

# **Z A K O N**

## **O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA OD 3. JUNA 1999. GODINE O IZMENAMA KONVENCIJE O MEĐUNARODNIM ŽELEZNIČKIM PREVOZIMA (COTIF) OD 9. MAJA 1980. GODINE (PROTOKOL IZ 1999.)**

**I**

## **KONVENCIJE O MEĐUNARODNIM ŽELEZNIČKIM PREVOZIMA (COTIF) OD 9. MAJA 1980. GODINE U VERZIJI NA OSNOVU PROTOKOLA O IZMENAMA OD 3. JUNA 1999. GODINE**

### **Član 1.**

Potvrđuje se Protokol od 3. juna 1999. godine o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvencija o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine, usvojene na Petoj Generalnoj skupštini Međuvladine organizacije za međunarodne prevoze železnicama (OTIF) održane u Viljnusu 23. maja do 3. juna 1999. godine, u originalu na francuskom, nemačkom i engleskom jeziku.

### **Član 2.**

Tekst Protokola od 3. juna 1999. godine o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokola iz 1999. godine) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine, u originalu na francuskom jeziku i u prevodu na srpski jezik glasi:

**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 Par-tie 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 vi-gueur du présent Protocole.

## **Article 6**

### **Dispositions transitoires**

- § 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :
- a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,
  - b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et
  - c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).
- § 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.
- § 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).
- § 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.
- § 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne :
- a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,
  - b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,
  - c) le paiement des contributions,
  - d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

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

- § 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980.
- § 7 Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :
- a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;
  - b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 sus-visé.
- Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.
- § 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.
- § 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

## **Article 7**

### **Textes du Protocole**

- §1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.
- § 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

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

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

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

ferro-viaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)", formant l'Appendice F à la Convention,

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

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

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

## **Article 7**

### **Définition de la notion "Convention"**

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

## **Titre II**

### **Dispositions communes**

## **Article 8**

### **Droit national**

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

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

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

## **Article 9**

### **Unité de compte**

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

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

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

§ 4 Pour un Etat Membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices est considérée comme étant égale à trois francs or. Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900. La conversion

du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

- § 5 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.
- § 6 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

## **Article 10**

### **Dispositions complémentaires**

- § 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.
- § 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

## **Article 11**

### **Caution judiciaire**

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

## **Article 12**

### **Exécution de jugements. Saisies**

- § 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.
- § 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.
- § 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent

être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

- § 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.
- § 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui ex-ploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

### **Titre III**

#### **Structure et fonctionnement**

##### **Article 13**

###### **Organes**

- § 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :
- a) l'Assemblée générale,
  - b) le Comité administratif,
  - c) la Commission de révision,
  - d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
  - e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
  - f) la Commission d'experts techniques,
  - g) le Secrétaire général.
- § 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.
- § 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.
- § 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

##### **Article 14**

###### **Assemblée générale**

- § 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.
- § 2 L'Assemblée générale :
- a) établit son règlement intérieur;

- b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);
  - c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);
  - d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;
  - e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
  - f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);
  - g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);
  - h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation inter-gouvernementale (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 mem-bres,
- 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 adop-ter 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 Commis-sions 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 as-sociations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transpor-teurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferro-viaire 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 pro-rata 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 concordent 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 se-raient 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, deuxième phrase, 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 mem-bres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'appli-cation 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. Toute-fois, 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 sus-pensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrét-aire 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 concer-né 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 exploi-tée 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, séquestration 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 comp-tes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

## **Article 7**

### **Communications**

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

## **Article 8**

### **Privilèges et immunités des représentants des Etats**

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

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;
- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

- e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

## **Article 9**

### **Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation**

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

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;
- d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;
- e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;
- f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

## **Article 10**

### **Privilèges et immunités des experts**

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

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts conti-nuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions au-près 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 com-pétentes 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 réali-sation 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 pos-sède 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 mem-bres 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 pour-raient 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 dé-finie 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, victi-mes 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**

### **Paie ment et rembourse ment 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 rembourse-ment 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 sur-taxe 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 nt 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**

### **Accomplisse ment des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autori-tés 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 jus-qu'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 sé-journe 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 ferro-viaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
  - b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
  - c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
- § 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.
- § 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

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

### **Article 27**

#### **Dommages-intérêts en cas de mort**

- § 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :
- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
  - b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.
- § 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

### **Article 28**

#### **Dommages-intérêts en cas de blessures**

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

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

### **Article 29**

#### **Réparation d'autres préjudices corporels**

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

### **Article 30**

#### **Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

- § 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.
- § 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque

voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

### **Article 31**

#### **Autres moyens de transport**

- § 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.
- § 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.
- § 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

### **Chapitre II**

#### **Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire**

### **Article 32**

#### **Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée**

- § 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.
- § 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :
  - a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
  - b) une faute du voyageur ou
  - c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
- § 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

### **Chapitre III**

## **Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules**

### **Section 1**

#### **Colis à main et animaux**

#### **Article 33**

##### **Responsabilité**

- § 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.
- § 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

#### **Article 34**

##### **Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets**

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

#### **Article 35**

##### **Exonération de responsabilité**

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

### **Section 2**

#### **Bagages**

#### **Article 36**

##### **Fondement de la responsabilité**

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

- § 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :
- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
  - b) nature spéciale des bagages;
  - c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

### **Article 37**

#### **Charge de la preuve**

- § 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.
- § 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les cir-constances 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 re-connue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsa-ble 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 substi-tué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obli-gations 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 au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.
- § 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.
- § 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

#### **Article 50**

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

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

#### **Article 51**

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

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

#### **Article 52**

##### **Autres actions**

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.
- § 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

#### **Titre V**

##### **Responsabilité du voyageur**

#### **Article 53**

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

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu
1. des articles 10, 14 et 20,
  2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
  3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),
- ou
- b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

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

## **Titre VI**

### **Exercice des droits**

#### **Article 54**

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

- § 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.
- § 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
- § 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

#### **Article 55**

##### **Réclamations**

- § 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
- § 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

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

## **Article 56**

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

- § 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.
- § 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.
- § 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.
- § 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
- § 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
- § 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
- § 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

## **Article 57**

### **For**

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.
- § 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

## **Article 58**

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

- § 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.
- § 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :
- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
  - b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
  - c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
  - d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

## **Article 59**

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

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

## **Article 60**

### **Prescription**

- § 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :
- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
  - b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.
- § 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.
- § 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action :
- a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;
  - b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
  - c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.
- Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.
- § 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.
- § 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.
- § 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

## **Titre VII**

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

## **Article 61**

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

- § 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.
- § 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

## **Article 62**

### **Droit de recours**

- § 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :
- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
  - b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
  - c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.
- § 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

## **Article 63**

### **Procédure de recours**

- § 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment as-signé, 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 in-demnité 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 ferro-viaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la mar-chandise 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 complé-ment au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navi-gation 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 complé-ment au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le trans-port maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des li-gnes 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 gé-rée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.
- § 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de 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 fer-roviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être dé-finie 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 la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ain-si 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 trans-  
port de transit.

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

## **Article 2**

### **Prescriptions de droit public**

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

## **Article 3**

### **Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

## **Article 4**

### **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 connaissance.
- § 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.
- § 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.
- § 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.
- § 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

## Article 7

### Teneur de la lettre de voiture

- § 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :
- a) le lieu et la date de son établissement;
  - b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
  - c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
  - d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);
  - e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
  - f) le lieu de livraison;
  - g) le nom et l'adresse du destinataire;
  - h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
  - i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
  - j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
  - k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
  - l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
  - m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
  - n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
  - o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;
  - p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.
- § 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :
- a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
  - b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
  - c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;

- d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
  - e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
  - f) l'itinéraire convenu;
  - g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;
  - h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.
- § 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

### **Article 8**

#### **Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture**

- § 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :
- a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou
  - b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.
- § 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.
- § 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

### **Article 9**

#### **Marchandises dangereuses**

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

### **Article 10**

#### **Paiement des frais**

- § 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.
- § 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

## **Article 11**

### **Vérification**

- § 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.
- § 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.
- § 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

## **Article 12**

### **Force probante de la lettre de voiture**

- § 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
- § 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.
- § 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.
- § 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

## **Article 13**

### **Chargement et déchargement de la marchandise**

- § 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.
- § 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

## **Article 14**

### **Emballage**

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

## **Article 15**

### **Accomplissement des formalités administratives**

- § 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.
- § 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.
- § 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.
- § 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :
- a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;
  - b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans

la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;

- c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

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

- § 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.
- § 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.
- § 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.
- § 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

## **Article 16**

### **Délais de livraison**

- § 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.
  - § 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :
    - a) pour les wagons complets
      - délai d'expédition 12 heures,
      - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
    - b) pour les envois de détail
      - délai d'expédition 24 heures,
      - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.
- Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.
- § 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :
    - a) envois empruntant
      - des lignes dont l'écartement des rails est différent,
      - la mer ou une voie de navigation intérieure,

- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
- b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de trans-port.

- § 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 com-missionnaire-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'expira-tion 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 trans-port.
- § 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 allé-gué.
- § 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux pres-criptions 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 ulté-rieurs, 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 ce-lui-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'expédi-teur 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 trans-porter 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 instruc-tions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut ob-tenir 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'expédi-teur 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 de-mandé 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 ferro-viaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des en-vois 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 aux jour et lieu de la prise en charge.

- § 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquit-tés 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 trans-port.
- § 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 pré-vue 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 voi-ture, 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 uni-tés monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

## **Article 38**

### **Responsabilité en trafic fer-mer**

- § 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :
  - a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
  - b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
  - c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
  - d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.
- § 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.
- § 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.
- § 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.
- § 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

## **Article 39**

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

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

## **Article 40**

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

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

## **Article 41**

### **Autres actions**

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.
- § 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

## **Titre IV**

### **Exercice des droits**

## **Article 42**

### **Procès-verbal de constatation**

- § 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.
- § 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
- § 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

## **Article 43**

### **Réclamations**

- § 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
- § 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.
- § 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.
- § 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.
- § 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.
- § 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

## **Article 44**

### **Personnes qui peuvent actionner le transporteur**

- § 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent :
  - a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a
    - 1. retiré la lettre de voiture,
    - 2. accepté la marchandise ou
    - 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;
  - b) au destinataire à partir du moment où il a
    - 1. retiré la lettre de voiture,
    - 2. accepté la marchandise ou
    - 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.
- § 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.
- § 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.
- § 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.
- § 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

- § 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

#### **Article 45**

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

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.
- § 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.
- § 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
- § 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.
- § 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
- § 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
- § 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

#### **Article 46**

##### **For**

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :
- a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou
  - b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.
- D'autres juridictions ne peuvent être saisies.
- § 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

## **Article 47**

### **Extinction de l'action**

- § 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.
- § 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :
- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
    1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
    2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;
  - b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci
    1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
    2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;
  - c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;
  - d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit 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 uni-formes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régis-sant 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 mar-chandises, 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 fer-rées, 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 aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.
- § 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.
- § 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

## **Article 5**

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

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec cons-cience 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 véhi-cule 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 véhi-cule 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 in-formant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.
- § 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dis-pose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhi-cule.
- § 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

## **Article 7**

### **Responsabilité des dommages causés par un véhicule**

- § 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.
- § 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

## **Article 8**

### **Subrogation**

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

## **Article 9**

### **Responsabilité pour les agents et autres personnes**

- § 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.
- § 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

## **Article 10**

### **Autres actions**

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.
- § 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

- § 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

### **Article 11**

#### **For**

- § 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

### **Article 12**

#### **Prescription**

- § 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.
- § 2 La prescription court :
- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;
  - b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

**Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation  
de l'infrastructure en trafic international ferroviaire  
(CUI - Appendice E à la Convention)**

**Titre premier**

**Généralités**

**Article premier**

**Champ d'application**

- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.
- § 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :
- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
  - b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

**Article 2**

**Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels**

- § 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.
- § 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

**Article 3**

**Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;

- c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;
- d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;
- e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;
- f) "licence" désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,
  - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
  - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée, répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

#### **Article 4**

##### **Droit contraignant**

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

#### **Titre II**

##### **Contrat d'utilisation**

#### **Article 5**

##### **Contenu et forme**

- § 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.
- § 2 Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes :
  - a) l'infrastructure à utiliser,
  - b) l'étendue de l'utilisation,
  - c) les prestations du gestionnaire,
  - d) les prestations du transporteur,
  - e) le personnel à employer,
  - f) les véhicules à utiliser,

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

## **Article 6**

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

- § 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.
- § 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.
- § 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.
- § 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

## **Article 7**

### **Durée du contrat**

- § 1 Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.
- § 2 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque :
- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
  - b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
  - c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
    - 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
    - 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
  - d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.
- § 3 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

- § 4 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.
- § 5 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.
- § 6 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d) et du § 5.

### **Titre III Responsabilité**

#### **Article 8**

##### **Responsabilité du gestionnaire**

- § 1 Le gestionnaire est responsable :
- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité phy-sique ou psychique),
  - b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobi-liers),
  - c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transpor-teur 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 domma-ges-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 desquel-les il ne pouvait pas obvier,
    - 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la per-sonne ayant subi le dommage,
    - 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le ges-tionnaire, 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 domma-ges-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 ges-tionnaire 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 phy-sique 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 ferro-viaire ont contribué au dommage.
- § 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

## **Article 11**

### **Domages-intérêts en cas de mort**

- § 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent :
- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
  - b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.
- § 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

## **Article 12**

### **Domages-intérêts en cas de blessures**

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

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

## **Article 13**

### **Réparation d'autres préjudices corporels**

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doit 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 au 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 inten-tées 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 len-demain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du len-demain 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 déter-miné 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 mem-bres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescrip-tions techniques relatives au matériel ferroviaire;
  - c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferro-viaire 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 fi-gurent 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 installa-tions d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);
  - f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);

- g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);
  - h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).
- § 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.
- § 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

## **Article 9**

### **Déclarations**

- § 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
- § 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.
- § 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

## **Article 10**

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

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

## **Article 11**

### **Primauté des Annexes**

- § 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.
- § 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes,

contenues dans leurs An-nexes, 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 ferro-viaire 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 gran-des 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 Rè-gles uniformes APTU.
- § 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastruc-ture, 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 prescrip-tions techni-ques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en perma-nence lors de la construc-tion 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 ferro-viaire.
- § 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 pu-blique 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 construc-tion 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 ferro-viaire, 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 uni-formes 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 adop-tés 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 tech-niques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregis-trées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobi-lisations 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.

## **PROTOKOL**

**od 3. juna 1999. godine**

### **O IZMENAMA KONVENCIJE O MEĐUNARODNIM ŽELEZNIČKIM PREVOZIMA (COTIF) OD 9. MAJA 1980. GODINE (PROTOKOL IZ 1999.)**

Na osnovu čl. 6. i 19, tačka 2, Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima, potpisane u Bernu 9. maja 1980. godine, u daljem tekstu "COTIF 1980.", peta Generalna skupština Međuvladine organizacije za međunarodni železnički prevoz (OTIF) održana je u Viljnusu od 26. maja do 3. juna 1999. godine.

Generalna skupština,

- Uverena u neophodnost i značaj međuvladine organizacije koja se, koliko je to moguće, bavi svim aspektima međunarodnog železničkog prevoza na nivou država,
- imajući u vidu da je za ove svrhe, i vodeći pritom računa da COTIF primenjuje 39 država u Evropi, Aziji i Africi kao i železnička preduzeća u ovim državama, OTIF najpogodija organizacija,
- imajući u vidu neophodnost razvoja COTIF-a iz 1980, odnosno Jednoobraznih pravila CIV i Jednoobraznih pravila CIM, da bi se uskladio sa novim potrebama međunarodnog železničkog prevoza,
- imajući u vidu da je zbog bezbednosti tokom prevoza opasnih materija u međunarodnom železničkom prevozu neophodno transformisati RID u režim javnog prava čija primena ne bi više zavisila od zaključivanja ugovora o prevozu koji podleže Jednoobraznim pravilima,
- imajući u vidu da je zbog političkih, ekonomskih i pravnih promena do kojih je došlo u mnogim državama-članicama, počev od potpisivanja Konvencije, 09. maja 1980. godine, neophodno utvrditi i razviti jedinstvene odredbe koje bi obuhvatale ostale pravne oblasti koje su od značaja za međunarodni železnički prevoz,
- imajući u vidu da države treba da usvoje, vodeći pri tom računa o javnom interesu od posebnog značaja, efikasnije mere u cilju uklanjanja prepreka koje postoje prilikom prelaska granice u međunarodnom železničkom prevozu,
- imajući u vidu da, u interesu međunarodnog železničkog prevoza, treba aktuelizovati postojeće konvencije i multilateralne međunarodne sporazume u oblasti železničkog prevoza, u slučaju potrebe, treba ih uneti u Konvenciju,

odlučila je kako sledi:

#### **Član 1.**

##### **Nova verzija Konvencije**

Konvencija COTIF 1980. se menja u skladu sa verzijom koja je data u prilogu i koja predstavlja sastavni deo ovog Protokola.

## **Član 2.**

### **Privremeni depozitar**

1. Dužnosti vlade depozitara koje su predviđene čl. od 22. do 26. COTIF 1980. preuzima OTIF u svojstvu privremenog depozitara odmah po potpisivanju ovog Protokola do datuma njegovog stupanja na snagu.
2. Privremeni depozitar obaveštava države članice:
  - a) o potpisivanju ovog Protokola i o deponovanju instrumenata za ratifikaciju, prihvatanje i odobrenje odnosno pristupanje,
  - b) o datumu kada Protokol stupa na snagu primenom člana 4,i treba da preuzme ostale dužnosti depozitara kao što je navedeno u Delu VII Bečke konvencije o ugovornom pravu od 23. maja 1969. godine.

