Нарочито је потребно да се одреде фазе кроз које треба да се прође како би се постепено прешло са постојеће ситуације до коначне ситуације, у којој је усаглашеност са ЈТП правило; за сваку фазу треба предвидети одговарајуће прелазне одредбе и

г) навести професионалне квалификације за одговарајуће особље, као и здравствене и безбедносне услове на раду који се захтевају при експлоатацији и одржавању предметног подсистема, као и при спровођењу ЈТП.

5. Сваки ЈТП треба да се изради на основу прегледа постојећег подсистема и као циљ, који може да се постигне поступно и у оквиру примереног рока, треба навести један или више подсистема. У складу са тим, постепено усвајање ЈТП и усаглашеност са њима омогућавају поступно постизање интероперабилности железничког система.

6. ЈТП треба на одговарајући начин да сачувају компатибилност постојећег железничког система сваке државе уговорнице. У сврху остварења овог циља, у сваком ЈТП може да се предвиди одредба о "посебним случајевима" који се примењују у једној или више држава уговорница у домену мреже и возила; посебну пажњу треба обратити на товарни профил, ширину колосека или растојање између колосека и на возила чије је полазно или одредишно место у трећим земљама. За сваки посебан случај, ЈТП ће утврдити правила за увођење елемената наведених у тачки 4, од с) до г).

7. Ако се одређени технички аспекти који одговарају основним захтевима не могу експлицитно покривати са ЈТП, онда ће они јасно бити означени као "отворена питања".

8. Комисија стручњака за техничка питања може усвојити ЈТП који се не односе на подсистеме, као што су опште одредбе, основни захтеви или модули за оцењивање усаглашености.

9. ЈТП се раде у формату са две колоне. Текст исписан целом ширином, без колоне, је идентичан одговарајућем тексту из Техничких спецификација интероперабилности (ТСИ) Европске заједнице. Текст који је подељен на две колоне је различит за ЈТП и за одговарајући ТСИ или други одговарајући пропис Европске заједнице. Текст у левој колони је текст ЈТП (пропис OTIF-а), а текст у десној колони је текст ТСИ Европске заједнице. Сасвим десно се назначава ТСИ референца.

Члан 8а

## Недостаји у ЈТП

1. Ако Комисија стручњака за техничка питања сазна да усвојени ЈТП садржи грешке или недостатке, укључујући и случај да усвојени ЈТП не испуњава у

потпуности основне захтеве, Комисија ће предузети одговарајуће мере које укључују:

- а) одлуку да ли предметни ЈТП треба да се измени у складу са члановима 6. и 8. и
- б) препоруке за оправдана привремена решења.

2. Државе уговорнице, регионалне организације и тела за оцењивање усаглашености имају обавезу да без одлагања обавесте Генералног секретара о свим уоченим грешкама и недостацима у ЈТП.

Члан 9.

## Изјаве

1. Свака држава уговорница може, у року од четири месеца почев од дана достављања обавештења од стране Генералног секретара о одлуци Комисије стручњака за техничка питања, поднети Генералном секретару образложену изјаву према којој та држава неће или ће само делимично примењивати признате техничке стандарде, односно усвојене ЈТП по питању железничке инфраструктуре, која се налази на њеној територији и по питању саобраћаја на тој инфраструктури.

2. Државе уговорнице које су дале изјаву у складу са тачком 1. не узимају се у обзир приликом утврђивања броја држава које морају да уложе приговор у складу са чланом 35, тачка 4. Конвенције да нека одлука Комисије стручњака за техничка питања не би ступила на снагу.

3. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може у било ком тренутку да је повуче обавештавајући о томе Генералног секретара. Ово повлачење изјаве почеће да важи почев од првог дана другог месеца који следи по обавештавању.

Члан 10.

## Укидање техничког јединства

Ступањем на снагу, у свим државама уговорницама Међународне конвенције о Техничком јединству железница, која је потписана у Берну, 21. октобра 1882. године, у верзији из 1938. године, ЈТП усвојени од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1. укидају наведену Конвенцију.

Члан 11.

## Првенство ЈТП

1. По ступању на снагу ЈТП усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1, технички стандарди и ЈТП у односима између држава уговорница имају првенство над одредбама Међународне конвенције о Техничком јединству железница која је потписана у Берну, 21. октобра 1882. године, у верзији из 1938. године.

2. По ступању на снагу ЈТП, усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1, ова Јединствена правила, као и

технички стандарди и ЈТП, у државама уговорницама имају првенство у односу на техничке одредбе:

- а) Правилника о узајамној употреби путничких и пртљажних кола у међународном превозу ( RIC);
- б) Правилника о узајамној употреби теретних кола у међународном превозу ( RIV).

Члан 12.

### Национални технички захтеви

1. Државе уговорнице воде рачуна о томе да обавесте Генералног секретара о својим националним техничким захтевима који се примењују на железничка возила и друга железничка средства. Генерални секретар објављује те захтеве у банци података наведеној у члану 13. Јединствених правила АТМФ.

Та информација се доставља Генералном секретару у року од три месеца након датума ступања на снагу ревидираних Јединствених правила.

Такав захтев може да остане на снази само док он или аналогни захтев не ступи на снагу усвајањем прописа у складу са претходним члановима. Држава уговорница може у сваком тренутку да повуче своју привремену одредбу обавештавајући о томе Генералног секретара.

2. Када се ЈТП усвоји или измени, држава уговорница треба да обезбеди да Генерални секретар буде обавештен (са образложењем) о националним техничким захтевима наведеним у тачки 1. који и даље треба да се поштују како би се гарантовала техничка компатибилност између возила и њене мреже; ти захтеви обухватају национална правила која се примењују на "отворена питања" у техничким прописима и на посебне случајеве наведене у техничком пропису.

Достављено обавештење садржи назнаку о једном или више "отворених питања" и/или једном или више "посебних случајева" у ЈТП на које се односи сваки национални технички захтев.

Национални технички захтеви остају важећи само уколико Генерални секретар добије обавештење у року од шест месеци почев од дана ступања на снагу предметног техничког прописа или измене која је у њему извршена.

3. Достављено обавештење садржи интегрални текст националне техничке одредбе на званичном језику државе уговорнице, као и наслов и резиме на једном од званичних језика ОТИФ-а.

Члан 13.

### Табеле еквивалентности

1. Како би се оцењивање усаглашености, а самим тим и трошкови везани за подношење захтева за техничко одобравање свели на минимум, национални технички захтеви из члана 12. класификују се у складу са списком параметара и принципа дефинисаних у прилогу уз ова Јединствена правила. За спровођење класификације је одговорна Комисија стручњака за техничка питања. Државе

уговорнице и регионалне организације сарађују са Комисијом стручњака за техничка питања и Генералним секретаром у извршењу овог задатка.

2. Комисија стручњака за техничка питања може да изврши ревизију прилога узимајући у обзир искуство стечено при узајамном прихватању возила у државама уговорницама.

3. Комисија стручњака за техничка питања води рачуна о изради референтног документа који садржи референце свих националних техничких захтева о којима је достављено обавештење. Тај документ у којем се такође наводе и меродавне одредбе ЈТП и одговарајућих ТСИ (чл. 8, тачка 9), биће објављен и ажуриран на веб сајту Организације.

4. Узимајући у обзир мишљење заинтересованих држава уговорница и укључених регионалних организација, Комисија стручњака за техничка питања може да одлучи да прогласи еквивалентност, по питању железничке безбедности:

- а) између националних техничких захтева различитих држава уговорница;
- б) између одредаба ЈТП и одговарајућих одредаба ТСИ и
- с) између националних техничких захтева једне или више држава уговорница и одредаба ЈТП и/или одредаба ТСИ.

Проглашена еквивалентност ће бити наведена у табели еквивалентности у референтном документу наведеном у тачки 3.

## ПРИЛОГ

### ПАРАМЕТРИ КОЈЕ ТРЕБА ПРОВЕРИТИ У ВЕЗИ СА ТЕХНИЧКИМ ОДОБРАВАЊЕМ ВОЗИЛА КОЈА НИСУ У СКЛАДУ СА ЈТП И КЛАСИФИКАЦИЈА НАЦИОНАЛНИХ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА

#### 1. СПИСАК ПАРАМЕТАРА

##### 1.1 Општа документација

Општа документација (која обухвата опис новог, реновираног или унапређеног возила и његову предвиђену употребу, информације о конструкцији, оправкама, експлоатацији и одржавању, техничку документацију, итд.).

##### 1.2 Конструкција и механички делови

Механички интегритет и интерфејси између возила (укључујући вучно-одбојну опрему, прелазнице), чврстоћа конструкције возила и његове опреме (на пример, седишта), граница товарења, пасивна безбедност (укључујући унутрашњу и спољашњу отпорност на ударе).

##### 1.3 Интеракције између возила/колосека и товарног профила

Интерфејси у односу на инфраструктуру (укључујући и статичко и динамичко понашање, зазоре и толеранције, товарни профил, трчеће стројеве, итд.).

## **1.4 Кочиона опрема**

Уређаји за кочење (укључујући и противклизну заштиту, команду за кочење, понашање кочнице при експлоатацији, обезбеђивању од самопокретања и кочењу у случају опасности).

## **1.5 Уређаји који се односе на путнике**

Инсталације које се користе за путнике и простор који окружује путнике (укључујући прозоре и врата путничких кола, посебне захтеве за особе са смањеном способношћу кретања, итд.).

## **1.6 Услови животне средине и аеродинамички ефекти**

Утицај животне средине на возило и утицај возила на животну средину (укључујући и аеродинамичке услове, интерфејсе између возила и пружног дела железничког система, с једне стране, и возила и спољног окружења, с друге стране).

## **1.7 Спољашња упозорења, ознаке, захтеви по питању функционисања и интегритета софтвера**

Спољашња упозорења, ознаке, функције и интегритет софтвера, на пример функције које се односе на безбедност и утичу на понашање воза, укључујући и пренос информација кроз воз.

## **1.8 Уграђени извори напајања енергијом и контролни системи**

Погонски, енергетски и управљачки системи, интерфејси између возила и инфраструктуре за снабдевање енергијом, као и сви видови електромагнетске компатибилности.

## **1.9 Инсталације намењене особљу, интерфејси и окружење**

Уграђене инсталације, интерфејси, радни услови и окружење особља (укључујући и управљачнице, интерфејс машиновођа - машина).

## **1.10 Противпожарна заштита и евакуација**

### **1.11 Сервисирање**

Уграђене инсталације и интерфејси и за сервисирање.

### **1.12 Контрола, управљање и сигнализација у возу**

Сва опрема у возу која служи за безбедност, управљање и контролу кретања возова који имају дозволу за саобраћање на мрежи и њени утицаји на пружни део железничког система.

### **1.13 Специфични захтеви везани за експлоатацију**

Специфични захтеви везани за експлоатацију возила (укључујући отежане услове, отклањање сметњи на возилима, итд.).

### **1.14 Компоненте везане за робу**

Захтеви и окружење специфично за робу (укључујући и постројења која су специјално потребна за опасну робу).

Објашњења и примери наведени у курзиву у горњем тексту служе само као информација и нису дефиниције параметара.

## **2. КЛАСИФИКАЦИЈА НАЦИОНАЛНИХ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА**

Национални технички захтеви који се односе на параметре наведене у одељку 1. припадају једној од три следеће групе. То се не односи на правила и ограничења која су строго локалног карактера; њихова верификација укључује контроле које се спроводе према међусобном споразуму између железничких предузећа и управљача инфраструктуре.

### **Група А**

Група А обухвата:

- међународне стандарде,
- националне прописе који се сматрају еквивалентним са националним прописима других држава чланица по питању железничке безбедности,
- националне прописе који се сматрају еквивалентним са одредбама ЈТП и/или ТСИ по питању железничке безбедности.

### **Група Б**

Група Б обухвата све прописе који не спадају у Групу А или Групу Ц, или које још увек није могуће сместити у једну од ових група.

### **Група Ц**

Група Ц обухвата прописе везане за техничке карактеристике инфраструктуре који су неопходни како би се гарантовала безбедна и интероперабилна употреба на предметној мрежи (на пример товарни профил).

## **Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СОТИФ 1999)**

Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СОТИФ 1999)

### **Прилог 1**

Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на сва железничка возила

А. Ширина колосека

Железнице са стандардном ширином колосека (1435 mm)

Железнице са широким колосеком (руске) (1520 mm)

Железнице са широким колосеком (финске) (1524 mm)

Железнице са широким колосеком (ирске) (1600 mm)

Железнице са широким колосеком (иберијске) (1688 mm)

Остале железнице

## Б. Габарит

1. Железнице са стандардним габаритом на европском континенту

2. Железнице са стандардним габаритом у Великој Британији

3. ....

Ц.....

## Прилог 2

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на вучна возила**

### А. Системи енергетског напајања

Једносмерна струја од 3000 V

Једносмерна струја од 1500 V и мање

Наизменична струја од 25 KV/50Hz

Наизменична струја од 15 KV/16 2/3 Hz

### Б. Системи безбедности саобраћаја и оперативне контроле

## Прилог 3

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на теретна кола**

## Прилог 4

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на путничка кола**

## Прилог 5

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на постројења инфраструктуре**

## Прилог 6

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на системе безбедности саобраћаја и управљања**

## Прилог 7

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на информационе технолошке системе**

## Прилог 8

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на сва остала железничка возна средства**

У првој фази, технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на железничка возна средства а који већ постоје и који су већ признати на међународном нивоу као што су они из Техничког јединства, RIV-а и RIC-а као и из техничких објава UIC, биће унети у горе наведене Прилоге.

## **ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА О ТЕХНИЧКОМ ПРИЈЕМУ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ВОЗНИХ СРЕДСТАВА КОЈА СЕ КОРИСТЕ У МЕЂУНАРОДНОМ ПРЕВОЗУ ( АТМФ - ДОДАТАК Г КОНВЕНЦИЈЕ)**

**Члан 1.**

### **Подручје примене**

Овим јединственим правилима утврђује се процедура према којој се железничка возила и друга железничка средства одобравају за кретање или употребу у међународном саобраћају.