## **Član 3.**

### **Potpisivanje. Ratifikacija. Prihvatanje. Odobrenje. Pristupanje**

1. Protokol je otvoren za potpisivanje svim državama članicama do 31.12.1999. godine. Potpisivanje će se obaviti u Bernu kod privremenog depozitara.
2. U skladu sa članom 20, tačka 1. COTIF 1980, ovaj Protokol treba da bude ratifikovan, prihvaćen odnosno odobren. Instrumenti za ratifikaciju, prihvatanje odnosno odobrenje treba da budu što pre deponovani kod privremenog depozitara.
3. Države-članice koje ne potpišu ovaj Protokol u roku predviđenom u tački 1, kao i države čiji je zahtev za pristupanje COTIF-u 1980. uredno primljen u skladu sa članom 23, tačka 2. COTIF-a, mogu da pristupe ovom Protokolu, pre njegovog stupanja na snagu, deponujući instrument za pristupanje kod privremenog depozitara.
4. Pristupanje neke države COTIF-u 1980. u skladu sa članom 23. COTIF-a, koja je predala zahtev posle početka roka za potpisivanje ovog Protokola, ali pre njegovog stupanja na snagu, smatraće se kao pristupanje COTIF-u 1980. kao i Konvenciji u verziji koja je data u Prilogu ovog Protokola.

## **Član 4.**

### **Stupanje na snagu**

1. Ovaj Protokol stupa na snagu prvog dana trećeg meseca posle meseca u kome je privremeni depozitar obavestio države članice o deponovanju instrumenata čime su ispunjeni uslovi iz člana 20, tačka 2. COTIF-a 1980. Kao države-članice u smislu ovog člana 20, tačka 2. COTIF-a smatraće se one države koje su, u trenutku donošenja odluke pete Generalne skupštine, bile države-članice i koje su to i u trenutku ispunjenja uslova za stupanje na snagu ovog Protokola.
2. Međutim, član 3. se primenjuje od početka roka za potpisivanje ovog Protokola.

## **Član 5.**

### **Izjave i rezerve**

Izjave i rezerve predviđene članom 42, tačka 1. Konvencije u verziji koja je data u prilogu ovog Protokola, mogu biti date ili podnete u bilo kom trenutku čak i pre

stupanja na snagu ovog Protokola. One počinju da važe od trenutka stupanja na snagu ovog Protokola.

## Član 6.

### Prelazne odredbe

1. Generalni sekretar OTIF-a, najkasnije šest meseci posle stupanja na snagu ovog Protokola, saziva Generalnu skupštinu u cilju:
  - a) određivanja članova Upravnog odbora za naredni period (član 14. tačka 2, pod b) COTIF-a u verziji koja je data u Prilogu ovog Protokola), i, u slučaju potrebe, odlučivanja o prestanku mandata aktuelnog Upravnog odbora,
  - b) utvrđivanja, za period od šest godina, maksimalnog iznosa troškova organizacije tokom svakog od budžetskih perioda (član 14, tačka 2, pod e) COTIF-a u verziji koja je data u Prilogu ovog Protokola), i
  - c) sprovođenja, u slučaju potrebe, izbora Generalnog sekretara (član 14, tačka 2, pod c) COTIF-a u verziji koja je data u Prilogu ovog Protokola).
2. Generalni sekretar OTIF-a, najkasnije tri meseca posle stupanja na snagu ovog Protokola, saziva Komisiju stručnjaka za tehnička pitanja.
3. Nakon stupanja na snagu ovog Protokola, mandat Upravnog odbora, koji je utvrđen u skladu sa članom 6, tačka 2, pod b) COTIF-a 1980, ističe na dan utvrđen od strane Generalne skupštine, i taj datum mora da se poklopi sa datumom početka mandata članova i zamenika članova Upravnog odbora koje je odredila Generalna skupština (član 14, tačka 2, pod b) COTIF-a u verziji koja je data u Prilogu ovog Protokola).
4. Mandat generalnog direktora Centralnog biroa, koji traje u trenutku stupanja na snagu ovog Protokola, prestaje po isteku perioda na koji je imenovan u skladu sa članom 7, tačka 2, pod d) COTIF-a 1980. Počev od trenutka stupanja na snagu ovog Protokola, on obavlja dužnost Generalnog sekretara.
5. Odredbe čl. 6, 7. i 11. COTIF-a 1980. primenjuju se i posle stupanja na snagu ovog Protokola u pogledu sledećeg:
  - a) provera računa i usvajanje godišnjeg obračuna Organizacije,
  - b) utvrđivanja konačnog iznosa udela država članica u troškovima Organizacije,
  - c) plaćanja udela,
  - d) maksimalnog iznosa troškova Organizacije za petogodišnji period, koji se utvrđuje pre stupanja na snagu ovog Protokola,Odredbe pod a) do c) odnose se na godinu tokom koje ovaj Protokol stupa na snagu kao i na onu godinu koja prethodi toj godini.
6. Konačni iznosi udela država članica koji se plaćaju za godinu tokom koje ovaj Protokol stupa na snagu, izračunavaju se na osnovu člana 11, tačka 1. COTIF-a 1980.
7. Na zahtev države članice, čiji je udeo izračunat na osnovu člana 26. Konvencije u verziji koja je data u prilogu ovog Protokola i veći je od iznosa za 1999. godinu, Generalna skupština može da utvrdi iznos udela te države za tri godine koje slede posle godine u kojoj ovaj Protokol stupa na snagu, vodeći računa o sledećim principima:

- a) osnova za utvrđivanje privremenog iznosa udela je minimalni iznos udela na osnovu člana 26, tačka 3. ili iznos udela za 1999. godinu ako je veći od minimalnog iznosa udela,
- b) iznos udela se sukcesivno usklađuje tokom najviše tri faze da bi se došlo do konačnog iznosa udela izračunatog na osnovu gore navedenog člana 26.

Ova odredba se ne primenjuje na države-članice koje duguju minimalni iznos udela koji, u svakom slučaju, treba da se plati.

8. Ugovori o prevozu putnika ili robe u međunarodnom prevozu između država članica, koji su zaključeni u skladu sa Jednoobraznim pravilima CIV 1980. ili Jednoobraznim pravilima CIM 1980, i dalje su podređeni Jedinostvenim propisima koji važe u trenutku zaključivanja ugovora čak i posle stupanja na snagu ovog Protokola.
9. Obavezujuće odredbe Jedinostvenih pravila CUV i Jedinostvenih pravila CUI primenjuju se na ugovore koji su zaključeni pre stupanja na snagu ovog Protokola nakon jedne godine posle njegovog stupanja na snagu.

## **Član 7.**

### **Tekst Protokola**

1. Ovaj Protokol je zaključen i potpisan na francuskom, nemačkom i engleskom jeziku. U slučaju odstupanja, merodavan je jedino tekst na francuskom jeziku.
2. Na predlog jedne od odnosnih država članica, Organizacija može da objavi zvanične prevode ovog Protokola na ostalim jezicima, ukoliko je neki od tih jezika zvanični jezik na teritoriji bar dve države članice. Ovi prevodi se rade u saradnji sa nadležnim službama odnosnih država članica.

U cilju potvrde navedenog, dole potpisani opunomoćenici, koji su punopravno ovlašćeni od strane svojih vlada, potpisali su ovaj Protokol.

Sačinjeno u Viljnusu, 03. juna 1999. godine, u jednom originalnom primerku na svakom od sledećih jezika: francuskom, nemačkom i engleskom; ovi primerci su deponovani u Arhivu OTIF-a. Svakoj državi članici dostaviće se po jedna overena kopija.

Za Republiku Albaniju:

Za Narodnu Demokratsku Republiku Alžir:

Za Saveznu Republiku Nemačku:

Za Republiku Austriju:

Za Kraljevinu Belgiju:

Za Bosnu i Hercegovinu:

Za Republiku Bugarsku:

Za Republiku Hrvatsku:

Za Kraljevinu Dansku:

Za Kraljevinu Španiju:

Za Finsku:

Za Republiku Francusku:

Za Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Severne Irske:

Za Grčku:

Za Republiku Mađarsku:

Za Irak:

Za Islamsku Republiku Iran:  
Za Republiku Irsku:  
Za Republiku Italiju:  
Za Republiku Liban:  
Za Kneževinu Lihtenštajn:  
Za Republiku Litvaniju:  
Za Vojvodstvo Luksemburg:  
Za Bivšu Jugoslovensku Republiku Makedoniju:  
Za Kraljevinu Maroko:  
Za Kneževinu Monako:  
Za Kraljevinu Norvešku:  
Za Kraljevinu Holandiju:  
Za Republiku Poljsku:  
Za Republiku Portugaliju:  
Za Republiku Rumuniju:  
Za Republiku Slovačku:  
Za Republiku Sloveniju:  
Za Kraljevinu Švedsku:  
Za Švajcarsku Konfederaciju:  
Za Arapsku Republiku Siriju:  
Za Republiku Češku:  
Za Republiku Tunis:  
Za Republiku Tursku:

**KONVENCIJA O MEĐUNARODNIM ŽELEZNIČKIM PREVOZIMA  
(COTIF)  
OD 9. MAJA 1980. GODINE  
U VERZIJI NA OSNOVU PROTOKOLA  
O IZMENAMA OD 3. JUNA 1999. GODINE**

**DEO I  
OPŠTE ODREDBE**

**Član 1.**

**Međuvladina organizacija**

1. Strane u ovoj konvenciji obrazuju, kao države članice, Međuvladinu organizaciju za međunarodne železničke prevoze (OTIF), dalje u tekstu "Organizacija".
2. Sedište Organizacije nalazi se u Bernu. Generalna skupština može doneti odluku o premeštanju sedišta u drugo mesto u jednoj od država članica.
3. Organizacija je pravno lice. Ona ima sposobnost da naročito zaključuje ugovore, stiče i otuđuje nepokretna i pokretna dobra i da vodi sporove na sudu.
4. Organizacija, njeno osoblje, stručnjaci kojima se obrati i predstavnici država članica, uživaju privilegije i imunitete potrebne za obavljanje njihovih dužnosti, pod uslovima utvrđenim u Protokolu priloženom uz Konvenciju, čiji je on sastavni deo.
5. Odnosi između Organizacije i države domaćina regulišu se sporazumom o sedištu.
6. Radni jezici Organizacije su francuski, nemački i engleski. Generalna skupština može uvesti i druge radne jezike.

**Član 2.**

**Cilj organizacije**

1. Cilj organizacije je unapređenje, poboljšanje i olakšanje međunarodnog železničkog prevoza u svakom pogledu i u tom cilju posebno:
  - a) uspostavljanje jedinstvenog pravnog sistema za sledeće pravne oblasti:
    1. Ugovor o prevozu putnika i robe u direktnom međunarodnom železničkom prevozu uključujući dodatne prevoze ostalim prevoznim sredstvima kao predmet jedinstvenog ugovora.
    2. Ugovor o upotrebi kola kao prevoznog sredstva u međunarodnom železničkom prevozu.
    3. Ugovor o korišćenju infrastrukture u međunarodnom železničkom prevozu.
    4. Prevoz opasne robe u međunarodnom železničkom prevozu.
  - b) doprinos što bržem otklanjanju prepreka na graničnim prelazima u međunarodnom železničkom prevozu vodeći računa o posebnim javnim interesima ukoliko su uzroci tih prepreka u okviru državne nadležnosti,
  - c) doprinos interoperabilnosti i harmonizaciji tehnike u oblasti železnice vrednovanjem tehničkih standarda i prihvatanjem jedinstvenih tehničkih propisa,

- d) utvrđivanje jedinstvenog postupka za tehnički prijem železničkih vozila i drugih sredstava za upotrebu u međunarodnom prevozu,
  - e) kontrola primene i sprovođenje svih pravnih propisa utvrđenih u okviru Organizacije kao i datih preporuka,
  - f) razvoj jedinstvenog pravnog sistema, pravila i postupaka navedenih pod a) do e), uzimajući u obzir pravne, ekonomske i tehničke promene.
2. Organizacija može
- a) u okviru cilja navedenog pod tačkom 1. da izrađuje druga jedinstvena pravila,
  - b) stvarati okvire unutar kojih države članice mogu izrađivati druge međunarodne konvencije čiji bi cilj bio razvoj, poboljšanje ili olakšanje međunarodnog železničkog prevoza.

### **Član 3.**

#### **Međunarodna saradnja**

1. Države članice OTIF-a se obavezuju da će svoju međunarodnu saradnju iz oblasti železničkog prevoza koncentrisati načelno u okviru Organizacije i to u meri u kojoj postoji povezanost zadataka koji su joj povereni u skladu sa čl. 2. i 4. Da bi ovaj cilj ostvarile, države članice se obavezuju da će preduzeti sve neophodne i korisne mere u cilju adekvatnog prilagođavanja postojećih multilateralnih međunarodnih konvencija i sporazuma, u kojima su one ugovorne strane, a koje se tiču međunarodne saradnje u železničkom prevozu i koje daju drugim vladinim i nevladinim organizacijama zadatke koji se poklapaju sa zadacima Organizacije.
2. Obaveze koje proizlaze iz tačke 1. za države članice, koje su istovremeno i članice Evropske zajednice ili ugovorne države u Sporazumu o evropskom ekonomskom prostoru, nemaju prednost u odnosu na obaveze koje proizlaze iz članstva u Evropskoj zajednici ili Sporazumu o evropskom ekonomskom prostoru.

### **Član 4.**

#### **Preuzimanje i prenošenje funkcija**

1. Na osnovu odluke Generalne skupštine Organizacija može, na osnovu ciljeva navedenih u članu 2, preuzeti funkcije, sredstva i obaveze koje joj prenesu druge međuvladine organizacije na osnovu ugovora sa ovim organizacijama.
2. Na osnovu odluke Generalne skupštine Organizacija može preneti funkcije, sredstva i obaveze na druge međuvladine organizacije, na osnovu ugovora sa ovim organizacijama.
3. Na osnovu saglasnosti Upravnog odbora, Organizacija može preuzeti administrativne funkcije, koje su u vezi sa njenim ciljevima, od država članica ukoliko joj te države to povere. Troškove Organizacije koji nastanu prenosom tih funkcija, snosi država o kojoj je reč.

## **Član 5.**

### **Posebne obaveze država članica**

1. Države članice su saglasne da preuzmu sve potrebne mere u cilju olakšavanja i ubrzavanja međunarodnog železničkog prevoza. U tom cilju svaka država članica se obavezuje, u okviru svojih mogućnosti, da
  - a) odstrani svaki nepotreban postupak,
  - b) pojednostavi i usaglasi već postojeće formalnosti, i
  - c) pojednostavi granične kontrole.
2. U cilju olakšavanja i poboljšavanja međunarodnog železničkog prevoza države članice su saglasne da daju svoj doprinos, kako bi se postigla najveća moguća ujednačenost propisa, standarda, postupaka i metoda organizacije u vezi sa železničkim voznim sredstvima, železničkim osobljem, železničkom infrastrukturom i pomoćnim uslugama.
3. Države članice su saglasne da olakšaju zaključivanje ugovora između upravljača infrastrukture, u cilju optimizacije međunarodnog železničkog prevoza.

## **Član 6.**

### **Jedinstvena pravila**

1. Ukoliko nisu date izjave ili rezerve u skladu sa članom 42. tačka 1. prvi stav, u međunarodnom železničkom prevozu, kao i kod tehničkog prijema železničkih voznih sredstava koja se koriste u međunarodnom prevozu, primenjuje se sledeće:
  - a) Jedinstvena pravila za ugovor o međunarodnom železničkom prevozu putnika (CIV), Dodatak A Konvencije,
  - b) Jedinstvena pravila za ugovor o međunarodnom železničkom prevozu robe (CIM), Dodatak B Konvencije,
  - c) Pravilnik o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID), Dodatak C Konvencije,
  - d) Jedinstvena pravila za ugovore o korišćenju kola u međunarodnom železničkom prevozu (CUV), Dodatak D Konvencije,
  - e) Jedinstvena pravila za ugovor o korišćenju infrastrukture u međunarodnom železničkom prevozu (CUI), Dodatak E Konvencije,
  - f) Jedinstvena pravila o priznavanju tehničkih standarda i usvajanju jedinstvenih tehničkih propisa koji se primenjuju na železnička vozna sredstva namenjena za korišćenje u međunarodnom prevozu (APTU), Dodatak F Konvencije,
  - g) Jedinstvena pravila o tehničkom prijemu železničkih voznih sredstava koja se koriste u međunarodnom prevozu (ATMF), Dodatak G Konvencije,
  - h) ostali jedinstveni pravilnici koje Organizacija izrađuje na osnovu člana 2. tačka 2. pod a), a koji predstavljaju dodatke Konvencije.
2. Jedinstvena pravila i pravilnici, sa svojim priložima, navedeni u tački 1, čine sastavni deo Konvencije.

## **Član 7.**

### **Definicija pojma "Konvencija"**

U daljem tekstu izraz "Konvencija" odnosi se na Konvenciju u užem smislu, na Protokol naveden u članu 1. tačka 4. i dodatke sa njihovim priložima, navedene u članu 6.

## **Deo II**

### **Zajedničke odredbe**

## **Član 8.**

### **Unutrašnje pravo**

1. Kod tumačenja i primene Konvencije mora se voditi računa o njenom karakteru međunarodnog prava i neophodnosti jedinstva.
2. U nedostatku odredaba u Konvenciji, primenjuje se unutrašnje pravo.
3. Pod unutrašnjim pravom podrazumeva se pravo države u kojoj imalac prava ostvaruje svoja prava, uključujući i pravila o sukobu zakona.

## **Član 9.**

### **Obračunska jedinica**

1. Obračunska jedinica predviđena u Jedinstvenim pravilima je specijalno pravo vučenja koje primenjuje Međunarodni monetarni fond.
2. Vrednost domaće valute države članice koja je član Međunarodnog monetarnog fonda, u specijalnom pravu vučenja, izračunava se prema postupku koji primenjuje Međunarodni monetarni fond u svom poslovanju i transakcijama.
3. Vrednost domaće valute države članice koja nije i članica Međunarodnog monetarnog fonda, u specijalnom pravu vučenja, izračunava se na način koji utvrdi ta država. Ovo izračunavanje mora da izrazi u domaćoj valuti stvarnu vrednost što je moguće bliže onoj koja bi se dobila primenom tačke 2.
4. Za državu članicu koja nije i članica Međunarodnog monetarnog fonda, čije zakonodavstvo ne dozvoljava primenu tačke 2. ili tačke 3, obračunska jedinica predviđena u dodacima odgovara vrednosti tri zlatna franka. Zlatni franak predstavlja 10/31 grama zlata finoće 0,900. Preračunavanje zlatnog franka mora da izrazi u domaćoj valuti stvarnu vrednost što je moguće bliže onoj koja bi se dobila primenom tačke 2.
5. U toku tri meseca od stupanja na snagu Konvencije i svaki put kada se izmeni njihov postupak izračunavanja odnosno vrednost njihove domaće valute u odnosu na obračunsku jedinicu, države članice saopštavaju Generalnom sekretaru svoj postupak za izračunavanje prema tački 3, odnosno rezultate preračunavanja prema tački 4. Generalni sekretar obaveštava ostale države članice o ovim saopštenjima.
6. Iznos izražen u obračunskoj jedinici obračunava se u domaću valutu države odnosnog suda. Preračunavanje se vrši u skladu sa vrednošću odgovarajuće valute na dan sudske odluke ili na dan dogovoren između strana.