**Члан 2.**

### **Дефиниције**

За сврхе ових јединствених правила и њихових (будућих) прилога, Јединствених правила АРТУ и њихових прилога и АРТУ јединствених техничких прописа (ЈТП), примењују се следеће дефиниције:

- а) "несрећа" означава нежељени или ненамерни изненадни догађај или посебан низ таквих догађаја са штетним последицама; несреће се деле у следеће категорије: судари, исклизнућа, несреће на путним прелазима у нивоу, несреће у којима су страдала лица изазване возним средствима у покрету, пожари и остало;**
- б) "одобрење типа возила" означава одобрено право којим надлежни орган одобрава тип конструкције железничког возила, као основу за одобравање за саобраћај оних возила која одговарају том типу конструкције;**
- с) "одобрење за саобраћај" означава одобрено право којим надлежни орган одобрава свако железничко возило или друго железничко средство за употребу у међународном саобраћају;**
- д) "Комисија стручњака за техничка питања" означава Комисију предвиђену чланом 13. тачка 1, под ф) Конвенције;**
- да) "наручилац" означава било који јавни или приватни субјект које наручује пројектовање и/или конструкцију, обнову или унапређење подсистема. Тај субјект може да буде железничко предузеће, управљач инфраструктуре или ималац, односно носилац концесије који је одговоран за извођење пројекта;**

- е) "држава уговорница" означава државу чланицу Организације која није дала изјаву у вези са овим Јединственим правилима у складу са чланом 42. тачка 1, прва реченица Конвенције;
- ф) "декларација" означава доказ о целовитој или делимичној евалуацији извршеној како би се потврдило да је возило, тип конструкције или елемент конструкције у складу са одредбама Јединствених правила АРТУ и њиховим ЈТП (укључујући и важеће посебне случајеве, као и важеће националне захтеве у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ;
- г) "елемент конструкције" или "саставни део" означава сваку основну компоненту, групу компоненти, комплетну опрему или уградбене групе опреме која је уграђена или је намењена за уграђивање у железничко возило, друга железничка средства или инфраструктуру; појам "елемент конструкције" обухвата истовремено материјална и нематеријална средства, као што је софтвер;
- ђ) "лице задужено за одржавање" (ЕЦМ) означава лице задужено за одржавање возила које је као таква уписано у регистар возила у складу са чланом 13; ова дефиниција се такође примењује и на друга железничка средства;
- и) "основни захтеви" означавају све услове дефинисане Јединственим правилима АРТУ које морају да испуне железнички систем, подсистеми и саставни делови интероперабилности, укључујући и интерфејс;
- ј) "инцидент" означава сваки догађај који не спада у несреће или тешке несрећне случајеве, а везан је за саобраћање возова и утиче на безбедност саобраћаја;
- к) "управљач инфраструктуре" означава предузеће или орган власти који управља железничком инфраструктуром;
- л) "међународни саобраћај" означава кретање железничких возила на железничким пругама преко територије најмање две државе уговорнице;
- м) "истрага" означава поступак у циљу спречавања несрећа и инцидента који обухвата сакупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући и одређивање узрока (радње, пропусти, догађаји, услови, или комбинација тих узрока која је довела до несреће или инцидента) и, уколико је потребно, формулисање препорука у погледу безбедности;
- н) "ималац" означава лице или субјект који, будући да је власник возила или има право коришћења возила, користи возило као транспортно средство и као такво је уписано у регистар возила предвиђен чланом 13;
- о) "документација о одржавању" означава документа којима се дефинишу задаци везани за преглед и одржавање који морају да се изврше на возилу (типу возила) или другим железничким средствима, утврђена у складу са правилима и спецификацијама из ЈТП, укључујући евентуалне посебне случајеве и пријављене националне важеће техничке захтеве, у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ;

- р) "досије о одржавању" означава документацију која се односи на одобрено возило или друго железничко средство, и која садржи податке о њиховом коришћењу, као и о радовима везаним за одржавање и прегледима који су на њима извршени;
- q) "мрежа" означава пруге, станице, терминале и све врсте фиксне опреме која је потребна да се постигне безбедно и континуирано функционисање железничког система;
- г) "отворена питања" означавају техничке аспекте везане за основне захтеве који нису експлицитно обухваћени јединственим техничким прописима (ЈТП);
- с) "остала железничка средства" означавају сва покретна железничка средства намењена за употребу у међународном саобраћају која не спадају у железничка возила;
- т) "железничко предузеће" означава приватно или јавно предузеће
- које је овлашћено да превози путнике или робу железницом и које обезбеђује вучу или
  - које пружа само услуге вуче
- и) "железничка инфраструктура" (или само "инфраструктура") означава скуп железничких пруга и фиксних инсталација потребних за обезбеђивање компатибилности са железничким возилима и другим железничким средствима одобреним у складу са овим Јединственим правилима, као и за безбедно кретање тих возила и осталих железничких средстава;
- v) "железничка средства" означавају железничка возила, остала железничка средства и железничку инфраструктуру;
- w) "железничко возило" означава возило које може да се креће на сопственим точковима на пругама, са или без вуче;
- х) "регионална организација" означава организацију дефинисану чланом 38. Конвенције у оквиру ексклузивне надлежности коју су јој пренеле државе уговорнице;
- у) "обнова" означава све веће радове на замени делова подсистема или једном његовом делу који не мењају укупне карактеристике подсистема;
- уа) "РИД" означава додатак Ц Конвенције;
- z) "тешка несрећа" означава сваки судар возова или исклизнуће воза које резултира смрћу најмање једне особе или тешким повредама пет или више особа или великом штетом нанесеном возним средствима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и свака друга слична несрећа са очигледним последицама на регулисање или управљање безбедношћу на железници; "велика штета" означава штете за које тело за истраге одмах може да процени да износе укупно најмање 1.8 милиона специјалних права вучења;

aa) "посебан случај" означава сваки део железничког система држава уговорница за који су потребне посебне одредбе Јединствених техничких прописа (ЈТП), било привремене или дефинитивне, због географских или топографских ограничења, као и ограничења градске средине, или таквих који утичу на компатибилност са постојећим системом. То такође може да се односи на железничке пруге и мреже које су изоловане од остатка мреже, на товарни профил, ширину колосека, или размак оса колосека, као и на возила и друга железничка средства која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и возила и друга железничка средства која долазе из трећих земаља или им је одредишно место у трећим земљама;

bb) "подсистем" означава резултат поделе железничког система, као што је приказано у ЈТП; ови подсистеми за које се утврђују основни захтеви могу да буду структурални или функционални;

cc) "техничко одобравање" означава процедуру коју спроводи надлежни орган у циљу одобравања железничких возила и других железничких средстава за употребу у међународном саобраћају, или одобравања типа возила;

dd) "технички сертификат" означава званични доказ о успешно спроведеном техничком одобравању у виду важеће дозволе за тип или дозволе за коришћење;

ee) "техничка документација" означава документацију о возилу или другом железничком средству која садржи све његове техничке карактеристике (карактеристике типа), укључујући и упутство за употребу, као и карактеристике неопходне за идентификацију једног или више предмета на које се односи;

eea) "ТСИ" означава техничке спецификације интероперабилности усвојене у складу са директивама 96/48/ЕЗ, 2001/16/ЕЗ и 2008/57/ЕЗ, којима су обухваћени сви подсистеми или делови подсистема у циљу испуњавања основних захтева и гарантовања интероперабилности железничког система;

ff) "тип возила" означава основне карактеристике конструкције железничког возила или других железничких средстава обухваћене јединственим сертификатом о испитивању описаним модулом SB из ЈТП;

gg) "унапређење" означава сваку значајнију измену подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове опште карактеристике.

### Члан 3.

## Одобравање за међународни саобраћај

1. Да би се користило у међународном саобраћају, свако железничко возило мора да буде одобрено у складу са овим јединственим правилима.
2. Техничко одобравање има за циљ да се утврди да ли су железничка возила у складу са:

- а) прописима о конструкцији наведеним у ЈТП,
- б) прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID-у,
- ц) посебним условима одобравања према члану 7а.