## **Član 10.**

### **Dopunske odredbe**

1. Dve ili više država članica ili dva ili više prevoznika mogu doneti dopunske odredbe u cilju izvršenja Jedinstvenih pravila CIV i CIM, a koje ne smeju odstupati od ovih Jedinstvenih pravila.
2. Dopunske odredbe iz tačke 1. stupaju na snagu i objavljuju se na način predviđen zakonima i propisima svake države. Dopunske odredbe država i njihovo stupanje na snagu saopštavaju se Generalnom sekretaru Organizacije. Generalni sekretar obaveštava ostale države članice o ovim saopštenjima.

## **Član 11.**

### **Jemstvo za obezbeđenje troškova**

Jemstvo za obezbeđenje plaćanja sudskih troškova ne može se zahtevati prilikom podnošenja tužbe sudu koja se zasniva na Jedinstvenim pravilima CIV, CIM, CUV i CUI.

## **Član 12.**

### **Izvršenje presude. Zabrane**

1. Kada presude koje je izrekao nadležni sud na osnovu odredaba Konvencije, u kontradiktornom postupku ili u odsustvu, postanu izvršne po zakonima koje je taj sud primenio, one postaju izvršne i u svakoj drugoj državi članici čim se ispune formalnosti propisane u državi u kojoj treba da budu izvršene. Revizija suštine spora nije dopuštena. Ove odredbe se, takođe, primenjuju i na sudska poravnanja.
2. Tačka 1. se ne primenjuje na presude koje su privremeno izvršne, kao ni na presude kojima bi tužilac bio osuđen da zbog odbijanja zahteva, pored procesnih troškova plati i odštetu.
3. Na potraživanja nastala iz prevoza koji podleže Jedinstvenim pravilima CIV ili CIM, u korist jednog transportnog preduzeća prema drugom, koje ne pripada istoj državi članici, zabrana se može staviti samo na osnovu presude koju donese sudski organ države članice kojoj pripada preduzeće-poverilac potraživanja na koja treba staviti zabranu.
4. Na potraživanja koja nastanu na osnovu ugovora za koje se primenjuju Jedinstvena pravila CUV ili CUI, zabrana se može staviti samo na osnovu presude koju donese sudski organ države članice kojoj pripada preduzeće-poverilac potraživanja na koja treba staviti zabranu.
5. Na železnička vozila zabrana se može staviti na području države članice na kojoj se ne nalazi sedište vlasnika, samo na osnovu presude koju donesu sudski organi države u kojoj vlasnik ima sedište. Izraz "Nosilac prava" odnosi se na svaku osobu koja je vlasnik ili koja ima pravo ekonomskog raspolaganja železničkim vozilom kao prevoznim sredstvom.

**DEO III**  
**Struktura i funkcionisanje**

**Član 13.**

**Organi**

1. Organizacija obavlja svoju delatnost preko sledećih organa:
  - a) Generalne skupštine,
  - b) Upravnog odbora,
  - c) Revizione komisije,
  - d) Komisije stručnjaka za prevoz opasne robe,
  - e) Komisije za pojednostavljenje postupka u železničkom prevozu,
  - f) Komisije stručnjaka za tehnička pitanja,
  - g) Generalnog sekretara.
2. Generalna skupština može odlučiti o osnivanju drugih privremenih komisija za posebne zadatke.
3. U utvrđivanju kvoruma Generalne skupštine ili komisija iz tačke 1. pod c) do f), države članice koje nemaju pravo glasa (član 14. tačka 5, član 26. tačka 7. ili član 40. tačka 4.) ne uzimaju se u obzir.
4. Predsedavanje Generalnom skupštinom, predsedavanje Upravnim odborom kao i funkcija Generalnog sekretara u principu može se dodeliti državljanima različitih država članica.

**Član 14.**

**Generalna skupština**

1. Generalnu skupštinu čine sve države članice.
2. Generalna skupština
  - a) donosi svoj unutrašnji Poslovnik,
  - b) određuje članove Upravnog odbora kao i zamenika svakog člana i bira državu članicu koja predsedava (član 15. tač. 1. do 3.),
  - c) bira Generalnog sekretara (član 21. tačka 2.),
  - d) daje smernice za delovanje Upravnog odbora i Generalnog sekretara,
  - e) utvrđuje za šestogodišnji period maksimalni iznos koji Organizacija može potrošiti u svakom obračunskom periodu (član 25.); u drugim slučajevima daje uputstva za ograničenja tih rashoda za period od najviše 6 godina,
  - f) odlučuje o premeštaju sedišta Organizacije (član 1. tačka 2.),
  - g) odlučuje o uvođenju drugih radnih jezika (član 1. tačka 6.),
  - h) odlučuje o preuzimanju drugih zadataka od strane Organizacije (član 4. tačka 1.), kao i prenosu zadataka na druge međuvladine organizacije (član 4, tačka 2.),
  - i) odlučuje, ako je potrebno, o privremenom osnivanju drugih komisija za posebne zadatke (član 13, tačka 2.),

- j) proverava da li stav države treba smatrati prećutnim otkazivanjem (član 26, tačka 7.),
  - k) odlučuje da li će se revizija računa poveriti drugoj državi članici, a ne onoj u kojoj je sedište Organizacije (član 27. tačka 1.),
  - l) odlučuje o predlozima izmene Konvencije (član 33. tač. 2 i 3.)
  - m) odlučuje o zahtevima za pristupanje koji su podneti Generalnoj skupštini (član 37. tačka 4.),
  - n) odlučuje o uslovima za pristupanje regionalnih organizacija za ekonomske integracije (član 38. tačka 1.),
  - o) odlučuje o zahtevima za pridruživanje koji joj se podnose (član 39. tačka 1.),
  - p) odlučuje o raspuštanju Organizacije i mogućem prenosu njenih funkcija na drugu međuvladinu organizaciju (član 43.),
  - q) odlučuje o drugim pitanjima koja se stave na dnevni red.
3. Generalni sekretar saziva Generalnu skupštinu svake treće godine ili na zahtev trećine država članica ili na zahtev Upravnog odbora, kao i u slučajevima predviđenim u članu 33. tač. 2. i 3. i članu 37. tačka 4. On upućuje državama članicama predlog dnevnog reda najkasnije tri meseca pre početka zasedanja, saglasno uslovima utvrđenim Poslovníkom o radu iz tačke 2. pod a).
  4. U Generalnoj skupštini kvorum je postignut kada je zastupljena većina država članica (član 13. tačka 3.). Državu članicu može da zastupa neka druga država članica; međutim, jedna država ne može zastupati više od jedne druge države.
  5. U slučaju glasanja na Generalnoj skupštini o izmenama dodataka uz Konvenciju, države članice koje su, saglasno članu 42. tačka 1. prvi stav, dale izjave u vezi sa određenim dodacima, nemaju pravo glasa.
  6. Generalna skupština donosi odluke većinom glasova država članica zastupljenih prilikom glasanja. Međutim, u slučajevima tačke 2. pod e), f), g), h), l) i p), kao i u slučaju člana 34. tačka 6, potrebna je dvotrećinska većina. Ipak, u slučaju tačke 2. pod l) dvotrećinska većina je potrebna samo ukoliko se radi o izmenama Konvencije u užem smislu, sa izuzetkom čl.9. i 27. tač. 2 do 10. kao i u slučaju predloga za izmenu Protokola navedenog u članu 1. tačka 4.
  7. Na poziv Generalnog sekretara, a uz saglasnost većine država članica,
    - a) države koje nisu članice Organizacije,
    - b) međunarodne organizacije i udruženja koja su nadležna za pitanja koja se tiču delatnosti Organizacije ili se bave pitanjima koja su na dnevnom redu, mogu da prisustvuju zasedanjima Generalne skupštine u svojstvu savetodavca.

## **Član 15.**

### **Upravni odbor**

1. Upravni odbor sačinjava trećina država članica.
2. Članovi Odbora i zamenici svih članova kao i država članica koja predsedava određuju se na period od tri godine. Sastav Odbora određuje se za svaki period, vodeći računa o pravičnoj geografskoj raspodeli. Zamenik koji u toku jednog perioda postane član Odbora, imenuje se za člana Odbora u narednom periodu.

3. Ako se jedno mesto uprazni ili se oduzme pravo glasa nekom članu Odbora ili ako neki član ne prisustvuje na dva uzastopna zasedanja Odbora, a ne pobrine se da ga saglasno tački 6. predstavlja drugi član, tu funkciju će do kraja perioda koji je u toku obavljati zamenik kojeg je odredila Generalna skupština.
4. Sa izuzetkom slučaja iz tačke 3. nijedna država članica ne može biti član Odbora više od dva puna uzastopna perioda.
5. Odbor:
  - a) donosi svoj pravilnik o radu;
  - b) zaključuje sporazum o sedištu;
  - c) donosi Statut o osoblju Organizacije;
  - d) imenuje, vodeći računa o sposobnostima kandidata i pravičnoj geografskoj raspodeli, službenike na višim položajima u Organizaciji;
  - e) donosi Pravilnik o računovodstvenim i knjigovodstvenim poslovima Organizacije;
  - f) odobrava plan rada, budžet, izveštaj o radu i završni račun Organizacije;
  - g) određuje, na osnovu usvojenih završnih računa, konačne doprinose koje su države članice dužne saglasno članu 26. za dve prethodne kalendarske godine, kao i iznos akontacije koje su države članice dužne za tekuću i narednu kalendarsku godinu saglasno članu 26. tačka 5.;
  - h) utvrđuje zadatke Organizacije koji se tiču svih ili samo nekih država članica, kao i troškove koje zbog toga snose te države članice (član 26. tačka 4.);
  - i) utvrđuje iznos za posebne novčane naknade (član 26. tačka 11.);
  - j) izdaje posebna uputstva za reviziju računa (član 27. tačka 1.);
  - k) odobrava preuzimanje administrativnih funkcija od strane Organizacije (član 4. tačka 3.) i određuje posebne doprinose odgovarajućih država članica;
  - l) dostavlja državama članicama izveštaj o radu, završni račun kao i svoje odluke i preporuke;
  - m) sastavlja i dostavlja državama članicama, najkasnije dva meseca pre početka zasedanja Generalne skupštine na kome treba da se odredi sastav Odbora (član 14. tačka 2. pod b), izveštaj o svom radu kao i predloge za njegovo obnavljanje;
  - n) nadgleda vođenje poslova Generalnog sekretara;
  - o) stara se o pravilnoj primeni Konvencije, od strane Generalnog sekretara, kao i sprovođenju odluka koje su doneli drugi organi; u ovom cilju Odbor može preuzeti sve potrebne mere kako bi se poboljšala primena Konvencije i navedenih odluka;
  - p) razložno obrađuje pitanja koja mogu da utiču na delatnost Organizacije, a koja Odboru podnosi država članica ili Generalni sekretar;
  - q) rešava sporove između država članica i Generalnog sekretara u vezi sa njegovom funkcijom kao depozitara (član 36. tačka 2.);
  - r) odlučuje o predlozima za suspenziju članstva (član 40.).
6. U Odboru kvorum je postignut kada je zastupljeno dve trećine njegovih članova. Člana odbora može da zastupa neki drugi član; međutim, jedan član ne može zastupiti više od jednog drugog člana.

7. Odbor donosi odluke većinom glasova zastupljenih članova.
8. Ukoliko drugačije ne odluči, Odbor zaseda u sedištu Organizacije. Zapisnici sa zasedanja dostavljaju se svim državama članicama.
9. Predsednik Odbora:
  - a) saziva Odbor najmanje jedanput godišnje kao i na zahtev četiri člana ili Generalnog sekretara;
  - b) dostavlja članovima Odbora predlog dnevnog reda;
  - c) rešava u svojim okvirima i u skladu sa uslovima utvrđenim u Poslovniku hitna pitanja koja se jave između dva zasedanja;
  - d) potpisuje Sporazum o sedištu naveden u tački 5. pod b).
10. Odbor može, u okviru svojih nadležnosti, davati naloge predsedniku u cilju izvršenja određenih posebnih zadataka.

## **Član 16.**

### **Ostale komisije**

1. Komisije navedene u članu 13. tačka 1. od c) do f) i u tački 2. sačinjavaju, u principu, sve države članice. Kada Revizionarna komisija, Komisija stručnjaka za prevoz opasne robe ili Komisija stručnjaka za tehnička pitanja, razmatraju i donose odluke, u okviru svojih ovlašćenja, u vezi sa izmenama dodatka Konvenciji, države članice koje su dale izjavu koja se odnosi na dodatke o kojima se raspravlja u skladu sa članom 42. tačka 1. prvi stav, ne mogu biti članovi odnosnih komisija.
2. Generalni sekretar saziva komisije ili na sopstvenu inicijativu ili na zahtev pet država članica ili na zahtev Upravnog odbora. Generalni sekretar dostavlja nacrt dnevnog reda državama članicama najmanje dva meseca pre zasedanja komisije.
3. Državu članicu može da zastupa neka druga država članica; međutim, jedna država ne može zastupati više od dve druge države.
4. Svaka zastupljena država članica ima jedan glas. Predlog se usvaja ako je broj glasova "za":
  - a) jednak najmanje jednoj trećini broja država članica zastupljenih u vreme glasanja i
  - b) veći od broja glasova "protiv".
5. Na poziv Generalnog sekretara, a uz saglasnost većine država članica,
  - a) države koje nisu članice Organizacije,
  - b) države članice koje, međutim, nisu članovi odnosne komisije,
  - c) međunarodne organizacije i udruženja koja su nadležna za pitanja koja se tiču delatnosti Organizacije ili se bave pitanjima koja su na dnevnom redu,mogu da prisustvuju zasedanjima komisija u svojstvu savetodavca.
6. Komisije biraju, za svako zasedanje ili za dogovoreni period, predsednika i jednog ili više zamenika.
7. Rad se odvija na radnim jezicima. Sadržaj onog što je rečeno na jednom od radnih jezika prevodi se na druge radne jezike; predlozi i odluke prevode se u celini.

8. Zapisnici sadrže kratak pregled rada. Predlozi i odluke se unose u celini. U pogledu odluka merodavan je tekst na francuskom jeziku. Zapisnici se dostavljaju svim državama članicama.
9. Komisije mogu da obrazuju radne grupe koje će se baviti određenim pitanjima.
10. Komisije donose svoje pravilnike o radu.

#### **Član 17.**

##### **Reviziona komisija**

1. Reviziona komisija:
  - a) odlučuje, u skladu sa članom 33. tačka 4, o predlozima za izmenu Konvencije;
  - b) razmatra predloge koji se podnose, saglasno članu 33. tačka 2, Generalnoj skupštini na odlučivanje.
2. U Revizionoj komisiji kvorum je postignut kada je zastupljena većina država članica (član 13. tačka 3.)

#### **Član 18.**

##### **Komisija stručnjaka za prevoz opasne robe**

1. Komisija stručnjaka za prevoz opasne robe odlučuje, saglasno članu 33. tačka 5, o predlozima za izmenu Konvencije.
2. U Komisiji stručnjaka za prevoz opasne robe postignut je kvorum kada je zastupljena jedna trećina država članica.

#### **Član 19.**

##### **Komisija za pojednostavljenje postupka u železničkom prevozu**

1. Komisija za pojednostavljenje postupka u železničkom prevozu:
  - a) daje mišljenje o svim pitanjima koja se tiču pojednostavljenja prelaska granice u međunarodnom železničkom prevozu;
  - b) preporučuje standarde, metode, procedure i postupke u vezi sa pojednostavljenjem postupka u železničkom prevozu.
2. U Komisiji za pojednostavljenje postupka u železničkom prevozu postignut je kvorum kada je zastupljena jedna trećina država članica.

#### **Član 20.**

##### **Komisija stručnjaka za tehnička pitanja**

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja:
  - a) odlučuje, saglasno članu 5. Jedinistvenih pravila APTU, o odobravanju tehničkih standarda za železnička sredstva koja se koriste u međunarodnom prevozu;
  - b) odlučuje, saglasno članu 6. Jedinistvenih pravila APTU, o usvajanju jedinstvenih tehničkih propisa za konstruisanje, upotrebu, održavanje i postupke sa železničkim sredstvima koja se koriste u međunarodnom prevozu;

- c) prati primenu tehničkih standarda i jedinstvenih tehničkih propisa za železnička sredstva koja se koriste u međunarodnom prevozu i razmatra njihov razvoj u cilju njihovog odobravanja ili usvajanja u skladu sa postupcima predviđenim u čl. 5. i 6. Jedinstvenih pravila APTU;
  - d) odlučuje, saglasno članu 33. tačka 6, o predlozima za izmenu Konvencije;
  - e) bavi se i svim drugim pitanjima koja joj pripadaju saglasno Jedinstvenim pravilima APTU i ATMF.
2. U Komisiji stručnjaka za tehnička pitanja postignut je kvorum kada je zastupljena polovina država članica, u skladu sa članom 16. tačka 1. Kada Komisija odlučuje o odredbama Priloga Jedinstvenih pravila APTU, države članice koje su, saglasno članu 35. tačka 4, iznele primedbe na odredbe o kojima se odlučuje, ili su dale izjavu, saglasno članu 9. tačka 1. Jedinstvenih pravila APTU, nemaju pravo glasa.
3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može odobriti tehničke standarde ili usvojiti jedinstvene tehničke propise ili odbiti da ih odobri odnosno usvoji; Komisija ih ni u kom slučaju ne može menjati.