3. Тачке 1. и 2, као и наредни чланови, примењују се по аналогiji на техничко одобравање других железничких средстава и на елементе конструкције возила или других железничких средстава.

Члан 3а

## Интеракција са другим међународним споразумима

1. Железничка возила и друга железничка средства која су пуштена у саобраћај према важећем законодавству Европске заједнице (ЕЗ) и одговарајућем домаћем законодавству, сматраће се одобреним за саобраћај од стране свих држава уговорница у складу са овим Јединственим правилима

- а) у случају потпуне еквивалентности између важећих одредби ТСИ и одговарајућих ЈТП и
- б) под условом да скуп важећих ТСИ, на основу којих су железничка возила или друга железничка средства била одобрена, обухвата све аспекте релевантних подсистема који чине саставни део возила и
- с) под условом да те ТСИ не садрже отворена питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром и
- д) под условом да возило или друга железничка средства не подлежу одступањима.

Уколико ови услови нису испуњени, на возило или друга железничка средства се примењује члан 6. тачка 4.

2. Железничка возила и друга железничка средства која су одобрена за саобраћај у складу са овим Јединственим правилима, сматраће се пуштеним у саобраћај у државама чланицама Европске заједнице и државама које примењују законодавство Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом

- а) у случају потпуне еквивалентности између одредби важећих ЈТП и одговарајућих ТСИ и
- б) под условом да скуп важећих ТСИ, у складу са којима су железничка возила или друга железничка средства добила дозволу, обухвата све аспекте предметних подсистема који чине саставни део возила и
- с) под условом да ТСИ не садрже отворена питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром и
- д) под условом да возило или друга железничка средства не подлежу одступањима.

Уколико ови услови нису испуњени, возило или друго железничко средство ће морати да добију дозволу у складу са правом које се примењује у државама чланицама Европске заједнице и државама које примењују законодавство

Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.

3. Одобравање за саобраћај, саобраћање и одржавање железничких возила и других железничких средстава која се користе само у државама чланицама Европске заједнице, регулишу се важећим законодавством Заједнице и националним законодавством. Ова одредба се такође примењује на државе уговорнице које примењују меродавно законодавство Европске заједнице на основу међународних споразума склопљених са Европском заједницом.

4. Тачке 1. и 2. примењују се по аналогији на одобрења/дозволе за типове возила.

5. Лице задужено за одржавање (ЕЦМ) теретних кола, сертификовано у складу са чланом 15, тачка 2, сматра се сертификованом у складу са важећим законодавством Европске заједнице и одговарајућим домаћим законодавством и обрнуто, у случају потпуне еквивалентности између система сертификације усвојеног према члану 14а (5) ЕЗ директиве 2004/49/ЕЗ о безбедности на железници и правила усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 15, тачка 2.

Члан 4.

## Процедура

1. Техничко одобравање возила се врши на следећи начин:

а) или у само једној фази, издавањем одобрења за саобраћај одређеном возилу појединачно,

б) или у две сукцесивне фазе, издавањем

1. одобрења за одређени тип возила,

2. а затим, одобрења за саобраћај за појединачна возила која одговарају том типу конструкције кроз поједностављени поступак којим се потврђује припадност том типу.

2. Оцењивање усаглашености возила или елемента конструкције са одредбама ЈТП на којима се заснива одобрење може бити подељено на елементе оцењивања који су потврђени декларацијом. Елементе оцењивања и образац декларације утврдиће Комисија стручњака за техничка питања.

3. Процедуре везане за техничко одобравање железничке инфраструктуре регулишу важеће одредбе у предметним државама уговорницама.

Члан 5.

## Надлежни орган

1. Техничко одобравање врши национални или међународни орган надлежан за ово питање у складу са важећим законима и прописима у свакој држави уговорници.

2. Органи наведени у тачки 1, у складу са важећим одредбама у њиховој држави, могу да пренесу или пренесе, у целисти или делимично, надлежност за вршење

оцењивања, као и за издавање одговарајућих декларација, на призната тела са седиштем у њиховој држави.

**Забрањено је преношење надлежности на**

- a) железничко предузеће
- b) управљача инфраструктуре,
- c) имаоца,
- d) лице задужено за одржавање (ЕЦМ),
- e) пројектанта или произвођача железничких средстава који непосредно или посредно учествује у изради железничких средстава,

укључујући и филијале наведених лица.

**3. Да би тела наведена у тачки 2. била призната, морају да испуне следеће услове:**

- a) тело мора да буде независно у односу на било које железничко предузеће, управљача инфраструктуре, подносиоца захтева или наручиоца у погледу своје организације, правне структуре и доношења одлука; његов директор и особље одговорно за спровођење оцењивања или издавања сертификата или декларација не смеју да буду умешани, било директно или преко овлашћеног представника, у пројектовање, производњу, конструкцију или одржавање саставних делова, возила или железничких средстава или у њихово коришћење. То, међутим, не искључује могућност размене техничких информација између произвођача или конструктора и наведеног тела.
- b) Тело и особље одговорно за оцењивање спроводе оцењивање уз највећи могући професионални интегритет и највећу могућу техничку компетенцију и не смеју да буду под утицајем било каквих притисака или подстицаја, посебно финансијске природе, који би могли да утичу на њихов суд или резултате њихове провере, нарочито уколико потичу од лица или група лица на које утичу резултати оцењивања.
- c) Тело и особље одговорно за оцењивање ће нарочито бити функционално независни од органа задужених за истрагу у случају несреће.
- d) Тело запошљава особље и поседује потребна средства за правилно извршавање техничких и административних задатака у вези са оцењивањем; оно такође мора да има приступ опреми потребној за изузетна оцењивања.
- e) Особље одговорно за оцењивање поседује:
  - одговарајуће техничко и стручно образовање,
  - задовољавајуће познавање захтева који се односе на оцењивање које врши, као и довољну праксу у вршењу тих оцењивања и
  - способност за израду сертификата, извештаја и записа који представљају део формалног извештавања о извршеним оцењивањима.

f) Независност особља одговорног за оцењивање је загарантована. Ниједан службеник не сме бити плаћен, било на основу броја извршених оцењивања или резултата тих оцењивања.

g) Тело закључује осигурање од одговорности, осим уколико та одговорност није покривена од стране државе у складу са националним законодавством или уколико оцењивање врши директно држава уговорница.

h) Особље тела се обавезује на чување професионалне тајне у вези са свим што сазна у току вршења својих функција (са изузетком надлежних управних органа у држави у којој спроводе те активности) у складу са овим Јединственим правилима или било којим правним захтевом и/или прописима државе уговорнице, укључујући по потреби и законодавство Европске заједнице.

4. Одредбе из тачке 3. примењују се по аналогiji на органе који врше техничко одобравање.

5. Држава уговорница, путем обавештавања, или, по потреби, путем средстава предвиђеним правом Заједнице или правом држава које примењују право Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом, води рачуна о томе да Генерални секретар буде обавештен о телима одговорним за спровођење оцењивања, верификације и одобравања, уз назнаку области за коју је одговорно свако тело. Генерални секретар објављује и ажурира списак органа, њихових идентификационих бројева и области за које су одговорни.

6. Држава уговорница гарантује одговарајући надзор тела наведених у тачки 2. и повлачи надлежност телу које више не испуњава критеријуме наведене у тачки 3, и у том случају одмах о томе обавештава Генералног секретара.