## **Član 21.**

### **Generalni sekretar**

- 1. Generalni sekretar obavlja funkcije Sekretarijata Organizacije.
- 2. Generalnog sekretara bira Generalna skupština na period od tri godine, koji se može produžiti najviše dva puta.
- 3. Generalni sekretar mora, naročito, da:
  - a) obavlja funkciju Depozitara (član 36.);
  - b) zastupa Organizaciju prema spolja;
  - c) dostavlja državama članicama odluke Generalne skupštine i komisija (član 34. tačka 1. i član 35. tačka 1.);
  - d) sprovodi obaveze koje su mu poverili drugi organi Organizacije;
  - e) razmatra predloge država članica za izmenu Konvencije, pri čemu se, u slučaju potrebe, obraća za pomoć stručnjacima;
  - f) saziva Generalnu skupštinu i druge komisije (član 14. tačka 3. i član 16. tačka 2.);
  - g) blagovremeno dostavlja državama članicama materijale potrebne za zasedanja raznih organa;
  - h) izrađuje plan rada, predlog budžeta i izveštaj o poslovanju Organizacije i podnosi ih Upravnom odboru na odobrenje (član 25.);
  - i) rukovodi finansijama Organizacije u okviru odobrenog budžeta;
  - j) nastoji, na zahtev jedne od zainteresovanih strana, da pružanjem dobrih usluga reši sporove između njih, u vezi sa tumačenjem ili primenom Konvencije;
  - k) daje, na zahtev svih zainteresovanih strana, mišljenje o sporovima u vezi sa tumačenjem ili primenom Konvencije;
  - l) obavlja funkcije koje su mu dodeljene prema Delu V;

- m) prima saopštenja i materijale od država članica, međunarodnih organizacija i udruženja iz člana 16. tačka 5. i preduzeća (prevoznici, upravljači infrastrukture, itd.) koji učestvuju u međunarodnom železničkom prevozu, i o tome obaveštava, kada je to potrebno, druge države članice, međunarodne organizacije i udruženja kao i preduzeća;
  - n) rukovodi osobljem Organizacije;
  - o) blagovremeno obaveštava države članice o upražnjenim radnim mestima u Organizaciji;
  - p) vodi i objavljuje spisak linija i usluga iz člana 24.
4. Generalni sekretar može i sam dati predloge za izmenu Konvencije.

## **Član 22.**

### **Osoblje Organizacije**

Prava i obaveze zaposlenih u Organizaciji utvrđuju se Statutom o osoblju Organizacije koje donosi Upravni odbor saglasno članu 15. tačka 5. pod c).

## **Član 23.**

### **Bilten**

1. Organizacija objavljuje bilten koji sadrži službena saopštenja kao i druga saopštenja koja su potrebna i korisna za primenu Konvencije.
2. Materijali za koje je, na osnovu Konvencije odgovoran Generalni sekretar mogu se dati, ako je to potrebno, i u obliku obaveštenja u biltenu.

## **Član 24.**

### **Spisak linija**

1. Linije prevoza na pomorskim i unutrašnjim vodenim putevima koje su navedene u prvim članovima Jedinjstvenih pravila CIV i Jedinjstvenih pravila CIM na kojima se, pored prevoza železnicom, prevoz vrši po osnovu samo jednog ugovora, upisuju se u dva spiska:
  - a) spisak linija prevoza na pomorskim i unutrašnjim vodenim putevima CIV
  - b) spisak linija prevoza na pomorskim i unutrašnjim vodenim putevima CIM
2. Železničke pruge onih država članica koje su dostavile rezervu u skladu sa članom 1. tačka 6. Jedinjstvenih pravila CIV ili u skladu sa članom 1. tačka 6. Jedinjstvenih pravila CIM, upisuju se u dva spiska u skladu sa tom rezervom:
  - a) spisak železničkih pruga CIV,
  - b) spisak železničkih pruga CIM.
3. Države članice dostavljaju Generalnom sekretaru svoja saopštenja o upisivanju ili brisanju linija, odnosno pruga navedenih u tač. 1. i 2. Linije prevoza na pomorskim i unutrašnjim vodenim putevima navedene u tački 1, ukoliko povezuju države članice, upisuju se samo uz saglasnost tih država a za brisanje takve linije, dovoljno je saopštenje jedne od tih država.
4. Generalni sekretar obaveštava sve države članice o upisu ili brisanju neke od linija, odnosno pruga.

5. Odredbe Konvencije počinju da se primenjuju na prevoze na pomorskim i unutrašnjim vodenim putevima navedenim u tački 1. i prevoze na železničkim prugama navedenim u tački 2. po isteku roka od mesec dana počev od datuma obaveštenja Generalnog sekretara o upisu. Primena odredbi Konvencije na ove prevoze prestaje po isteku roka od tri meseca od datuma obaveštenja Generalnog sekretara o brisanju izuzev kada je reč o otpočetim prevozima koji se moraju završiti.

## **DEO IV**

### **Finansiranje**

#### **Član 25.**

##### **Plan rada. Budžet. Obračuni. Izveštaj o radu**

1. Plan rada, budžet i obračuni Organizacije obuhvataju period od dve kalendarske godine.
2. Organizacija objavljuje izveštaj o radu najmanje svake dve godine.
3. Iznos troškova Organizacije za svaki budžetski period utvrđuje Upravni odbor na predlog Generalnog sekretara.

#### **Član 26.**

##### **Finansiranje troškova**

1. Sa izuzetkom tač. 2. do 4. troškove Organizacije, koji nisu pokriveni drugim prihodima, pokrivaju države članice i to dve petine iznosa na osnovu sistema podele učešća Ujedinjenih nacija, a tri petine iznosa srazmerno ukupnoj dužini železničke infrastrukture kao i pomorskih i unutrašnjih plovnih puteva upisanih u skladu sa članom 24. tačka 1. Međutim, linije pomorskih i unutrašnjih plovnih puteva računaju se samo sa polovinom svoje dužine.
2. Kada neka država članica koja dostavi rezervu u skladu sa članom 1. tačka 6. Jedinistvenih pravila CIV ili u skladu sa članom 1. tačka 6. Jedinistvenih pravila CIM, njeno učešće se ostvaruje kako sledi:
  - a) umesto ukupne dužine železničke infrastrukture na teritoriji odnosno države članice uzima se u obzir samo dužina železničkih pruga upisanih u skladu sa članom 24. tačka 2.
  - b) udeo učešća prema sistemu podele Ujedinjenih nacija izračunava se srazmerno dužini pruga i linija upisanih u skladu sa članom 24, tač. 1. i 2. u odnosu na ukupnu dužinu železničke infrastrukture na teritoriji odnosno države članice i na ukupnu dužinu linija upisanih u skladu sa članom 24. tačka 1.; učešće ni u kom slučaju ne može biti manje od 0,01 procenata.
3. Svaka država članica snosi minimum 0,25, odnosno maksimum 15 procenata od učešća.
4. Upravni odbor utvrđuje:
  - a) koji doprinosi Organizacije se odnose na države članice na isti način i koje troškove snose države članice na način naveden u tački 1.
  - b) koji doprinosi se odnose samo na jedan deo država, a koje troškove snose sve države članice na isti način.

Tačka 3. se primenjuje po analogiji. Ove odredbe nemaju uticaja na član 4. tačka 3.

5. Učešće država članica u troškovima Organizacije dospeva na plaćanje u obliku avansa koji se plaća u dve rate najkasnije do 31. oktobra svake od dve godine koje su obuhvaćene budžetom. Avans se određuje na osnovu konačno utvrđenog učešća za prethodne dve godine.
6. Prilikom slanja izveštaja o radu i završnog računa, Generalni sekretar saopštava konačni iznos učešća za protekle dve godine kao i iznos avansa za naredne dve kalendarske godine.
7. Posle 31. decembra godine u kojoj je Generalni sekretar dostavio saopštenje u skladu sa tačkom 6, na iznose dospele na plaćanje za protekle dve godine obračunava se kamata od pet procenata godišnje. Ako u roku od godinu dana od tog datuma neka država članica ne plati svoj udeo, njeno pravo glasa se ukida dok ne izvrši svoju obavezu plaćanja. Po isteku dodatnog roka od dve godine, Generalna skupština razmatra da li stav te države treba smatrati za prečutno otkazivanje Konvencije i, u tom slučaju, utvrđuje datum početka njegovog dejstva.
8. U slučaju otkazivanja u skladu sa tačkom 7. ili u skladu sa članom 41. kao i u slučaju ukidanja prava glasa iz člana 40. tačka 4. pod b), učešće čije plaćanje kasni mora se platiti.
9. Iznosi koji nisu plaćeni, biće pokriveni iz sredstava Organizacije.
10. Država članica koja je otkazala Konvenciju može ponovo da postane država članica, pod uslovom da plati iznose koje duguje.
11. Organizacija dobija naknadu za pokrivanje posebnih troškova proisteklih iz aktivnosti predviđenih članom 21. pod j) do l). U slučajevima predviđenim članom 21. tačka 3. pod j) i k), ovu naknadu utvrđuje Upravni odbor, na predlog Generalnog sekretara. U slučaju koji je predviđen članom 21. tačka 3. pod l), primenjuje se član 31. tačka 3.

## **Član 27.**

### **Revizija računa**

1. Osim ako Generalna skupština ne donese drugačiju odluku u smislu člana 14. tačka 2 pod k), reviziju računa vrši država u kojoj se nalazi sedište prema propisima utvrđenim u ovom članu i, saglasno posebnim uputstvima Upravnog odbora koja moraju biti u skladu sa Pravilnikom o knjigovodstvu i računovodstvu Organizacije (član 15, tačka 5. pod e).
2. Revizor proverava račune Organizacije, uključujući i sva gotovinska sredstva i posebne račune, onako kako smatra za neophodno kako bi se uverio:
  - a) da su sva finansijska dokumenta u skladu sa knjigama i spisima Organizacije;
  - b) da su finansijske operacije prikazane u finansijskim dokumentima vođene po pravilima i propisima, budžetskim odredbama i drugim uputstvima Organizacije;
  - c) da su vrednosni papiri i gotovina u banci ili u blagajni provereni na osnovu potvrda dobijenih od ulagača Organizacije ili stvarno prebrojani;
  - d) da je unutrašnja kontrola, uključujući proveru računa, odgovarajuća;
  - e) da su svi elementi aktive i pasive kao i svi viškovi i manjkovi proknjiženi na način koji on smatra zadovoljavajućim;

3. Revizor je jedini nadležan da prihvati u celini, odnosno delimično potvrdi i dokaze koje mu podnese Generalni sekretar. Ako smatra da je to potrebno, može da pristupi ispitivanju i detaljnoj proveru svih računovodstvenih dokumenata koji se odnose na finansijsko poslovanje ili na nabavku i opremu.
4. Revizor u svakom trenutku ima slobodan pristup svim knjigama, spisima, računovodstvenim dokumentima i drugim podacima za koje smatra da su mu potrebni.
5. Revizor nije ovlašćen da odbacuje određene stavke iz računa ali će odmah skrenuti pažnju Generalnom sekretaru na svaku operaciju čija mu ispravnost ili opravdanost izgleda sporna, da bi ovaj preduzeo sve potrebne mere.
6. Revizor podnosi i potpisuje potvrdu o finansijskom stanju sledeće sadržine:  
"Pregledao sam finansijska dokumenta Organizacije za budžetsku godinu koja je završena 31. decembra ... . Pregled je obuhvatio opštu analizu knjigovodstvenih i drugih dokaznih materijala koji su mi s obzirom na okolnosti izgledali potrebni."  
Zavisno od slučaja, ova potvrda pokazuje:
  - a) da finansijska dokumenta odražavaju na zadovoljavajući način finansijsko stanje na dan isteka analiziranog perioda kao i rezultate poslovanja u toku ovog perioda;
  - b) da su finansijska dokumenta sastavljena prema navedenim knjigovodstvenim načelima;
  - c) da su finansijska načela primenjena na način koji odgovara onome koji je sproveden u prethodnoj budžetskoj godini;
  - d) da je finansijsko poslovanje vođeno u skladu sa pravilima i propisima, budžetskim odredbama i drugim uputstvima Organizacije.
7. U svom izveštaju o finansijskom poslovanju, revizor navodi:
  - a) vrstu i obim provere koju je sproveo,
  - b) elemente koji se odnose na namenu ili tačnost računa, uključujući po potrebi:
    - 1) podatke potrebne za pravilno tumačenje i ocenu računa;
    - 2) svaki iznos koji je trebalo da bude naplaćen ali koji nije ušao u račun;
    - 3) svaki iznos koji je bio predmet obaveza redovnog ili vanrednog rashoda, a koji nije proknjižen odnosno koji nije obuhvaćen finansijskim dokumentima;
    - 4) rashode koji nisu pravdani valjanim materijalnim dokazima;
    - 5) mišljenje da li su računске knjige pravilno vođene; treba navesti slučajeve u kojima izgled finansijskih dokumenata odstupa od knjigovodstvenih načela koja su opšte priznata i stalno se primenjuju;
  - c) ostala pitanja na koja treba skrenuti pažnju Upravnog odbora, kao što su na primer:
    - 1) slučajevi pronevere ili osnovane sumnje u proneveru;
    - 2) rasipanje ili nepravilno korišćenje sredstava ili druge imovine Organizacije (čak i kada su računi koji se odnose na obavljeno poslovanje bili u redu);
    - 3) rashodi koji bi kasnije mogli da prouzrokuju značajne troškove za Organizaciju;

- 4) svaka opšta, ili posebna greška u sistemu kontrole prihoda i rashoda ili nabavki i materijala;
  - 5) rashodi u neskladu sa namerama Upravnog odbora, vodeći računa o propisno odobrenom prenosu sredstava unutar budžeta;
  - 6) prekoračenja kredita (raspoloživi iznos), uzimajući pritom u obzir izmene proistekle iz prenosa koja su odobrena unutar budžeta;
  - 7) rashodi koji nisu u skladu sa dobijenim ovlašćenjima;
- d) tačnost ili netačnost računa koji se odnose na nabavke i materijal, utvrđene posle izvršenog popisa ili pregleda knjiga.

Pored toga, izveštaj može da ukaže na poslovanje prikazano za neku raniju poslovnu godinu, o kome su dobijeni novi podaci, ili na poslovanje koje će se obaviti u nekoj narednoj poslovnoj godini i o kome bi bilo poželjno unapred obavestiti Upravni odbor.

8. Revizor ni u kom slučaju ne sme uneti kritike u svoj izveštaj, a da prethodno nije pružio mogućnost Generalnom sekretaru da dà objašnjenje.
9. Revizor obaveštava Upravni odbor i Generalnog sekretara o nalazima do kojih je došao tokom revizije. Pored toga, on može izneti svaku primedbu koju smatra korisnom u vezi sa finansijskim izveštajem Generalnog sekretara.
10. Kada revizor uradi sažetu kontrolu ili ne dobije dovoljno dokaznih dokumenata, to mora da navede u svojoj potvrdi i u svom izveštaju i da precizira razloge za svoje napomene kao i posledice koje iz toga proističu a koje utiču na finansijsko stanje i proknjižene finansijske operacije.

## **DEO V**

### **Arbitraža**

#### **Član 28.**

##### **Nadležnost**

1. Sporovi između država članica u pogledu tumačenja ili primene Konvencije, kao i sporovi između država članica i Organizacije oko tumačenja ili primene Protokola o privilegijama i imunitetima mogu se, na zahtev jedne strane, podneti arbitraži. Strane slobodno određuju sastav arbitražnog suda i arbitražni postupak.
2. Sporovi u pogledu tumačenja ili primene Konvencije i ostalih konvencija koje je uradila Organizacija, u skladu sa članom 2. tačka 2, ukoliko nisu rešeni sporazumno ili podneti na rešavanje redovnom sudu, mogu se, na osnovu sporazuma između zainteresovanih strana, podneti arbitražnom sudu. Čl. od 29. do 32. primenjuju se na sastav arbitražnog suda i arbitražni postupak.
3. Svaka država može, prilikom dostavljanja zahteva za pristupanje, da zadrži pravo da ne primenjuje sve odredbe ili deo odredaba iz tač. 1. i 2.
4. Svaka država koja izrazi rezervu saglasno tački 3. može od nje da odustane u svakom trenutku, s tim što će o tome obavestiti depozitara. Ovo odustajanje od rezerve stupa na snagu mesec dana od datuma kada depozitar o tome obavesti države članice.

## **Član 29.**

### **Sporazum. Sudska pisarnica**

Strane zaključuju sporazum kojim se utvrđuje naročito:

- a) predmet spora,
- b) sastav suda i dogovoreni rokovi za naimenovanje jednog ili više arbitara,
- c) mesto dogovoreno za sedište suda.

Sporazum se mora dostaviti Generalnom sekretaru, koji preuzima dužnosti sudske pisarnice.

## **Član 30.**

### **Arbitri**

1. Generalni sekretar sastavlja i uredno vodi spisak arbitara. Svaka država-članica može da upiše u spisak arbitara dva svoja državljanina.
2. Arbitražni sud sačinjava jedan, tri ili pet arbitara, u skladu sa sporazumom. Arbitri se biraju među licima koja su navedena u spisku pomenutom u tački 1. Međutim, ako sporazum predviđa pet arbitara, svaka strana može da izabere po jednog arbitra koji nije naveden u spisku. Ako sporazum predviđa jednog jedinog arbitra, njega sporazumno biraju strane. Ako sporazum predviđa tri ili pet arbitara, svaka strana bira jednog, odnosno dva arbitra, prema slučaju: arbitri određuju sporazumno trećeg ili petog arbitra koji predsedava arbitražnim sudom. Ako se strane ne slažu o određivanju arbitra ili izabrani arbitri o trećem, odnosno petom arbitru, odluku o tome donosi Generalni sekretar.
3. Arbitar pojedinac, treći ili peti arbitar ne sme imati isto državljanstvo kao strane u sporu, osim ako su one istog državljanstva.
4. Intervencija treće strane u sporu nema uticaja na sastav arbitražnog suda.