7. Држава уговорница која сматра да орган за оцењивање или одобравање неке друге државе уговорнице, или тело којем је он пренео своју надлежност, не испуњава критеријуме наведене у тачки 3, може то питање да проследи Комисији стручњака за техничка питања која, у року од четири месеца, обавештава дотичну државу уговорницу о свим променама које је потребно извршити како би то тело задржало статус који му је био додељен. У вези са тим, Комисија стручњака за техничка питања може да донесе одлуку да упути државу уговорницу да опозове или повуче одобрења издата на основу поступака спроведених од стране наведених тела или органа.

Члан 6.

## Важење техничких сертификата

1. Технички сертификати издати од стране надлежног органа државе уговорнице у складу са овим Јединственим правилима, важе у свим другим државама уговорницама. Међутим, кретање и употреба на територији тих других држава подлежу условима наведеним у овом члану.

2. Одобрење за саобраћај омогућује железничким предузећима да користе возило само на инфраструктурама које су компатибилне са тим возилом у складу са његовим спецификацијама и другим условима одобрења; одговорност је железничког предузећа да то обезбеди.

3. Не доводећи у питање члан 3а, одобрење за саобраћај издато за возило које је у складу са свим важећим ЈТП, омогућује том возилу да се слободно креће на територији других држава уговорница под условом да

а) су сви основни захтеви обухваћени овим ЈТП и

б) да возило није предмет

- посебног случаја или

- отворених питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром или

- одступања.

Услови за слободно кретање могу такође да буду наведени у одговарајућим ЈТП.

4. а) Уколико је у држави уговорници издато одобрење за саобраћај за возило које

- представља посебан случај, отворено питање које се односи на техничку усаглашеност са инфраструктуром или подлеже одступању, или

- није у складу са ЈТП о возним средствима и свим другим меродавним одредбама, или

б) уколико сви основни захтеви нису обухваћени у ЈТП,

надлежни органи других држава могу затражити од подносиоца захтева додатне техничке информације као што су анализа ризика и/или испитивање возила пре издавања додатног одобрења за саобраћај.

За део возила који је у складу са ЈТП или са једним делом ЈТП, надлежни органи морају да прихвате верификације које су извршили други надлежни органи у складу са ЈТП. За други део возила надлежни органи морају у потпуности да узму у обзир табелу еквивалентности предвиђену чланом 13. Јединствених правила АРТУ.

Испуњеност

а) идентичних одредби и одредби које су проглашене еквивалентним,

б) одредби које се не односе на посебан случај и

с) одредби које се не односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром,

неће се поново оцењивати.

5. Тачке 2. и 4. примењују се по аналогiji на одобравање типа конструкције.

Члан 6а

## Признавање документације о поступку

1. Надлежни органи и тела, железничка предузећа, имаоци и управљачи инфраструктуре у свим државама уговорницама без одлагања признају оцењивање, декларације и остала документа израђена у складу са овим јединственим правилима.

2. Уколико су захтев или одредба проглашени као еквивалентни у складу са чланом 13 Јединствених правила АРТУ, није потребно поново вршити већ спроведена и документована оцењивања и испитивања која се на то односе.

**Члан 6б**

### **Признавање техничких и експлоатационих испитивања**

Комисија стручњака за техничка питања може да усвоји правила која морају буду обухваћена Прилогом ових Јединствених правила и захтеве који морају да буду обухваћени једним или више ЈТП у вези са одредбама о техничким инспекцијама, досијеима о одржавању одобрених возила и експлоатационим испитивањима, као што је проба кочница воза, и њиховом међусобном признавању.

**Члан 7.**

### **Прописи који се примењују на возила**

1. Да би било одобрено за међународни саобраћај и да би задржало одобрење, железничко возило мора да буде у складу са:

а) ЈТП и

б) одредбама RID-а, где се примењују.

2. Уколико не постоје ЈТП који се примењују на подсистем, техничко одобравање се заснива на важећим националним техничким захтевима који се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ у држави уговорници у којој се подноси захтев за техничко одобравање.

3. Уколико ЈТП не обухватају све основне захтеве, или уколико су у питању посебни случајеви или отворена питања, техничко одобравање се заснива на

а) одредбама садржаним у ЈТП,

б) одредбама садржаним у RID-у, где се примењују и

с) важећим националним техничким захтевима који се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ.

**Члан 7а**

### **Одступања**

Комисија стручњака за техничка питања усваја смернице или обавезујуће одредбе у вези са одступањима од одредби из члана 7. и методама оцењивања које могу да се користе или ће се користити.

**Члан 8.**

### **Прописи који се примењују на железничку инфраструктуру**

1. Да би се гарантовало да ће возило које је одобрено за међународни саобраћај у складу са овим Јединственим правилима безбедно саобраћати на железничкој инфраструктури и да ће са њом бити компатибилно, та железничка инфраструктура мора да буде у складу са

а) одредбама садржаним у ЈТП и

б) одредбама садржаним у RID-у, уколико су применљиве.

2. Одобравање инфраструктуре и контрола њеног одржавања и даље се регулишу важећим одредбама у држави уговорници у којој се налази инфраструктура.

3. Чланови 7. и 7а примењују се по аналогiji и на инфраструктуру.

Члан 9.

### Прописи о саобраћају

1. Железничка предузећа која експлоатишу железничка возила одобрена за међународни саобраћај дужна су да поштују прописе који се односе на експлоатацију возила у међународном саобраћају, наведене у ЈТП.

2. Предузећа и управе које у државама уговорницама управљају инфраструктуром, укључујући и системе за безбедност и контролу саобраћаја, која је намењена и одговарајућа за употребу у међународном саобраћају, морају да поштују техничке прописе наведене у ЈТП и морају да их стално испуњавају приликом градње и управљања том инфраструктуром.

Члан 10.

### Подношење захтева и издавање техничких сертификата и декларације и релевантни услови

1. Издавање техничког сертификата се односи на тип конструкције железничког возила или на само железничко возило.

2. Захтев за издавање техничког сертификата може да поднесе:

а) произвођач,

б) железничко предузеће,

с) ималац возила,

д) власник возила,

е) управљач инфраструктуре.

3. Захтев за технички сертификат, укључујући и одговарајуће декларације, може бити поднет било ком надлежном органу или телу у оквиру своје надлежности предвиђених чланом 5, у једној од држава уговорница.

4. Уколико се члан 6. став 4. примењује на возило, подносилац захтева наводи државе уговорнице (уколико је потребно и пруге) за које се захтевају технички сертификати у циљу слободног саобраћања; у том случају, надлежни органи и укључена тела за оцењивање усаглашености морају да сарађују како би се олакшао поступак за подносиоца захтева.