## **Član 31.**

### **Postupak. Troškovi**

1. Arbitražni sud odlučuje o postupku vodeći računa naročito o sledećim odredbama:
  - a) isleđuje i presuđuje sporove na osnovu podataka koje podnesu strane ali, prilikom izricanja presude, nije vezan tumačenjem koje daju strane,
  - b) ne može dosuditi više ili nešto drugo od onoga što je tužilac zahtevao, niti manje od onoga što je tuženi priznao da duguje,
  - c) arbitražni sud sastavlja arbitražnu presudu sa potrebnim obrazloženjem i saopštava je stranama preko Generalnog sekretara,
  - d) ukoliko ne postoje suprotne odredbe prinudnog prava mesta u kome zaseda arbitražni sud i suprotni sporazum između strana, arbitražna presuda je pravosnažna.
2. Honorare arbitara utvrđuje Generalni sekretar.
3. Arbitražnom presudom utvrđuju se sudski troškovi i određuje njihova raspodela između strana kao i raspodela honorara arbitara.

## **Član 32.**

### **Zastarelost. Izvršnost**

1. U pogledu prekida zastarelosti, pokretanje arbitražnog postupka ima isto dejstvo kao i materijalno pravo u pogledu podizanja tužbe kod redovnog suda.
2. Arbitražna presuda postaje izvršna u svakoj državi članici posle obavljanja formalnosti propisanih u državi u kojoj treba da se izvrši. Revizija suštine spora nije dopuštena.

## **DEO VI**

### **Izmene Konvencije**

## **Član 33.**

### **Nadležnost**

1. Generalni sekretar odmah obavještava države članice o predlozima za izmenu Konvencije koje su dostavile države članice ili koje je on sam izradio.
2. Generalna skupština odlučuje o predlozima za izmenu Konvencije osim ako tač. 4, 5. i 6. nije predviđena drugačija nadležnost.
3. Kada joj je podnet predlog za izmenu, Generalna skupština može, većinom glasova predviđenom u članu 14. tačka 6, utvrditi da je podneti predlog u tesnoj vezi sa jednom ili više odredaba iz Dodataka Konvencije. U tom slučaju, kao i u slučajevima navedenim u tač. 4, 5. i 6, druga rečenica, Generalna skupština je, takođe, ovlašćena da odlučuje o izmenama te, odnosno tih odredbi iz Dodataka.
4. U zavisnosti od odluka Generalne skupštine donetih u skladu sa tačkom 3, prva rečenica, Reviziono komisija odlučuje o predlozima za izmenu sledećih odredbi:
  - a) čl. 9. i 27, tač. od 2. do 10,
  - b) Jedinstvena pravila CIV, izuzev čl. 1, 2, 5, 6, 16, 26. do 39, 41. do 53. i 56. do 60,
  - c) Jedinstvena pravila CIM, izuzev čl. 1, 5, 6, tač. 1. i 2, čl. 8, 12, 13, tačka 2, čl. 14, 15, tač. 2. i 3, člana 19, tač. 6. i 7, kao i čl. 23. do 27, 30. do 33, 36. do 41. i 44. do 48,
  - d) Jedinstvena pravila CUV, sa izuzetkom čl. 1, 4, 5. i 7. do 12,
  - e) Jedinstvena pravila CUI, sa izuzetkom čl. 1, 2, 4, 8. do 15, 17. do 19, 21, 23. do 25,
  - f) Jedinstvena pravila APTU, izuzev čl. 1, 3. i 9. do 11. kao i prilozi ovih Jedinstvenih pravila,
  - g) Jedinstvena pravila ATMF, izuzev čl. 1, 3. i 9.

Po podnošenju predloga za izmenu Revizionoj komisiji u skladu sa navedenim pod a) do g), jedna trećina država zastupljenih u Komisiji može da zahteva podnošenje tih predloga Generalnoj skupštini na odlučivanje.

5. Komisija stručnjaka RID odlučuje o predlozima za izmenu Pravilnika o međunarodnom prevozu opasne robe (RID). Po podnošenju ovih predloga Komisiji stručnjaka RID, jedna trećina država zastupljenih u Komisiji može tražiti da ti predlozi budu podneti Generalnoj skupštini na odlučivanje.

6. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja odlučuje o predlozima za izmenu priloga Jedinstvenih pravila APTU. Po podnošenju ovih predloga Komisiji stručnjaka za tehnička pitanja jedna trećina država zastupljenih u Komisiji može tražiti da ti predlozi budu podneti Generalnoj skupštini na odlučivanje.

### **Član 34.**

#### **Odluke Generalne skupštine**

1. Generalni sekretar obaveštava države članice o izmenama Konvencije o kojima je Generalna skupština donela odluku.
2. Izmene same Konvencije, o kojima je Generalna skupština donela odluku, stupaju na snagu dvanaest meseci po njihovom usvajanju od strane dve trećine država-članica za sve države članice osim za one koje su, pre njihovog stupanja na snagu, dostavile izjavu u kojoj su navele da nisu saglasne sa navedenim izmenama.
3. Izmene Dodataka Konvencije, o kojima je Generalna skupština donela odluku, stupaju na snagu dvanaest meseci po njihovom usvajanju od strane jedne polovine država koje nisu dostavile izjavu saglasno članu 42, tačka 1, prva rečenica, za sve države članice osim za one koje su, pre njihovog stupanja na snagu, dostavile izjavu u kojoj su navele da nisu saglasne sa navedenim izmenama i osim za one koje su dostavile izjavu saglasno članu 42. tačka 1, prva rečenica.
4. Države članice dostavljaju Generalnom sekretaru svoja saopštenja u pogledu usvajanja izmena Konvencije o kojima je Generalna skupština donela odluku kao i svoje izjave u kojima navode da nisu saglasne sa tim izmenama. Generalni sekretar o tome obaveštava ostale države članice.
5. Rokovi navedeni u tač. 2. i 3. počinju da teku počev od datuma saopštenja Generalnog sekretara o tome da su ispunjeni uslovi za stupanje na snagu izmena.
6. U trenutku usvajanja određene izmene, Generalna skupština može da utvrdi da je ista usvojena tako da će sve one države članice koje su dostavile izjavu saglasno tački 2. ili 3. i koje nisu odobrile izmenu u roku od osamnaest meseci od datuma njenog stupanja na snagu, po isteku tog roka prestati da budu države članice Organizacije.
7. Kada se odluke Generalne skupštine odnose na Dodatke Konvencije, primena odnosnog Dodatka se u celini obustavlja, odmah po stupanju na snagu tih odluka, u prevozu sa i između država članica koje su se, saglasno tački 3, usprotivile odlukama u predviđenom roku. Generalni sekretar obaveštava države članice o ovoj obustavi primene; ona prestaje da važi po isteku roka od mesec dana počev od datuma saopštenja Generalnog sekretara ostalim državama članicama o povlačenju protivljenja.

### **Član 35.**

#### **Odluke Komisije**

1. Generalni sekretar saopštava državama članicama izmene Konvencije koje su donele Komisije.
2. Izmene same Konvencije, koje je donela Reviziona komisija, stupaju na snagu za sve države članice prvog dana dvanaestog meseca nakon meseca tokom kojeg je Generalni sekretar o njima obavestio države članice. Države članice mogu da dostave primedbu u roku od četiri meseca od datuma saopštenja. U

slučaju da jedna četvrtina država članica stavi prigovor, izmena ne može stupiti na snagu. Ako jedna država članica stavi prigovor na odluku Revizione komisije u roku od četiri meseca i otkáže Konvenciju, ovo otkazivanje stupa na snagu na dan predviđen za stupanje na snagu te odluke.

3. Izmene Dodataka Konvencije koje je donela Reviziona komisija, stupaju na snagu za sve države članice, prvog dana dvanaestog meseca nakon meseca tokom kojeg je Generalni sekretar o njima obavestio države članice. Izmene koje je usvojila Komisija stručnjaka RID ili Komisija stručnjaka za tehnička pitanja stupaju na snagu za sve države članice prvog dana šestog meseca nakon meseca tokom kojeg je Generalni sekretar o njima obavestio države članice.
4. Država članica može da stavi prigovor u roku od četiri meseca počev od datuma saopštavanja iz tačke 3. U slučaju da jedna četvrtina država-članica stavi prigovor, izmena ne može stupiti na snagu. U državama članicama koje su stavile prigovor protiv određene odluke u predviđenim rokovima, primena odnosnog Dodatka se u celini ukida u prevozu sa i između država članica počev od trenutka stupanja na snagu tih odluka. Međutim, u slučaju prigovora protiv usvajanja nekog tehničkog standarda ili jedinstvenog tehničkog propisa, samo će taj standard, odnosno propis biti ukinut u prevozu sa i između država članica počev od trenutka stupanja na snagu tih odluka. Isto ovo se odnosi i na delimične prigovore.
5. Generalni sekretar saopštava državama članicama obustave iz tačke 4. Ove obustave se ukidaju po isteku roka od mesec dana počev od datuma saopštenja Generalnog sekretara državama članicama o povlačenju odnosnog prigovora.
6. Prilikom utvrđivanja broja prigovora predviđenih u tač. 2. i 4, ne uzimaju se u obzir države članice:
  - a) koje nemaju pravo glasa (član 14. tačka 5, član 26. tačka 7. ili član 40. tačka 4),
  - b) koje nisu članovi odnosne Komisije (član 16. tačka 1, druga rečenica),
  - c) koje su dostavile izjavu saglasno članu 9. tačka 1. Jedinstvenih pravila APTU.

## **DEO VII**

### **Završne odredbe**

#### **Član 36.**

##### **Depozitar**

1. Generalni sekretar je depozitar ove Konvencije. Njegove funkcije u svojstvu depozitara su objavljene u Delu VII Bečke konvencije o ugovornom pravu od 23. maja 1969. godine.
2. Kada dođe do spora između neke države članice i depozitara po pitanju izvršenja njegovih funkcija, depozitar ili odnosna država članica treba da podnese to pitanje drugim državama članicama ili, eventualno, na odlučivanje Upravnom odboru.

## **Član 37.**

### **Pristupanje Konvenciji**

1. Pristupanje Konvenciji je otvoreno za sve države na čijoj teritoriji se eksploatiše železnička infrastruktura.
2. Država, koja želi da pristupi Konvenciji, dostavlja svoj zahtev Depozitaru. Depozitar obaveštava ostale države članice o tom zahtevu.
3. Zahtev se automatski usvaja ako u roku od tri meseca posle saopštenja navedenog u tački 2. pet država članica ne dostavi Depozitaru svoj prigovor. Depozitar odmah o tome obaveštava državu koja je tražila pristupanje kao i države članice. Pristupanje stupa na snagu prvog dana trećeg meseca nakon ovog obaveštenja.
4. U slučaju da najmanje pet država članica stavi prigovor u roku predviđenom u tački 3, zahtev za pristupanje se podnosi Generalnoj skupštini koja o tome donosi odluku.
5. Sa rezervom člana 42, svako pristupanje Konvenciji se može odnositi samo na verziju Konvencije koja važi u trenutku početka važenja pristupanja.

## **Član 38.**

### **Pristupanje regionalnih organizacija za ekonomsku integraciju**

1. Pristupanje Konvenciji je otvoreno za one regionalne organizacije za ekonomsku integraciju koje su nadležne za usvajanje njihovih zakonskih propisa koji su obavezujući za njihove članove u vezi sa onim pitanjima koja su obuhvaćena ovom Konvencijom a jedna ili više njihovih država članica su članice Organizacije. Uslovi za pristupanje se utvrđuju sporazumom koji se zaključuje između Organizacije i regionalne organizacije.
2. Regionalna organizacija može da koristi prava kojima raspolažu njeni članovi na osnovu Konvencije, u onoj meri u kojoj ta prava obuhvataju ona pitanja koja su u njenoj nadležnosti. To se odnosi i na obaveze država članica na osnovu Konvencije, izuzev finansijskih obaveza navedenih u članu 26.
3. U pogledu prava glasanja i prava na prigovor predviđenih u članu 35. tač. 2. i 4. regionalna organizacija raspolaže sa onolikim brojem glasova koliko ima članova, koji su istovremeno članovi Organizacije. Ovi poslednji mogu koristiti svoja prava, tačnije rečeno pravo glasa, samo na način utvrđen u tač. 2. Regionalna organizacija nema pravo glasa u pogledu Dela IV.
4. U pogledu prestanka važenja članstva, član 41. se primenjuje po analogiji.

## **Član 39.**

### **Pridruženi članovi**

1. Sve države na čijoj teritoriji se eksploatiše železnička infrastruktura mogu postati pridruženi članovi Organizacije. Član 37. tač.2. do 5, primenjuje se po analogiji.
2. Pridruženi član može učestvovati u radu organa navedenih u članu 13. tačka 1. pod a) i c) do f) ali samo sa savetodavnim glasom. Pridruženi član ne može biti imenovan za člana Upravnog odbora, a učestvuje u troškovima organizacije sa 0,25 procenata od udela (član 26. tačka 3).
3. Član 41. se primenjuje po analogiji u slučaju prestanka svojstva pridruženog člana.

## **Član 40.**

### **Ukidanje članstva**

1. Država članica može tražiti, bez otkazivanja Konvencije, da se ukine njeno svojstvo člana Organizacije, kada se na njenoj teritoriji više ne odvija nikakav međunarodni železnički prevoz, a za šta odnosna država-članica nije odgovorna.
2. Upravni odbor odlučuje o zahtevu za ukidanje svojstva člana. Zahtev se podnosi Generalnom sekretaru najkasnije tri meseca pre sednice Odbora.
3. Ukidanje svojstva člana stupa na snagu prvog dana meseca koji sledi nakon dana saopštenja Generalnog sekretara državama članicama o odluci Upravnog odbora. Ukidanje svojstva člana prestaje saopštenjem države članice o uspostavljanju međunarodnog železničkog prevoza na njenoj teritoriji. Generalni sekretar odmah o tome obaveštava države članice.
4. Ukidanje svojstva člana ima sledeće posledice:
  - a) oslobađanje države članice od njene obaveze učešća u finansiranju troškova Organizacije,
  - b) ukidanje prava glasa u organima Organizacije,
  - c) ukidanje prava na prigovor u smislu člana 34. tač. 2. i 3, i člana 35. tač. 2. i 4.

## **Član 41.**

### **Otkazivanje Konvencije**

1. Konvencija se može, u svakom trenutku, otkazati.
2. Svaka država članica koja želi da otkáže Konvenciju, obaveštava o tome depozitara. Otkazivanje stupa na snagu 31. decembra naredne godine.

## **Član 42.**

### **Izjave i rezerve na Konvenciju**

1. Svaka država članica može, u svakom trenutku, izjaviti da neće u celini primenjivati određene Dodatke Konvencije. Pored toga, rezerve i izjave o tome da neće primenjivati određene odredbe same Konvencije ili njenih Dodataka prihvataju se samo ako su te rezerve i izjave izričito predviđene samim odredbama.
2. Rezerve, odnosno izjave dostavljaju se Depozitaru i počinju da važe od trenutka stupanja na snagu Konvencije za odnosnu državu. Sve izjave dostavljene posle ovog stupanja na snagu počinju da važe 31. decembra godine koja sledi posle te izjave. Depozitar o tome obaveštava države-članice.

## **Član 43.**

### **Raspuštanje Organizacije**

1. Generalna skupština može da odluči o raspuštanju Organizacije i eventualnom prenošenju ovlašćenja na neku drugu međuvladinu organizaciju a pritom, eventualno, može sa tom organizacijom da utvrdi uslove ovog prenošenja ovlašćenja.

2. U slučaju raspuštanja Organizacije, njena imovina se deli na države-članice koje su bile članovi Organizacije, bez prekida, tokom pet poslednjih kalendarskih godina pre godine kada je doneta odluka saglasno tački 1, i to proporcionalno u skladu sa prosečnom stopom njihovog učešća u pokrivanju troškova Organizacije tokom tih pet prethodnih godina.

#### **Član 44.**

##### **Prelazne odredbe**

U slučajevima predviđenim članom 34. tačka 7, članom 35. tačka 4, članom 41. tačka 1, članom 42, pravo koje važi u trenutku zaključivanja ugovora koji podležu Jedinstvenim pravilima CIV, Jedinstvenim pravilima CIM, Jedinstvenim pravilima CUV i Jedinstvenim pravilima CUI, primenjuje se na postojeće ugovore.

#### **Član 45.**

##### **Tekst Konvencije**

1. Konvencija je sastavljena na francuskom, nemačkom i engleskom jeziku. U slučaju spora, merodavan je tekst na francuskom jeziku.
2. Na predlog jedne od odnosnih država, Organizacija objavljuje zvanične prevode Konvencije na druge jezike ako je jedan od tih jezika zvanični jezik na teritoriji najmanje dve države članice. Ovi prevodi se rade u saradnji sa nadležnim službama odnosnih država članica.

**PROTOKOL**  
**o privilegijama i imunitetima Međuvladine organizacije**  
**za međunarodne železničke prevoze (OTIF)**

**Član 1.**

**Sudski, izvršni i rekvizicioni imunitet**

1. U okviru svoje službene delatnosti Organizacija uživa sudski i izvršni imunitet osim:
  - a) ako bi se Organizacija izričito odrekla imuniteta u nekom posebnom slučaju,
  - b) u slučaju građanske tužbe koju podigne treće lice,
  - c) u slučaju protivtužbe u neposrednoj vezi sa glavnom tužbom koju je podigla Organizacija,
  - d) u slučaju zabrane, na osnovu sudske odluke, na plate, zarade i ostale prinadležnosti koje Organizacija duguje nekom članu svog osoblja.
2. Imovina i ostala dobra Organizacije, bez obzira gde se nalaze, uživaju imunitet u odnosu na sve oblike rekvizicije, konfiskacije, sekvestra i druge oblike zabrane ili prinude, izuzev ukoliko je to privremeno potrebno radi sprečavanja udesa u vezi s motornim vozilima koja pripadaju Organizaciji ili koja saobraćaju za njene potrebe i istraga do kojih može da dođe zbog tih udesa.

**Član 2.**

**Zaštita od eksproprijacije**

Ako je eksproprijacija potrebna zbog javne koristi, treba preduzeti sve odgovarajuće mere kako bi se sprečilo da ona bude prepreka za obavljanje delatnosti Organizacije, i bez odlaganja uplatiti naknadu u odgovarajućem iznosu.

**Član 3.**

**Oslobađanje od poreza**

1. Svaka država članica oslobađa neposrednog poreza Organizaciju, njena dobra i prihode za obavljanje njene službene delatnosti. Kad Organizacija vrši kupovine ili koristi usluge znatne vrednosti koje su neophodne za obavljanje njene službene delatnosti i kada cena tih kupovina ili usluga obuhvata porez ili druge dažbine, države članice preduzimaju, uvek kada je to moguće, odgovarajuće mere u cilju oslobađanja od poreza ili drugih dažbina ili u cilju vraćanja tih iznosa.
2. Ne odobrava se nikakvo oslobađanje za poreze i takse koji predstavljaju samo naknadu za učinjene usluge.
3. Dobra, stečena u skladu sa tačkom 1. mogu se prodati, ustupiti ili koristiti samo pod uslovima koje utvrde države članice koje su odobrile oslobađanje.

**Član 4.**

**Oslobađanje od carina i dažbina**

1. Proizvodi koje uveze ili izveze Organizacija i koji su neophodni za obavljanje službene delatnosti, oslobođeni su svih uvoznih ili izvoznih carina i dažbina.

2. Nikakvo oslobađanje, u smislu ovog člana, ne odobrava se za kupovinu i uvoz dobara ili pružanje usluga za lične potrebe osoblja Organizacije.
3. Član 3., tačka 3. važi na odgovarajući način, za robu koja je uvezena u skladu sa tačkom 1.

#### **Član 5.**

##### **Službene delatnosti**

Službene delatnosti Organizacije u smislu ovog protokola su delatnosti koje odgovaraju ciljevima utvrđenim u članu 2. Konvencije.

#### **Član 6.**

##### **Novčane transakcije**

Organizacija može da prima i poseduje sve vrste novčanih sredstava, valute, gotov novac ili hartije od vrednosti. Ona može njima slobodno da raspolaže i da ih koristi u svrhe predviđene Konvencijom, kao i da poseduje račun u bilo kojoj valuti u onom obimu koji joj je potreban da odgovori svojim obavezama.

#### **Član 7.**

##### **Saopštenja**

Za svoja službena saopštenja i prenos svih svojih dokumenata, Organizacija se koristi postupkom koji je u istoj meri povoljan kao i postupak koji svaka država članica odobrava drugim srodnim međunarodnim organizacijama.

#### **Član 8.**

##### **Privilegije i imuniteti predstavnika država članica**

Predstavnici država članica uživaju, u vršenju svojih dužnosti i za vreme svojih službenih putovanja, sledeće privilegije i imunitete na teritoriji svake države članice:

- a) sudski imunitet, čak i posle završetka misije za radnje, uključujući i svoje pismene i usmene izjave, izvršene prilikom obavljanja dužnosti; taj imunitet se, međutim, ne daje u slučaju štete nastale zbog udesa prouzrokovanog motornim vozilom ili bilo kojim drugim prevoznim sredstvom koje pripada predstavniku države ili koje on vozi, ili u slučaju povrede propisa o saobraćaju koji se odnose na navedena prevozna sredstva;
- b) imunitet od hapšenja i pritvora, izuzev u slučaju kada su zatečeni u vršenju krivičnog dela;
- c) imunitet od zaplene ručnog prtljaga, izuzev u slučaju kada su zatečeni u vršenju krivičnog dela;
- d) nepovredivost svih zvaničnih spisa i dokumenata;
- e) oslobađanje za sebe lično i supružnika od svih mera koje ograničavaju ulazak i svih formalnosti u vezi s prijavljivanjem stranaca;
- f) iste olakšice u pogledu deviznih propisa ili propisa o menjanju valute kao što su olakšice koje se odobravaju predstavnicima stranih vlada u privremenoj službenoj misiji.

## Član 9.

### Privilegije i imuniteti osoblja Organizacije

Osoblje Organizacije uživa u vršenju svojih dužnosti sledeće privilegije i imunitete, na teritoriji svake države članice:

- a) sudski imuniteti za radnje, uključujući i pismene i usmene izjave, izvršene prilikom obavljanja dužnosti, i u granicama nadležnosti; taj imunitet, međutim, nema važnost u slučaju štete nastale zbog udesa prouzrokovanog motornim vozilom ili bilo kojim drugim prevoznim sredstvom koje pripada članu osoblja Organizacije ili koje on vozi, ili u slučaju povrede propisa o saobraćaju koji se odnose na navedena vozila; osoblje uživa ovaj imunitet i posle završetka službe u Organizaciji;
- b) nepovredivost svih zvaničnih spisa i dokumenata;
- c) iste izuzetke od odredaba koje ograničavaju useljavanje i propisuju prijavljivanje stranaca kao one koje se priznaju, po pravilu, osoblju međunarodnih organizacija; članovi porodice koji žive u zajedničkom domaćinstvu uživaju iste olakšice;
- d) oslobađanje od poreza na dohodak, zadržavajući pravo na uvođenje unutrašnjeg oporezivanja u korist Organizacije, plata, zarada i ostalih primanja, koje isplaćuje Organizacija; međutim, države članice imaju mogućnost da te plate, zarade i primanja uzmu u obzir prilikom izračunavanja visine poreza koji treba naplatiti na prihode iz drugih izvora; države članice nisu dužne da primenjuju to oslobađanje od poreza na penzije koje Organizacija isplaćuje svom ranijem osoblju ili njihovim nosiocima prava;
- e) iste privilegije u pogledu deviznih propisa koje se, po pravilu, priznaju osoblju međunarodnih organizacija;
- f) u slučaju međunarodne krize, iste olakšice prilikom repatrijacije za sebe i članove porodice koji žive u zajedničkom domaćinstvu, kao što su olakšice koje se, po pravilu, priznaju osoblju međunarodnih organizacija.

## Član 10.

### Privilegije i imuniteti stručnjaka

Stručnjaci koje Organizacija angažuje, uživaju, za vreme obavljanja svoje dužnosti pri Organizaciji ili prilikom izvršavanja naloga za nju, uključujući i službena putovanja koja obavljaju zbog tih dužnosti ili naloga, sledeće privilegije i imunitete, ukoliko su im ovi potrebni za ispunjavanje njihovih zadataka:

- a) sudski imunitet za radnje, uključujući i usmene i pismene izjave izvršene prilikom obavljanja dužnosti; taj imunitet međutim, nema dejstvo u slučaju štete nastale zbog udesa prouzrokovanog motornim vozilom ili bilo kojim drugim prevoznim sredstvom koje pripada stručnjaku ili koje on vozi, ili u slučaju povrede propisa o saobraćaju koji se odnose na navedena prevozna sredstva; stručnjaci uživaju taj imunitet i posle prestanka njihovih funkcija pri Organizaciji;
- b) nepovredivost svih zvaničnih spisa i dokumenata;
- c) devizne olakšice za prenos naknada;
- d) iste olakšice u pogledu ručnog prtljaga, koje se odobravaju osoblju stranih vlada u privremenoj službenoj misiji.

## **Član 11.**

### **Cilj odobrenih privilegija i imuniteta**

1. Privilegije i imuniteti predviđeni ovim protokolom ustanovljeni su isključivo da bi se, u svim okolnostima, obezbedilo slobodno funkcionisanje Organizacije i potpuna nezavisnost lica kojima su odobreni. Nadležni organi ukidaju svaki imunitet u svim slučajevima u kojima bi njegovo zadržavanje moglo da spreči podizanje tužbe i u kojima bi mogao da se ukine, a da se time ne naruši ostvarenje ciljeva zbog kojih je bio odobren.
2. Nadležni organi u smislu tačke 1. su:
  - a) organi država članica za svoje predstavnike,
  - b) Upravni odbor za Generalnog sekretara,
  - c) Generalni sekretar za ostalo osoblje, kao i za stručnjake koje Organizacija angažuje.

## **Član 12.**

### **Sprečavanje zloupotreba**

1. Nijedna odredba ovog protokola ne utiče na pravo svake države članice da preduzima sve potrebne mere predostrožnosti u interesu javne bezbednosti.
2. Organizacija stalno saraduje sa nadležnim organima država članica kako bi se olakšalo pravosuđu, obezbedilo poštovanje zakona i propisa država članica i sprečila svaka zloupotreba privilegija i imuniteta predviđenih ovim protokolom.

## **Član 13.**

### **Tretman sopstvenih državljana**

Nijedna država članica nije obavezna da odobri privilegije i imunitete navedene u ovom protokolu:

- a) u članu 8, izuzev pod d),
- b) u članu 9, izuzev pod a), b) i d),
- c) u članu 10, izuzev pod a) i b)

svojim državljanima ili licima koja imaju stalno boravište u toj državi.

## **Član 14.**

### **Dopunski sporazumi**

Organizacija može da zaključi sa jednom ili više država članica dopunske sporazume za primenu odredaba ovog protokola u odnosu na tu ili te države članice, kao i druge sporazume u cilju obezbeđenja dobrog funkcionisanja Organizacije.

**JEDINSTVENA PRAVILA ZA UGOVOR  
O MEĐUNARODNOM ŽELEZNIČKOM PREVOZU PUTNIKA  
(CIV–DODATAK A KONVENCIJE)**

**DEO I**

**Opšte odredbe**

**Član 1.**

**Područje primene**

1. Ova Jedinствena pravila važe za svaki ugovor o železničkom prevozu putnika uz naknadu ili besplatno kada se polazno mesto i odredište nalaze u dve različite države članice. Ovo važi bez obzira na sedište i nacionalnost strana u ugovoru o prevozu.
2. Kada međunarodni prevoz, koji je predmet samo jednog ugovora, uključuje prevoz drumom ili unutrašnjim vodenim putevima u unutrašnjem prevozu jedne države članice kao dopunu pograničnom prevozu, primenjuju se ova Jedinствena pravila.
3. Kada međunarodni prevoz, koji je predmet samo jednog ugovora, uključuje prevoz pomorskim putevima ili pogranični prevoz unutrašnjim vodenim putevima kao dopunu železničkom prevozu, primenjuju se ova Jedinствena pravila, ukoliko se prevoz pomorskim putevima ili unutrašnjim vodenim putevima odvija na linijama navedenim u Spisku linija propisanim članom 24, tačka 1. Konvencije.
4. Ova Jedinствena pravila se takođe primenjuju, kada je reč o odgovornosti prevoznika za smrt ili povredu putnika i za osobe koje prate pošiljku čiji prevoz je izvršen u skladu sa Jedinственим pravilima CIM.
5. Ova Jedinствena pravila se ne primenjuju na prevoze između stanica na području susednih država ako infrastrukturom ovih stanica upravlja jedan ili više vlasnika infrastrukture, ali podređenih samo jednoj od tih država.
6. Svaka država koja je ugovorna strana neke druge Konvencije o direktnom međunarodnom železničkom prevozu putnika, a koja je uporediva sa ovim Jedinственим pravilima može, pri podnošenju zahteva za pristup Konvenciji, izjaviti da će primenjivati ova Jedinствena pravila samo na delu infrastrukture koji se nalazi na njenoj teritoriji. Taj deo železničke infrastrukture mora biti jasno određen i povezan sa železničkom infrastrukturom države članice. Kada država da takvu izjavu ova Jedinствena pravila važe samo:
  - a) ako se u ugovoru o prevozu propisano polazište i odredište, kao i propisani put nalaze na navedenoj infrastrukturi, ili
  - b) ako navedena infrastruktura povezuje infrastrukturu dveju država članica i u ugovoru o prevozu je označena kao prevozni put za tranzitni prevoz.
7. Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 6. može uvek da povuče izjavu kod depozitara putem saopštenja. Povlačenje stupa na snagu po isteku roka od mesec dana nakon što je depozitar obavestio o tome države članice. Izjava prestaje da važi ako Konvencija navedena u tački 6, prvi stav, prestane da važi za tu državu.

## **Član 2.**

### **Izjava u pogledu odgovornosti u slučaju smrti i povrede putnika**

1. Svaka država može u svako doba, izjaviti da neće primenjivati sve odredbe Jedinistvenih pravila koja se odnose na odgovornost prevoznika u slučaju smrti i povrede putnika pri udesu koji je nastao na njenoj teritoriji, ako su žrtve udesa njeni državljani ili lica čije je uobičajeno boravište u toj državi.
2. Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 1. može je u svako doba povući, obaveštavajući o tome depozitara. Povlačenje izjave stupa na snagu mesec dana od dana kada je depozitar o tome obavestio države članice.

## **Član 3.**

### **Definicije**

Za svrhe ovih Jedinistvenih pravila izraz:

- a) "Prevoznik" označava ugovornog prevoznika sa kojim je putnik zaključio ugovor o prevozu, u skladu sa ovim Jedinistvenim pravilima ili uzastopnog prevoznika koji odgovara na osnovu tog ugovora;
- b) "Izvršni prevoznik" označava prevoznika koji nije zaključio ugovor o prevozu sa putnikom ili kome je prevoznik u skladu sa navedenim pod a) poverio izvršenje železničkog prevoza potpuno ili delimično;
- c) "Opšti uslovi prevoza" označavaju uslove prevoznika u obliku opštih uslova ili tarifa koje su pravno na snazi u svakoj državi članici i koji su zaključenjem ugovora o prevozu postali njegov sastavni deo;
- d) "Vozilo" označava automobil ili prikolicu prilikom prevoza putnika.

## **Član 4.**

### **Odstupanje**

1. Države članice mogu zaključiti sporazume koji predviđaju odstupanje od ovih Jedinistvenih pravila, za prevoze isključivo između dve stanice koje se nalaze sa obe strane granice, ako između njih i granice ne postoji druga stanica.
2. Za prevoze između dve države članice u tranzitu preko države koja nije članica, mogu države učesnice zaključiti sporazum koji odstupa od ovih Jedinistvenih pravila.
3. Poštujući ostale odredbe međunarodnog javnog prava dve ili više država članica mogu međusobno utvrditi uslove koji su obavezujući za prevoznika u prevozu putnika, prtljaga, životinja i vozila između ovih država.
4. Sporazumi u skladu sa tač. 1. do 3, kao i njihovo stupanje na snagu saopštavaju se Međuvladinoj organizaciji za međunarodne železničke prevoze. Generalni sekretar Organizacije o tome obaveštava države članice i zainteresovana preduzeća.

## **Član 5.**

### **Obavezno pravo**

Ukoliko ovim Jedinistvenim pravilima nije izričito dozvoljeno svaki ugovor koji direktno ili indirektno odstupa od ovih Jedinistvenih pravila ništavan je i bez pravnog značaja.

Nevažnost takvog ugovora ne uključuje nevažnost i ostalih odredaba ugovora o prevozu. Međutim, prevoznik može preuzeti veću odgovornost i obaveze nego što je predviđeno ovim Jedinostvenim pravilima.

## **DEO II**

### **Zaključenje i izvršenje ugovora o prevozu**

#### **Član 6.**

##### **Ugovor o prevozu**

1. Ugovorom o prevozu prevoznik se obavezuje da će putnike kao i u datom slučaju prtljag i vozilo prevesti do odredišta, a prtljag i vozilo isporučiti u odredište.
2. Ugovor o prevozu se potvrđuje sa jednom ili više prevoznih isprava koja se izdaju putniku. Međutim, na osnovu člana 9., nedostatak, neispravnost ili gubitak prevozne isprave neće uticati na postojanje ili važnost ugovora koji dalje podleže Jedinostvenim pravilima.
3. Prevozna isprava služi kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prevozu.

#### **Član 7.**

##### **Prevozna isprava**

1. Opštim uslovima prevoza određuju se oblik i sadržaj prevoznih isprava kao i jezik i pismo kojima treba da budu odštampane i ispunjene.
2. Na prevoznj ispravi moraju biti uneti, najmanje, sledeći podaci:
  - a) prevoznik ili prevozioci;
  - b) podatak da će za prevoz biti nadležna ova Jedinostvena pravila bez obzira na bilo kakvo dato odstupanje od toga; to se može označiti samo skraćenicom CIV;
  - c) svaki drugi podatak koji je potreban kao dokaz o zaključenom sadržaju ugovora o prevozu i koji omogućava putniku da se pozove na prava koja proizilaze iz tog ugovora.
3. Nakon prijema prevozne isprave putnik utvrđuje da li je ista izdata u skladu sa njegovim podacima.
4. Prevozna isprava se može prenositi ako ne glasi na ime i ako putovanje nije otpočelo.
5. Prevozna isprava se može izdati i elektronskim označavanjem podataka koji se mogu pretvoriti u čitljive pisane simbole. Postupak u označavanju i obradi podataka mora biti funkcionalno iste vrednosti, posebno u pogledu dokazne snage prevozne isprave koja je predstavljena tim podacima.

#### **Član 8.**

##### **Plaćanje i nadoknada cene prevoza**

1. Ukoliko između putnika i prevoznika nije drugačije dogovoreno, cena prevoza se plaća unapred.
2. Opštim uslovima prevoza utvrđuje se pod kojim uslovima se vrši nadoknada cene prevoza.

## **Član 9.**

### **Pravo na prevoz. Isključenje iz prevoza**

1. Putnik mora od početka putovanja da ima voznu kartu i da je pri pregledu pokaže. Opštim uslovima prevoza može se propisati sledeće:
  - a) putnik koji ne može da pokaže važeću voznu kartu, dužan je da plati pored cene vozne karte i dodatak;
  - b) putnik koji odbije da odmah plati iznos cene vozne karte ili dodatak može se isključiti iz prevoza;
  - c) da li se i pod kojim uslovima nadoknađuje dodatak.
2. Opštim uslovima prevoza se može propisati da se putnik koji:
  - a) predstavlja opasnost za sigurnost i red zaposlenih ili sigurnost saputnika,
  - b) uznemirava saputnike na nepodnošljiv načinisključi iz prevoza ili da se može, usput isključiti iz prevoza i da ova lica nemaju pravo na vraćanje iznosa cene njihove vozne karte niti prevoznine za prtljag.

## **Član 10.**

### **Ispunjavanje administrativnih formalnosti**

Putnik je dužan da se pridržava propisa carinskih i drugih državnih organa.

## **Član 11.**

### **Ukidanje i kašnjenje vozova. Gubitak veze**

Prevoznik je dužan, prema potrebi, da na voznoj karti potvrdi ukidanje voza ili gubitak veze.