**5. Све трошкове поступка одобравања сноси подносилац захтева, осим уколико није другачије предвиђено важећим законима и прописима у држави у којој се издаје одобрење. Забрањено је издавање техничких одобрења у сврхе остваривања профита.**

**5а Све одлуке, оцењивања, испитивања, итд, спроводе се без дискриминације.**

**6. Подносилац захтева израђује и прилаже уз свој захтев техничку документацију и документацију о одржавању која садржи информације захтеване у ЈТП. Тело за оцењивање усаглашености ту документацију проверава, коригује је и додаје јој одговарајуће информације како би она одражавала својства возила.**

**7. Оцењивач описује свако извршено оцењивање у извештају о оцењивању којим се потврђују извршена оцењивања и наводе одредбе у односу на које је вршено оцењивање усаглашености, као и да ли је предмет успешно прошао оцењивање или не.**

**8. Онај ко тражи дозволу за коришћење возила по поједностављеном поступку за техничко одобравање (члан 4, тачка 1, под б), мора уз захтев приложити дозволу за тип издату у складу са чланом 11, тачка 2, и мора на одговарајући начин доказати да возила за која тражи дозволу за коришћење одговарају том типу конструкције.**

**9. Технички сертификат се у принципу додељује на неограничен период; његово поље примене може бити опште или ограничено.**

**10. Уколико дође до измене меродавних одредби прописа наведених у члану 7, на основу којих је одобрен тип конструкције, и ако меродавне прелазне одредбе не могу да се примене, држава уговорница у којој је издата дозвола за тип, након консултација са другим државама у којима је дозвола важећа у складу са чланом 6, одлучује да ли дозвола може да задржи своје важење или мора да буде обновљена. Критеријуми за проверу у случају обновљеног одобрења за тип могу да се односе само на измењене одредбе. Обновљање одобрења за тип не утиче на одобрења за саобраћај која су већ додељена на основу претходно одобрених типова.**

**11. У случају обнове или унапређења, наручилац или произвођач шаље дотичној држави уговорници документацију са описом пројекта. Држава уговорница проучава ту документацију и, узимајући у обзир стратегију спровођења наведену у важећим ЈТП, одлучује о томе да ли обим радова захтева ново одобрење за саобраћај у смислу ових јединствених правила.**

**Ново одобрење за саобраћај је неопходно у свим случајевима када предвиђени радови могу неповољно да утичу на општи ниво безбедности предметног подсистема. Уколико је потребно ново одобрење, држава уговорница одлучује у којој мери одговарајуће одредбе ЈТП морају да се примене на пројекат.**

**Држава уговорница доноси одлуку најкасније четири месеца након подношења комплетне документације од стране подносиоца захтева.**

**Уколико је потребно ново одобрење за саобраћај и уколико се ЈТП не примењују у потпуности, држава уговорница Генералног секретара обавештава о:**

- a) разлогу из којег се ЈТП не примењују у потпуности,
- b) техничким карактеристикама које се примењују уместо ЈТП,
- c) телима одговорним за прибављање информација које се захтевају под a) и b).

Генерални секретар објављује достављене информације на Web сајту Организације.

12. Тачка 11. примењује се по аналогiji на дозволу за тип и на све декларације које се односе на конструкцију или елементе предметне конструкције.

Члан 10а

## Правила за повлачење или суспендовање техничких сертификата

1. Уколико неки други надлежни орган државе уговорнице, а не онај који је издао (прво) одобрење за саобраћај, открије неусаглашеност, дужан је да о томе детаљно обавести (први) орган који је издао одобрење; уколико се неусаглашеност односи на дозволу за тип, о томе се такође обавештава орган који ју је издао.

2. Дозвола за коришћење може бити повучена:

a) уколико железничко возило више није у складу са

- прописима наведеним у ЈТП и важећим националним одредбама у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ или

- посебним условима за његово одобравање у складу са чланом 7а, или

- прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID-у или

b) уколико ималац не испуни захтев надлежног органа да исправи недостатке у прописаном року или

c) уколико се не испуне или не поштују прописи и услови који произилазе из ограниченог одобрења у складу са чланом 10, тачка 10.

3. Само орган који је издао дозволу за тип или дозволу за коришћење може да повуче те дозволе.

4. Дозвола за коришћење се суспендује:

a) уколико се не изврше техничке контроле, инспекције, радови на одржавању и сервисирање железничког возила као што је наведено у документацији о одржавању, у ЈТП и посебним условима за одобравање предвиђеним чланом 7а или прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID-у (или уколико се не поштују рокови);

b) уколико се, у случају тешког оштећења железничког возила, не испуни налог надлежног тела за стављање возила на увид;

c) у случају непоштовања ових јединствених правила и прописа наведених у ЈТП;

d) уколико се не поштују важеће националне одредбе које се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ или одредбе које су проглашене еквивалентним у складу са чланом 13. Јединствених правила АРТУ. Важеће дозволе се суспендује за једну или више држава уговорница на које се односи.

5. Дозвола за коришћење постаје неважећа уколико је железничко возило повучено из саобраћаја. О повлачењу из саобраћаја се обавештава надлежни орган који је издао одобрење за саобраћај.

6. Тачке од 1. до 4. примењују се по аналогiji на дозволу за тип.

Члан 10б

## Правила оцењивања и процедуре

1. Комисија стручњака за техничка питања је надлежна за усвајање додатних обавезујућих одредби у вези са оцењивањем и правилима која се односе на процедуре за техничко одобравање.

2. Осим тога, не долазећи на било који начин у сукоб са одредбама које је прописала Комисија стручњака за техничка питања у складу са тачком 1, државе уговорнице или регионалне организације могу да усвоје (или задрже) одредбе у вези са обавезним, детаљним и недискриминаторним процедурама које се односе на оцењивање и захтеве у вези са декларацијама. Обавештење о тим одредбама се доставља Генералном секретару који о томе обавештава Комисију стручњака за техничка питања, а објављује их Организација.

Члан 11.

## Технички сертификати и декларације

1. Одобрење типа конструкције и одобрење за саобраћај доказују се одвојеним документима под следећим називима: " Дозвола за тип" и " Дозвола за коришћење".

2. Дозвола за тип

a) наводи пројектанта и предвиђеног произвођача за тип конструкције железничког возила;

b) садржи техничку документацију и документацију о одржавању у прилогу;

c) уколико је потребно, наводи посебна ограничења и услове саобраћања за тип конструкције железничког возила и за железничка возила која одговарају том типу конструкције;

d) садржи један или више извештаја о оцењивању у прилогу;

e) уколико је потребно, наводи све издате декларације (о усаглашености и верификацији) које се на то односе;

f) наводи надлежни орган који је издао дозволу, датум издавања, и садржи потпис надлежног органа;

g) уколико је потребно, садржи рок важења.

### **3. Дозвола за коришћење обухвата**

- а) све информације наведене у тачки 2, и**
- б) један или више идентификационих кодова једног или више возила обухваћених дозволом;**
- в) информације о имаоцу једног или више железничких возила обухваћених дозволом на дан њеног издавања;**
- д) уколико је потребно, рок важења.**

**4. Дозвола за коришћење може обухватати групу појединачних возила истог типа и у том случају информације захтеване у складу са тачком 3. наводе се посебно за свако возило у групи, а техничка документација садржи списак документације о извршеним испитивањима на сваком возилу.**

**5. Техничка документација и документација о одржавању садрже информације које се захтевају у складу са одредбама из ЈТП.**

**6. Дозволе се штампају на једном од радних језика у складу са чланом 1, тачка 6. Конвенције.**

**7. Дозволе и декларације се издају подносиоцу захтева.**

**8. Дозвола за коришћење се везује за предмет. Када се возило пусти у саобраћај, ималац дозволе за коришћење (укључујући техничку документацију и документацију о одржавању), уколико он није актуелни ималац у тренутку коришћења возила, без одлагања доставља дозволу актуелном имаоцу, заједно са досијеом о одржавању, и ставља му на располагање сва детаљна (додатна) упутства у вези са експлоатацијом и одржавањем која су још увек у његовом поседу.**