## **DEO III**

### **Prevoz ručnog prtljaga, životinja, prtljaga i vozila**

#### **Glava I**

#### **Zajedničke odredbe**

## **Član 12.**

### **Predmeti i životinje koji se mogu primiti na prevoz**

1. Putnik ima pravo da sa sobom ponese predmete koji se lako nose (ručni prtljag) i žive životinje u skladu sa Opštim uslovima prevoza. Osim toga, putnik može sa sobom poneti i velike predmete u skladu sa posebnim odredbama u Opštim uslovima prevoza. Predmeti i životinje koji drugim putnicima mogu da smetaju ili da ih uznemiravaju ili pak da izazovu štetu, ne smeju se nositi sa sobom.
2. Putnik ima pravo da, kao prtljag, preda na prevoz predmete i životinje u skladu sa Opštim uslovima za prevoz.
3. Prevoznik može prilikom prevoza putnika dozvoliti i prevoz vozila u skladu sa posebnim odredbama u Opštim uslovima za prevoz.

4. Prevoz opasne robe kao ručnog prtljaga, prtljaga i prtljaga u ili na vozilima u skladu sa ovim Delom dozvoljen je samo u skladu sa Pravilnikom o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID).

### **Član 13.**

#### **Provera**

1. U slučaju osnovane sumnje u nepoštovanje uslova prevoza, prevoznik ima pravo da proveri da li predmeti (vučni prtljag, prtljag, vozila uključujući i njihov tovar) i životinje ispunjavaju uslove prevoza, osim ako zakon i propisi države u kojoj se provera treba obaviti, zabranjuju takvu proveru.

Putnik se mora pozvati da prisustvuje proveru. Ako se on ne pojavi ili se do njega ne može doći, prevoznik mora pozvati dva nezavisna svedoka.

2. Ukoliko se utvrdi da nisu poštovani uslovi prevoza, prevoznik ima pravo da od putnika zahteva da plati troškove provere.

### **Član 14.**

#### **Ispunjavanje administrativnih formalnosti**

Putnik je dužan da se pridržava propisa carinskih i drugih državnih organa kada u prevozu ima predmete (ručni prtljag, prtljag, vozila uključujući i njihov tovar) ili životinje. On treba da prisustvuje pregledu ovih predmeta, osim ako zakonom i propisima svake države nije drugačije predviđeno.

### **Glava II**

#### **Ručni prtljag i životinje**

### **Član 15.**

#### **Nadzor**

Putnik je dužan da sâm pazi na predmete i životinje koje nosi sa sobom.

### **Glava III**

#### **Prtljag**

### **Član 16.**

#### **Predaja**

1. Ugovorne obaveze u vezi sa prevozom prtljaga utvrđuju se prtljažnicom, koja se izdaje putniku.
2. Prema članu 22. nedostatak, neispravnost, ili gubitak prtljažnice ne utiče na postojanje niti važnost ugovora u vezi sa prevozom prtljaga za koji ostaju nadležna ova Jedinствена pravila.
3. Prtljažnica služi kao dokaz o predaji prtljaga, kao i o uslovima njegovog prevoza.
4. Ako nema dokaza o suprotnom, podrazumeva se da je prtljag prilikom primanja od strane prevoznika, očigledno bio u dobrom stanju i da broj komada i masa odgovaraju navodima u prtljažnici.

## **Član 17.**

### **Prtljažnica**

1. Opštim uslovima za prevoz utvrđuje se oblik i sadržaj prtljažnice kao i jezik i pismo u kojima treba da bude odštampana i ispunjena. Važi adekvatno i član 7. tačka 5.
2. Prtljažnica mora da sadrži najmanje sledeće podatke:
  - a) prevoznika ili prevoznike;
  - b) izjavu da su za prevoz, bez obzira na bilo kakvu klauzulu o odstupanju, nadležna ova Jedinствена pravila; to se može ostvariti samo oznakom CIV;
  - c) svaku drugu izjavu koja je neophodna za dokazivanje postojanja ugovornih obaveza kod prevoza prtljaga i koja omogućava putniku da se pozove na svoja prava koja proizilaze iz ugovora o prevozu.
3. Putnik je dužan da se prilikom prijema prtljažnice uveri da li je ona sastavljena prema njegovim navodima.

## **Član 18.**

### **Otpremljanje i prevoz**

1. Osim izuzetaka predviđenih Opštim uslovima za prevoz, prtljag se prima na prevoz samo ako se pokaže vozna karta koja važi najmanje do uputnog mesta prtljaga. U ostalim slučajevima otpremljanje prtljaga se vrši u skladu sa propisima mesta otpreme.
2. Ako Opšti uslovi za prevoz predviđaju da se prtljag može primiti na prevoz bez podnošenja vozne karte, odredbe Jedinствених pravila kojima se regulišu prava i obaveze putnika u odnosu na njihov prtljag primenjuju se po analogiji i na pošiljaoca prtljaga.
3. Prevoznik može otpremiti prtljag drugim vozom ili drugim prevoznim sredstvima i drugim prevoznim putem od ovog koji koristi putnik.

## **Član 19.**

### **Plaćanje prevoznine za prtljag**

Osim ako između putnika i prevoznika nije drugačije ugovoreno, prevoznina za prtljag se mora platiti prilikom predaje na prevoz.

## **Član 20.**

### **Obeležavanje prtljaga**

Putnik je dužan da na svakom komadu, na vidnom mestu, dovoljno postojano i jasno naznači:

- a) svoje ime i adresu,
- b) odredište.

## **Član 21.**

### **Pravo raspolaganja prtljagom**

1. Ako okolnosti to dozvoljavaju i ako to nije u suprotnosti sa propisima carinskih i drugih državnih organa, putnik može zahtevati da mu se prtljag vrati još u mestu predaje i, ako se to Opštim uslovima za prevoz zahteva, uz podnošenje vozne karte.
2. Opštim uslovima za prevoz mogu se propisati i druge odredbe u vezi sa pravom raspolaganja prtljagom, posebno izmena odredišta i povodom toga mogući finansijski troškovi za putnika.

## **Član 22.**

### **Izdavanje**

1. Prtljag se izdaje uz povraćaj prtljažnice i, prema potrebi, uz plaćanje troškova koji terete pošiljku. Prevoznik ima pravo, ali nije dužan, da proveri, da li imalac prtljažnice ima pravo da podigne prtljag.
2. Izdavanje prtljaga imaocu prtljažnice, ukoliko se obavlja u skladu sa propisima koji važe u stanici izdavanja, izjednačeno je sa:
  - a) predajom prtljaga carinskim ili poreskim organima u njihova otpravništva ili skladišta kad se ova nalaze pod nadzorom prevoznika;
  - b) poveravanjem živih životinja trećim licima.
3. Imalac prtljažnice može zahtevati izdavanje prtljaga u odredištu, po isteku ugovorenog vremena ili vremena koje je potrebno za ispunjenje formalnosti koje zahtevaju carinski ili drugi državni organi.
4. Ako se ne podnese prtljažnica, prevoznik će izdati prtljag samo onome ko dokaže svoje pravo; ako dokaz izgleda nedovoljan, prevoznik može zahtevati jemstvo.
5. Prtljag se izdaje u odredištu za koje je bio otpravljen.
6. Imalac prtljažnice kome se prtljag ne izda saglasno tački 3, može zahtevati da mu se na prtljažnici potvrdi dan i čas kada je zahtevao izdavanje.
7. Imalac prava može da odbije prijem prtljaga ako prevoznik ne udovolji njegovom zahtevu da se obavi pregled prtljaga u cilju utvrđivanja štete za koju on tvrdi da postoji.
8. U svemu ostalom, izdavanje prtljaga se vrši saglasno propisima koji važe u stanici koja vrši izdavanje.

## **Glava IV**

### **Vozila**

## **Član 23.**

### **Uslovi prevoza**

Posebnim odredbama za prevoz vozila u Opštim uslovima prevoza utvrđeni su posebno uslovi za prijem na prevoz, otpravljanje, utovar i prevoz, istovar i izdavanje vozila kao i obaveze putnika.

## **Član 24.**

### **Potvrda o prevozu**

1. Ugovorne obaveze koje se odnose na prevoz vozila moraju se utvrditi potvrdom o prevozu koja se izdaje putniku. Potvrda o prijemu može biti deo prevozne isprave odnosno vozne karte.
2. Posebnim odredbama za prevoz vozila u Opštim uslovima za prevoz utvrđuje se oblik i sadržaj potvrde o prijemu, kao i jezik i pismo na kojima treba da bude odštampana i ispunjena. Važi adekvatno i član 7. tačka 5.
3. Potvrda o prijemu mora da sadrži, najmanje, sledeće podatke:
  - a) prevoznika ili prevoznike;
  - b) izjavu da su za prevoz, bez obzira na bilo kakvu klauzulu o odstupanju, nadležna ova Jedinствена pravila; to se može ostvariti samo oznakom CIV;
  - c) svaku drugu izjavu koja je neophodna za dokazivanje postojanja ugovornih obaveza kod prevoza vozila i koji omogućavaju putniku da se pozove na svoja prava koja proizilaze iz ugovora o prevozu.
4. Putnik je dužan da se, prilikom prijema potvrde o prevozu, uveri da li je ona sastavljena prema njegovim navodima.

## **Član 25.**

### **Nadležno pravo**

Sa izuzetkom odredaba ove glave, za vozila se primenjuju odredbe u vezi sa prevozom prtljaga Glava III.

## **DEO IV**

### **Odgovornost prevoznika**

#### **Glava I**

#### **Odgovornost za smrt i povrede putnika**

## **Član 26.**

### **Osnov odgovornosti**

1. Prevoznik je odgovoran za štetu nastalu usled smrti, ranjavanja ili svake druge telesne ili duševne povrede putnika, prouzrokovanih nekim udesom u toku železničkog prevoza, koji se desio za vreme dok se putnik nalazio u železničkom vozilu, ulazio ili izlazio iz vozila, nezavisno od toga koja se železnička infrastruktura koristila.
2. Prevoznik se oslobađa ove odgovornosti:
  - a) ako je udes bio prouzrokovan okolnostima izvan obavljanja prevoza koje prevoznik, i pored potrebnog nastojanja imajući u vidu osobenost slučaja, nije mogao da izbegne niti da otkloni njihove posledice;
  - b) ukoliko je udes nastupio krivicom putnika;
  - c) ako je udes nastao usled ponašanja nekog trećeg lica, koje prevoznik, i pored potrebnog nastojanja imajući u vidu osobenost slučaja, nije mogao da izbegne niti da otkloni njegove posledice; neko drugo preduzeće koje koristi

istu železničku infrastrukturu ne smatra se trećim licem; to ne utiče na pravo na regres.

3. Ako je udes nastao usled ponašanja nekog trećeg lica i ako odgovornost prevoznika nije sasvim isključena u skladu sa tačkom 2. pod c), on odgovara za celokupnu štetu u granicama Jedinstvenih pravila i bez prava na eventualnu žalbu protiv trećeg lica.
4. Prema jedinstvenim pravilima prevoznik ne odgovara za slučajeve koji nisu predviđeni u tački 1.
5. Ukoliko prevoz, koji je predmet jednog jedinog ugovora o prevozu, obavlja više uzastopnih prevoznika, prevoznik koji je obavezan na osnovu ugovora o prevozu da osigura prevoznu uslugu u toku koje se dogodi udes, biće odgovoran u slučaju smrti i povrede putnika. Ako je prevoznu uslugu osigurao izvršni prevoznik, a ne prevoznik, oba prevoznika odgovaraju za celokupnu štetu u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima.

#### **Član 27.**

##### **Naknada štete u slučaju smrti**

1. U slučaju smrti putnika, naknada štete obuhvata:
  - a) neophodne troškove nastale usled smrti, naročito za prevoz tela i pogrebne troškove;
  - b) ako smrt nije nastupila odmah, naknadu štete navedenu u članu 28.
2. Ako su smrću putnika lica prema kojima je putnik imao ili bi trebalo da ima u budućnosti zakonske obaveze izdržavanja lišena svoje potpore, treba isto tako i ta lica obešteti za taj gubitak. Pravo na tužbu za naknadu štete licima prema kojima putnik ima obavezu izdržavanja koja se ne zasniva na zakonu, reguliše se unutrašnjim pravom.

#### **Član 28.**

##### **Naknada štete u slučaju povrede**

U slučaju ranjavanja, ili svake druge telesne ili duševne povrede putnika, naknada štete obuhvata:

- a) neophodne troškove, naročito lečenja i prevoza;
- b) naknadu prouzrokovane štete zbog potpune ili delimične nesposobnosti za rad, ili zbog povećanja potreba.

#### **Član 29.**

##### **Naknada štete za ostale telesne povrede**

Unutrašnjim pravom se određuje da li je i u kojoj meri prevoznik dužan da nadoknadi i druge štete za telesne povrede osim onih koje su predviđene u čl. 27. i 28.

#### **Član 30.**

##### **Oblik i ograničenje naknade štete u slučaju smrti i povrede**

1. Naknada štete predviđene u članu 27. tačka 2. i članu 28. pod b) moraju se platiti u novcu. Međutim, ako unutrašnje pravo dozvoljava davanje rente, ona se

može dodeliti kada oštećeni putnik ili imaoci prava navedeni u članu 27. tačka 2. to zahtevaju.

2. Visina naknade štete koja se plaća prema tački 1. određuje se unutrašnjim pravom. Međutim, kod primene Jedinstvenih pravila najveći iznos koji se ima platiti u novcu ili u godišnjoj renti koja odgovara tom iznosu, po svakom putniku, utvrđuje se na 175 000 obračunskih jedinica u slučaju da unutrašnje pravo predviđa ograničenje u manjem iznosu.

### **Član 31.**

#### **Druga prevozna sredstva**

1. Pod rezervom tačke 2. odredbe o odgovornosti u slučaju smrti ili povrede putnika, ne primenjuju se na štete nastale za vreme prevoza, koji u skladu sa ugovorom o prevozu, nije izvršen železnicom.
2. Međutim, ako se železnička vozila prevoze feribotom, odredbe o odgovornosti u slučaju smrti i povrede putnika primenjuju se na štete predviđene u članu 26. tačka 1. i članu 33. tačka 1, prouzrokovane nekim udesom u vezi sa železničkim prevozom, koji se desio dok se putnik nalazio u odnosnom vozilu, odnosno ulazio ili izlazio iz tog vozila.
3. Ako je železnički prevoz, zbog izuzetnih okolnosti, privremeno obustavljen i putnici se prevoze drugim prevoznim sredstvom, prevoznik je odgovoran u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima.

### **Glava II**

#### **Odgovornost u slučaju nepridržavanja reda vožnje**

### **Član 32.**

#### **Odgovornost u slučaju ukidanja, kašnjenja ili izgubljene veze**

1. Prevoznik je odgovoran putniku za štetu koja nastane zbog ukidanja, kašnjenja ili izgubljene veze, kada putnik ne može da nastavi svoje putovanje istog dana ili ako se u datim okolnostima ne može na racionalan način nastaviti putovanje. Obeštećenja obuhvataju razuman iznos troškova za smeštaj i obaveštavanje osoba koje očekuju putnika.
2. Prevoznik se oslobađa odgovornosti ako je ukidanje, kašnjenje ili gubljenje veze posledica nekog od sledećih uzroka:
  - a) okolnosti koje su van železničkog prevoza, koje prevoznik uprkos uložnim naporima zbog posebnih okolnosti slučaja, nije mogao izbeći niti sprečiti posledice,
  - b) greške putnika, ili
  - c) ponašanja trećeg lica, koje prevoznik i pored potrebnog nastojanja imajući u vidu osobenost slučaja, nije mogao da izbegne niti da otkloni njegove posledice; drugo preduzeće koje koristi istu železničku infrastrukturu ne smatra se trećim licem; ovo ne utiče na pravo na regres.
3. Unutrašnjim pravom se utvrđuje da li i u kojoj meri prevoznik mora da nadoknadi štetu, osim one opisane u tački 1. Ovo ne utiče na član 44.

### **Glava III**

## **Odgovornost za ručni prtljag, životinje, prtljag i vozila**

### **Odsek 1**

#### **Ručni prtljag i životinje**

#### **Član 33.**

##### **Odgovornost**

1. U slučaju smrti i povrede putnika prevoznik odgovara i za štetu koja je nastala zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja predmeta koje je putnik imao na sebi ili kod sebe kao ručni prtljag; ovo takođe važi i za životinje koje je putnik poveo sa sobom. Član 26. se primenjuje po analogiji.
2. Prevoznik odgovara za štete zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja predmeta, ručnog prtljaga ili životinja, za koje prema članu 15. nadzor vrši i putnik, samo u slučaju svoje krivice. Ostali članovi Dela IV, sa izuzetkom člana 51. i Dela VI ne primenjuju se u ovom slučaju.

#### **Član 34.**

##### **Ograničenje iznosa odštete u slučaju gubitka ili oštećenja predmeta**

Ukoliko prevoznik odgovara na osnovu člana 33. tačka 1. najveći iznos za nadoknadu štete po svakom putniku se ograničava na 1 400 obračunskih jedinica.

#### **Član 35.**

##### **Oslobađanje od odgovornosti**

Prevoznik ne snosi odgovornost prema putniku za štetu nastalu u slučaju kada se putnik ne pridržava obaveza prema propisima carinskih i drugih državnih organa.

### **Odsek 2**

#### **Prtljag**

#### **Član 36.**

##### **Osnov odgovornosti**

1. Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga od preuzimanja na prevoz do izdavanja, kao i za zakašnjenje u isporuci.
2. Prevoznik se oslobađa ove odgovornosti, ako je gubitak, oštećenje ili zakasnela isporuka prouzrokovana krivicom putnika, nekim njegovim zahtevom koji nije zasnovan na krivici prevoznika, posebnom manom prtljaga ili okolnostima koje prevoznik nije mogao da izbegne, niti da otkloni njihove posledice.
3. Prevoznik se oslobađa ove odgovornosti ako je gubitak ili oštećenje nastalo zbog posebne opasnosti koja je u vezi sa jednom ili više dole navedenih činjenica:
  - a) nedostajanje pakovanja ili nedovoljno pakovanje;

- b) posebna priroda prtljaga;
- c) predaja na prevoz predmeta isključenih od prevoza.