**9. Тачка 8. примењује се по аналогији на возила и железничка средства одобрена у складу са чланом 19, при чему је документација о којој је реч документација везана за одобравање као и било која друга документација која садржи информације које су у целости или делимично сличне информацијама које су укључене у захтеве за техничку документацију, документацију о одржавању и досије о одржавању.**

**Члан 12.**

### **Јединствени обрасци**

**1. Организација прописује јединствене обрасце за дозволе наведене у члану 11, за декларације о којима је донета одлука у складу са чланом 4, тачка 2. и за извештај о оцењивању у складу са чланом 10, тачка 7.**

**2. Обрасце припрема и усваја Комисија стручњака за техничка питања.**

**3. Комисија стручњака за техничка питања може да донесе одлуку да одобри дозволе и декларације издате на обрасцу који није прописан Јединственим правилима, уколико он садржи потребне информације у складу са чланом 11, како би те дозволе и декларације биле признате као еквивалентна замена.**

**Члан 13.**

## Регистри

1. Организација формира и ажурира регистар у виду банке електронских података који садржи информације о железничким возилима за које је издата дозвола за коришћење и типове конструкција за које је издата дозвола за тип. Регистар обухвата железничка возила одобрена за саобраћај у складу са чланом 19; он може да обухвата железничка возила која су одобрена само за национални саобраћај.
2. Банка података такође обухвата регистар који садржи информације о надлежним органима и телима којима је надлежност пренета у складу са чланом 5, као и акредитоване/признате контролоре у складу са чланом 15, тачка 2.
3. Комисија стручњака за техничка питања може одлучити да у банку података укључи друге податке који ће се користити у железничком саобраћају, као што су информације у вези са декларацијама, инспекцијама и одржавањем одобрених возила (укључујући и следећу предвиђену инспекцију), као и информације у вези са инцидентима и несрећама и регистрима у којима се наводи шифрирање возила, локацијама, железничким предузећима, имаоцима, управљачима инфраструктуре, радионицама, произвођачима, лицима задуженим за одржавање (ЕЦМ), итд.
4. Комисија стручњака за техничка питања одређује техничку и функционалну архитектуру банке података, као и потребне податке, време и начин на који ће се подаци достављати, врсту права приступа и остале административне и организационе аспекте, укључујући и врсту структуре базе података која ће се примењивати. У сваком случају, генерални секретар мора без одлагања да буде обавештен о промени имаоца, лица задуженог за одржавање, повлачењу из саобраћаја, званичним имобилизацијама, суспензији и повлачењу дозвола, декларација и других докумената, као и о изменама извршеним на возилу које одступају од одобреног типа конструкције.
5. У циљу примене овог члана, Комисија стручњака за техничка питања ће узимати у обзир регистре успостављене од стране држава уговорница и регионалних организација како би се смањили сви прекомерни трошкови за заинтересоване стране, као што су регионалне организације, државе уговорнице, надлежни органи и индустрија. Како би се такође и трошкови за Организацију свели на минимум и у циљу добијања кохерентних система регистара, све заинтересоване стране ће са Организацијом усклађивати своје планове и развој регистара који улазе у поље примене ових јединствених правила.
6. Подаци регистровани у банци података сматрају се *prima facie* доказом о техничком одобрењу железничког возила.
7. Комисија стручњака за техничка питања може одлучити да трошкове формирања и функционисања банке података у целости или делимично снесе корисници; достава и измена података ће бити бесплатни, док се за консултацију података може одредити плаћање таксе.

Члан 14.

## Натписи и ознаке

### 1. Железничка возила одобрена за саобраћај морају имати

- а) ознаку на основу које се јасно види да су одобрена за међународни саобраћај у складу са овим јединственим правилима, и
- б) остале натписе и ознаке прописане у ЈТП, укључујући и јединствени идентификациони код (број возила).

Надлежни орган који издаје одобрење за саобраћај дужан је да се увери да је сваком возилу додељен алфанумерички идентификациони код. Тај код, који садржи код земље (прве) државе која је одобрила возило, мора да се истакне на сваком возилу и да се унесе у Национални регистар возила (НРВ) те државе, као што се то захтева у складу са чланом 13.

2. Комисија стручњака за техничка питања одређује ознаку предвиђену у тачки 1, под а), као и прелазне периоде током којих железничка возила која су одобрена за међународни саобраћај могу да носе натписе и ознаке који одступају од натписа и ознака прописаних у тачки 1.

Члан 15.

## Одржавање

1. Железничка возила и друга железничка средства морају бити добро одржавана како би била у складу са одредбама наведеним у ЈТП и како би их стално испуњавала, као и да њихово стање не би ни на који начин утицало на безбедност саобраћаја и угрожавало инфраструктуру, животну средину и здравље људи током вожње или њиховог коришћења у међународном саобраћају. У ту сврху, железничка возила и друга железничка средства морају да буду на располагању за сервисирање, инспекције и одржавање, као што је прописано у документацији о одржавању која је у прилогу дозволе за коришћење, у ЈТП, у посебним условима за одобравање у складу са чланом 7а и у одредбама наведеним у RID-у.

2. Сваком возилу се пре одобрења за саобраћај или употребе на мрежи додељује лице задужено за одржавање (ЕЦМ) које се региструје у банци података предвиђеној у члану 13. Лице задужено за одржавање може да буде и железничко предузеће, управљач инфраструктуре или ималац. Лице задужено за одржавање, применом система за одржавање, гарантује да возила чије им је одржавање поверено могу потпуно безбедно да саобраћају. Лице задужено за одржавање може само да одржава возила или да користи услуге радионица за одржавање са којима је закључило уговоре.

Лице задужено за одржавање теретних кола мора да поседује важећи сертификат издат од стране спољног контролора, који је акредитован/признат у једној од држава уговорница.

Комисија стручњака за техничка питања усваја додатна детаљна правила о сертификацији и контроли лица задужених за одржавање, акредитованих/признатих контролора, њиховој акредитацији/признавању, као и о контролама и сертификатима о контроли. У тим правилима се наводи да ли су еквивалентна критеријумима који се примењују на систем за сертификацију

лица задужених за одржавање усвојеним у оквиру Европске заједнице или у државама које примењују законодавство заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.

Наведена правила, која обухватају такође и правила која се односе на повлачење и суспендовање сертификата и акредитација, дефинисаће се у прилогу ових Јединствених правила и чиниће њихов саставни део.

3. Железничко предузеће је одговорно за безбедан саобраћај својих возова и дужно је да води рачуна да се возила која превозе правилно одржавају. У складу са тим, лице задужено за одржавање је дужно да обезбеди да се железничком предузећу ставе на располагање поуздане информације у вези са подацима и поступком одржавања, а железничко предузеће је дужно да лицу задуженом за одржавање на време достави податке и информације у вези са експлоатацијом тих возила и других железничких средстава за које је то лице задужено. У оба случаја, ти подаци и информације се наводе у Прилогу наведеном у тачки 2.

4. Лице задужено за одржавање возила које је одобрено дужно је да води и ажурира досије о одржавању који се односи на возило. Досије се ставља на располагање надлежном националном органу ради контроле.

5. Комисија стручњака за техничка питања може да усвоји смернице или прописе о сертификацији и контроли радионица за одржавање и о међусобном признавању сертификата и контроле. Прописи предвиђени овом тачком дефинисаће се у Прилогу уз ова Јединствена правила и чиниће њихов саставни део, а објављују се на веб сајту Организације.

Члан 16.

## Несреће, инциденти и тешка оштећења

1. У случају несреће, инцидента или тешког оштећења железничких возила, све умешане стране (управљачи инфраструктуре, имаоци, лица задужена за одржавање, заинтересована железничка предузећа и, ако је потребно, други актери) дужни су да:

- а) без одлагања предузму све потребне мере како би омогућили безбедност железничког саобраћаја, поштовање животне средине и здравља људи, и
- б) утврде узроке несреће, инцидента или тешког оштећења.

1а Мерама предвиђеним у тачки 1. мора да се координира. Ту координацију је дужан да спроводи управљач инфраструктуре, осим уколико није другачије прописано важећим одредбама у дотичној држави. Поред истраге коју су дужне да спроведу умешане стране, држава уговорница може да захтева да се спроведе и независна истрага.

2. Сматра се да је возило тешко оштећено уколико више не може да се поправи мањом интервенцијом која би му омогућила да се прикључи композицији воза и да саобраћа на сопственим точковима без опасности по саобраћај. Уколико поправка може да се изврши у року краћем од седамдесет и два сата или уколико су укупни трошкови мањи од 0,18 милиона права повлачења, не сматра се да је дошло до тешког оштећења.

3. О несрећама, инцидентима, и тешким оштећењима се одмах обавештава надлежни орган или тело које је одобрило возило за саобраћај. Тај орган или тело може да захтева да се оштећено возило, које је евентуално већ поправљено, стави на увид како би се испитала важност одобрења за саобраћај. Уколико је потребно, поступак одобравања за саобраћај мора да се понови.

4. Државе уговорнице воде евиденције, објављују извештаје о истрази који обухватају њихове закључке и препоруке, обавештавају орган задужен за издавање одобрења и Организацију о узроцима несрећа, инцидента, и тешких оштећења у међународном саобраћају која су се десила на њиховој територији. Комисија стручњака за техничка питања може да проучи узроке озбиљних несрећа, инцидента, и тешких оштећења у међународном саобраћају у циљу да, уколико је могуће, унапреди прописе о конструкцији и експлоатацији железничких возила и других железничких средстава наведених у ЈТП и може, ако је потребно, у кратком року да наложи државама уговорницама да суспендују предметне дозволе за коришћење, дозволе за тип или издате декларације.

5. Комисија стручњака за техничка питања може да изради и усвоји додатна обавезујућа правила која се односе на истрагу несрећа, инцидента и тешких оштећења, захтеве у вези независних државних истражних органа као и образац и садржај извештаја. Она такође може да измени вредности/бројеве предвиђене у тачки 2. и у члану 2. под ff).

Члан 17.

### Искључивање из саобраћаја и одбијање возила

1. Надлежни орган, друго железничко предузеће или управљач инфраструктуре не могу одбити или искључити из саобраћаја железничка возила како би их спречили да саобраћају на компатибилним железничким инфраструктурама уколико су она у складу са овим Јединственим правилима, прописима из ЈТП, евентуалним посебним условима за одобравање дефинисаним од стране органа за одобравање, као и прописима о конструкцији и експлоатацији из RID-а.

2. Право надлежног органа да испита возило и да га искључи из саобраћаја се не доводи у питање уколико се посумња у непоштовање тачке 1; међутим, требало би што пре извршити испитивање које омогућује да се добију прецизне информације, а у сваком случају у року од двадесет и четири сата.

3. Међутим, уколико држава уговорница не суспендује или повуче сертификат у року одређеном у складу са чланом 5. тачка 7. или са чланом 16. тачка 4, друге државе уговорнице су овлашћене да одбију или искључе из саобраћаја једно или више предметних возила.

Члан 18.

### Непоштовање прописа

1. Изузимајући тачку 2. и члан 10а, тачка 4, под с), правне последице које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и ЈТП регулишу се важећим одредбама у држави уговорници чији је надлежни орган доделио прво одобрење за саобраћај, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.

2. Последице у области грађанског и кривичног права које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и ЈТП регулишу се, што се тиче инфраструктуре, важећим одредбама у држави уговорници у којој управљач инфраструктуре има седиште, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.

Члан 19.

## Прелазне одредбе

1. Члан 3. тачка 1. се примењује на унапређена, обновљена и постојећа возила. Прелазне одредбе наведене у овом члану односе се на возила која су одобрена за међународни саобраћај у складу са RIV и RIC или другим меродавним међународним споразумима и која су у складу са тим обележена.

2. На дан ступања на снагу ових Јединствених правила, постојећа возила са ознакама RIV или RIC које доказују њихову усаглашеност са техничким одредбама споразума RIV 2000 (издање ревидовано 1. јануара 2004) или споразума RIC, одобрена од једне државе уговорнице, сматрају се одобреним за саобраћај на мрежама држава уговорница под условом да су компатибилна са железничким инфраструктурама (што се одређује ознакама на вагону).

2а Постојећа возила која немају ознаке RIV или RIC, већ су одобрена за саобраћај и обележена у складу са билатералним или мултилатералним споразумима између држава уговорница о којима је Организација обавештена, такође се сматрају одобреним за саобраћај на мрежама које покрива предметни споразум.

3. Прелазно одобрење у складу са тачкама 2. и 2а важи све док возилу не затреба ново одобрење у складу са чланом 10, тачка 11.

4. Натписи RIV, RIC или друге ознаке на возилу прихваћене од стране Комисије стручњака за техничка питања, као и подаци похрањени у бази података предвиђеној чланом 13, сматрају се довољним доказима о одобравању. Свака недозвољена измена ове ознаке се сматра преваром и подлеже судском гоњењу у складу са националним законодавством.

5. Без обзира на ову прелазну одредбу, возило и његова документација морају да буду у складу са важећим одредбама ЈТП у вези са обележавањем и одржавањем; такође мора да се гарантује усаглашеност са важећим одредбама RID-а, где је то потребно. Комисија стручњака за техничка питања може такође да донесе одлуку да одредбе које се односе на безбедност, унете у ЈТП, морају да се поштују у одређеном року, независно од било које прелазне одредбе.

6. Постојећа возила која не спадају у поље примене тачака 2. и 2а, могу да буду одобрена за саобраћај на основу захтева поднетог надлежном органу. Надлежни орган може да захтева да подносилац захтева достави додатне техничке информације, односно анализу ризика и/или испитивања возила, пре издавања додатног одобрења за саобраћај. Међутим, надлежни органи су дужни да у пуној мери узму у обзир табелу еквивалентности наведену у члану 13. Јединствених правила АРТУ.

**7. Комисија стручњака за техничка питања може усвојити друге прелазне одредбе.**

**Члан 20.**

## **Спорови**

**Спорове који се односе на техничко одобравање железничких возила и других железничких средстава намењених за коришћење у међународном саобраћају може да решава Комисија стручњака за техничка питања, уколико се не реше путем непосредних преговора између умешаних страна. Такви спорови такође могу да се воде пред арбитражним судом, у складу са процедуром наведеном у Делу Б Конвенције.**

## **АТМФ (Додатак Г уз СОТИФ 1999)**

**АТМФ(Додатак Г уз СОТИФ 1999)**

### **Члан 2а**

(1) О прихватању измена и допуна техничких прописа који су саставни део Конвенције о међународном превозу железницом (СОТИФ) и њиховој примени у Републици Србији одлучује Влада.

(2) О објављивању техничких прописа из става 1. овог члана стара се министарство надлежно за послове саобраћаја.

### **Члан 3.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Србије - Међународни уговори".