### **Član 37.**

#### **Teret dokazivanja**

1. Dokazivanje da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci prouzrokovano jednom od činjenica predviđenih u članu 36. tačka 2, pada na teret prevoznika.
2. Ako prevoznik utvrdi da je, s obzirom na okolnosti, gubitak ili oštećenje moglo nastati zbog jedne ili više posebnih opasnosti predviđenih u članu 36. tačka 3, pretpostavlja se da je šteta nastala usled tih opasnosti. Imalac prava, međutim, zadržava pravo dokazivanja da šteta nije, potpuno ili delimično, nastala zbog neke od tih opasnosti.

### **Član 38.**

#### **Uzastopni prevoznici**

Ako prevoz, koji je predmet jednog jedinog ugovora o prevozu, obavlja više uzastopnih prevoznika, svaki naredni prevoznik, samim činom preuzimanja prtljaga sa prtljažnicom ili vozila sa potvrdom o prevozu, postaje strana u ugovoru o prevozu, s obzirom na otpremu prtljaga ili prevoza vozila u skladu sa uslovima iz prtljažnice ili potvrde o prevozu i preuzima obaveze koje iz toga proizlaze.

### **Član 39.**

#### **Izvršni prevoznik**

1. Kada prevoznik poveri prevoz, potpuno ili delimično, izvršnom prevozniku bilo da je na osnovu ugovora o prevozu za to ovlašćen ili ne, prevoznik ipak ostaje odgovoran za ukupan prevoz.
2. Sve odredbe ovih Jedinistvenih pravila prema kojima se utvrđuje odgovornost prevoznika, važe i za odgovornost izvršnog prevoznika za prevoz koji on obavlja. Čl. 48. i 52. se primenjuju ako se povede postupak protiv službenih lica ili bilo kojih drugih lica koje koristi izvršni prevoznik u obavljanju prevoza.
3. Svaki poseban ugovor kojim prevoznik preuzima obaveze koje ne nameću ova Jedinistvena pravila ili se odriče prava koja mu na osnovu Jedinistvenih pravila pripadaju, tiče se izvršnog prevoznika samo ako je on to izričito i u pisanom obliku prihvatio. Nezavisno od toga da li je izvršni prevoznik to prihvatio ili ne, prevoznik ostaje vezan sa tim obavezama ili odricanjem prava koja proizilaze iz tog posebnog ugovora.
4. Kada su i prevoznik i izvršni prevoznik odgovorni i do mere u kojoj su odgovorni, njihova odgovornost je solidarna.
5. Ukupan iznos odštete koju plaća prevoznik, izvršni prevoznik i njegovo osoblje kao i druga lica čije usluge on koristi u vršenju prevoza, ne mogu da premaše iznose predviđene ovim Jedinistvenim pravilima.
6. Ovaj član ne utiče na prava naknade koja mogu postojati između prevoznika i izvršnog prevoznika.

## **Član 40.**

### **Pretpostavka o gubitku**

1. Imalac prava može, bez pružanja drugih dokaza, smatrati da je komad prtljaga izgubljen ako mu nije izdat ili stavljen na raspolaganje u roku od četrnaest dana od zahteva za izdavanje prema članu 22. tačka 3.
2. Ako se komad koji se smatra izgubljenim pronađe u roku od godinu dana od zahteva za izdavanje, prevoznik mora o tome izvestiti imaoća prava, ako je njegova adresa poznata ili se može pronaći.
3. U roku od trideset dana po prijemu izveštaja prema tački 2., imalac prava može zahtevati da mu se komad izda. U tom slučaju, on mora da plati troškove prevoza komada od mesta otpravljanja do mesta u kojem se vrši isporuka i da vrati primljenu odštetu po odbitku troškova koji su eventualno bili obuhvaćeni tom odštetom. On ipak zadržava pravo na odštetu zbog zakašnjenja u isporuci prema članu 43.
4. Ako se pronađeni komad ne zatraži u roku predviđenom u tački 3, ili ako je komad pronađen tek po isteku jedne godine od zahtevanog izdavanja, prevoznik njime raspolaže prema zakonima i propisima mesta u kome se prtljag nalazi.

## **Član 41.**

### **Odšteta u slučaju gubitka**

1. U slučaju potpunog ili delimičnog gubitka prtljaga, prevoznik je dužan da, bez ikakve druge naknade štete, plati:
  - a) ako je visina štete dokazana, odštetu u toj visini, ali najviše 80 obračunskih jedinica za svaki kilogram bruto mase koji nedostaje ili 1 200 obračunskih jedinica po komadu;
  - b) ako visina štete nije dokazana, paušalnu odštetu od 20 obračunskih jedinica za svaki kilogram bruto mase koji nedostaje ili 300 obračunskih jedinica po komadu.

Način obeštećenja po kilogramu ili po komadu, utvrđuje se Opštim uslovima prevoza.

2. Prevoznik je, pored toga, dužan da vrati prevozninu kad i ostale iznose plaćene u vezi sa prevozom izgubljenog komada prtljaga.

## **Član 42.**

### **Odšteta u slučaju oštećenja**

1. U slučaju oštećenja prtljaga prevoznik je dužan da, bez ikakve druge naknade štete, plati odštetu koja odgovara umanjenju vrednosti prtljaga.
2. Odšteta ne može premašiti:
  - a) ako je ceo prtljag oštećenjem izgubio vrednost, iznos koji bi se morao platiti u slučaju potpunog gubitka;
  - b) ako je samo jedan deo prtljaga oštećenjem izgubio vrednost, iznos koji bi se morao platiti u slučaju gubitka oštećenog dela.

### **Član 43.**

#### **Odšteta u slučaju zakašnjenja u isporuci**

1. U slučaju zakašnjenja u isporuci, prevoznik je dužan da za svaka otpočeta dvadeset četiri sata, računajući od zahteva za izdavanje, ali najviše za četrnaest dana, plati:
  - a) ako imalac prava dokaže štetu, uključujući i oštećenje, odštetu u visini štete, ali najviše 0,80 obračunskih jedinica za svaki kilogram bruto mase prtljaga ili 14 obračunskih jedinica po komadu, izdatog sa zakašnjenjem;
  - b) ako imalac prava ne dokaže štetu, paušalnu odštetu od 0,14 obračunskih jedinica za svaki kilogram bruto mase prtljaga ili 2,80 obračunskih jedinica po komadu, izdatog sa zakašnjenjem.
2. U slučaju potpunog gubitka prtljaga, odšteta predviđena u tački 1. ne može se platiti pored odštete iz člana 41.
3. U slučaju delimičnog gubitka prtljaga odšteta predviđena u tački 1. plaća se za deo koji nije izgubljen.
4. U slučaju oštećenja prtljaga koje nije nastalo zbog zakašnjenja u isporuci, odšteta predviđena u tački 1. plaća se, prema slučaju, pored odštete iz člana 42.
5. Odšteta predviđena u tački 1. zajedno sa odštetom iz čl. 41. i 42. ne može ni u kom slučaju biti veća od odštete koju bi trebalo platiti u slučaju potpunog gubitka prtljaga.

### **Odsek 3**

#### **Vozila**

### **Član 44.**

#### **Odšteta u slučaju zakašnjenja**

1. U slučaju zakašnjenja prilikom utovara koje je prouzrokovao prevoznik, odnosno zakašnjenja kod izdavanja vozila, prevoznik je dužan da plati, kada imalac prava dokaže da je zbog toga nastala šteta, odštetu čiji iznos ne može premašiti prevozninu.
2. Ako imalac prava odustane od ugovora o prevozu, u slučaju zakašnjenja prilikom utovara koje je prouzrokovao prevoznik, iznos prevoznine vraća se imaocu prava. Osim toga, imalac prava može da zahteva, kada dokaže da je šteta nastala usled tog zakašnjenja, odštetu čiji iznos ne može premašiti prevozninu.

### **Član 45.**

#### **Odšteta u slučaju gubitka**

U slučaju potpunog ili delimičnog gubitka vozila, odštetu koja mora da se plati imaocu prava za dokazanu štetu, izračunava se na osnovu uobičajene vrednosti vozila i ne može da bude veća od 8 000 obračunskih jedinica. Prikolica sa ili bez tovara smatra se kao jedno vozilo.

## **Član 46.**

### **Odgovornost u pogledu drugih predmeta**

1. Za predmete smeštene u vozilu ili predmete koji se nalaze u sanducima (na primer, prtljag u sanduku ili skije, a koji su pričvršćeni na vozilo, prevoznik odgovara za štetu samo u slučaju svoje krivice. Ukupna odšteta ne može da premaši 1 400 obračunskih jedinica.
2. Za predmete pričvršćene na vozilo sa spoljne strane uključujući i sanduke prema tački 1, prevoznik odgovara u pogledu tih predmeta smeštenih izvan vozila samo ako se dokaže da je gubitak ili šteta rezultat propusta koji je učinio prevoznik, bilo s namerom da izazove taj gubitak ili štetu, bilo zbog nemara i znajući da će verovatno doći do tog gubitka ili štete.

## **Član 47.**

### **Merodavno pravo**

Sa izuzetkom odredaba ovog odseka, odredbe o odgovornosti za prtljag iz odseka 2, primenjuju se i za vozila.

## **GLAVA IV**

### **Zajedničke odredbe**

## **Član 48.**

### **Gubitak prava na ograničenje odgovornosti**

Ograničenje odgovornosti propisano ovim Jedinostvenim pravilima kao i odredbe unutrašnjeg prava kojima se odštete ograničavaju na određen iznos, ne primenjuju se ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta prevoznika učinjenih bilo s namerom da prouzrokuje takvu štetu, bilo nepromišljeno i znajući da će takva šteta verovatno nastati.

## **Član 49.**

### **Preračunavanje i kamata**

1. Ako za izračunavanje odštete treba preračunati iznose u stranoj valuti, to preračunavanje se obavlja po kursu koji važi na dan i u mestu plaćanja odštete.
2. Imalac prava može zahtevati kamatu na odštetu koja iznosi pet posto godišnje počev od dana podnošenja reklamacije prema članu 54, ili ako reklamacije nije bilo, od dana podizanja tužbe.
3. Međutim, za odštete koje se duguju prema čl. 27. i 28. kamata teče tek od dana kada su nastale okolnosti na osnovu kojih je određen iznos odštete, ako je taj dan posle dana podnošenja reklamacije ili podizanja tužbe.
4. Kod prevoza prtljaga kamata se plaća samo ako odštete premašuju 16 obračunskih jedinica po prtljažnici.
5. Kod prevoza prtljaga ako imalac prava, u određenom roku, ne dostavi isprave kojima dokazuje svoje pravo i koje su potrebne za konačno rešenje reklamacije, kamata ne teče za vreme od isteka ovog roka do stvarne predaje isprave.

## **Član 50.**

### **Odgovornost u slučaju nuklearnih udesa**

Prevoznik se oslobađa odgovornosti na osnovu Jedinistvenih pravila ako je šteta prouzrokovana nuklearnim udesom i ako je, prema zakonima i propisima jedne države kojima se reguliše odgovornost u oblasti nuklearne energije, za ovu štetu odgovoran korisnik nuklearnog uređaja ili neko drugo odgovorno lice.

## **Član 51.**

### **Lica za koja odgovara prevoznik**

Prevoznik odgovara za svoje radnike i za druga lica koja koristi pri obavljanju prevoza, ukoliko ti radnici i druga lica deluju u okviru svojih dužnosti. Preduzeća koja upravljaju infrastrukturom preko koje se obavlja prevoz, važe za lica čije usluge prevoznik koristi za obavljanje prevoza.

## **Član 52.**

### **Ostale tužbe**

1. U svim slučajevima u kojima se primenjuju Jedinistvena pravila, svaka tužba zbog odgovornosti, po bilo kom osnovu, može se podići protiv prevoznika samo pod uslovima i u granicama predviđenim ovim pravilima.
2. Isto važi i za svaku tužbu koja se podiže protiv službenika i drugih lica za koje prevoznik odgovara na osnovu člana 51.

## **Deo V**

### **Odgovornost putnika**

## **Član 53.**

### **Posebne osnove za odgovornost**

Putnik odgovara prevozniku za sve štete

- a) nastale kao rezultat neispunjavanja obaveza koje proizlaze iz
  - 1) čl. 10, 14. i 20.,
  - 2) posebnih odredaba za prevoz vozila sadržanim u Opštim uslovima za prevoz,
  - 3) Pravilnika o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID)
- b) izazvane predmetima ili životinjama koje ima sa sobom,

osim ako ne dokaže da je gubitak ili šteta izazvana okolnostima koje on nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti, uprkos ponašanju savesnog putnika. Ova odredba ne utiče na odgovornost putnika u skladu sa čl. 26. i 33. tačka 1.

**Deo VI**  
**Ostvarivanje prava**

**Član 54.**

**Utvrđivanje delimičnog gubitka ili oštećenja**

1. Ako prevoznik otkrije ili posumnja da postoji delimičan gubitak ili oštećenje predmeta i vozila koje prevozi i za koje je odgovoran, ili ako imalac prava to tvrdi, prevoznik je dužan da odmah i ako je to moguće u prisustvu imaoca prava, sastavi zapisnik kojim se utvrđuje, prema vrsti štete, stanje predmeta i po mogućnosti visina štete, njen uzrok i vreme kada se dogodila.
2. Jedan primerak zapisnika daje se besplatno imaocu prava.
3. Ako imalac prava ne prihvata činjenice utvrđene u zapisniku, on može zahtevati da se stanje prtljaga i vozila, kao i uzrok i iznos štete utvrde uz pomoć veštaka koga imenuju strane ili sud. Postupak se sprovodi prema zakonima i propisima države u kojoj se vrši utvrđivanje.

**Član 55.**

**Reklamacije**

1. Reklamacije koje se odnose na odgovornost prevoznika u slučaju smrti ili povrede putnika, moraju se pismeno uputiti prevozniku protiv koga se pokreće postupak. U slučaju prevoza na osnovu jednog ugovora, a koji obavlja nekoliko uzastopnih prevoznika, reklamacije se, takođe, mogu uputiti prvom ili poslednjem prevozniku kao i prevozniku koji ima glavno mesto poslovanja ili poslovnicu ili agenciju u državi stalnog ili uobičajenog boravka putnika.
2. Ostale reklamacije koje se odnose na ugovor o prevozu moraju se pismeno uputiti prevozniku naznačenom u članu 56, tač. 2. i 3.
3. Isprave koje imalac prava treba da priloži uz reklamaciju, moraju se podneti u originalu ili u prepisu koji mora biti propisno overen, ako prevoznik to zahteva. Prilikom rešavanja reklamacije prevoznik može zahtevati da mu se vrate vozne karte, prtljažnice i potvrde o prijemu.

**Član 56.**

**Prevoznici protiv kojih se može podizati tužba**

1. Tužba koja je zasnovana na odgovornosti prevoznika za smrt i povrede putnika može se podići samo protiv odgovornog prevoznika u smislu člana 26, tačke 5.
2. Sa izuzetkom tačke 4, ostale tužbe koje mogu podići putnici na osnovu ugovora o prevozu, mogu se podizati protiv prvog prevoznika, poslednjeg prevoznika ili prevoznika koji je obavljao deo prevoza i kod koga se desio slučaj koji daje osnov za tužbu.
3. Kada prevoz obavlja nekoliko uzastopnih prevoznika, prevoznik koji mora isporučiti prtljag ili vozilo, mora biti, uz njegov pristanak upisan na prtljažnici ili potvrdi o prevozu, a postupak se može povesti protiv njega, saglasno tački 2., čak i ako nije primio prtljag ili vozilo.
4. Tužba radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovu ugovora o prevozu može se podizati protiv prevoznika koji je naplatio taj iznos ili protiv prevoznika u čiju je korist bio naplaćen.

5. Pored prevoznika koji su označeni u tač. 2. i 4. tužba se može podizati i protiv nekog drugog prevoznika, ako se podnosi kao protivtužba ili kao prigovor u postupku koji se odnosi na glavnu tužbu zasnovanu na istom ugovoru o prevozu.
6. U meri u kojoj se ova Jedinствена pravila odnose na izvršne prevoznike, može se i protiv njih podizati tužba.
7. Ako tužilac ima pravo da bira između više prevoznika, njegovo pravo izbora gasi se čim je podignuta tužba protiv jednog od njih; ovo važi, takođe, ako tužilac ima izbor između jednog ili više prevoznika i izvršnog prevoznika.

## **Član 57.**

### **Nadležni sud**

1. Tužbe zasnovane na Jedinственим pravilima mogu se podizati kod sudova država članica određenim ugovorom među stranama, ili kod sudova država članica na čijoj teritoriji tuženi ima stalno ili uobičajeno boravište ili glavno mesto poslovanja ili poslovnicu ili agenciju koja je zaključila ugovor o prevozu. Kod drugih sudova tužba se ne može podizati.
2. Ako je postupak zasnovan na ovim Jedinственим pravilima u toku pred sudom nadležnim prema tački 1. ili ako je u tom sporu presudu doneo sud, ne može se podizati nijedna nova tužba između istih strana po istoj osnovi, osim ako presuda suda pred kojim je podignuta prva tužba nije pravosnažna u državi u kojoj se podiže nova tužba.

## **Član 58.**

### **Gašenje prava na tužbu za smrt i povrede**

1. Svaka tužba imaoca prava zasnovana na odgovornosti prevoznika za smrt i povrede putnika gasi se, ako imalac prava ne prijavi udes putnika u roku od 12 meseci pošto je saznao za štetu, jednom od prevoznika kojem se može podneti reklamacija prema članu 55. tačka 1.

Ako imalac prava prijavi usmeno udes prevozniku, ovaj je dužan da mu izda potvrdu o usmenoj prijavi.

2. Međutim, pravo na tužbu se ne gasi:
  - a) ako je u roku predviđenom u tački 1. imalac prava podneo reklamaciju jednom od prevoznika navedenih u članu 55. tačka 1;
  - b) ako je u roku predviđenom u tački 1. odgovorni prevoznik doznao za udes putnika na neki drugi način;
  - c) ako udes nije bio prijavljen, ili je bio prijavljen kasno, zbog okolnosti koje se ne mogu pripisati imaocu prava;
  - d) ako imalac prava dokaže da se udes dogodio krivicom prevoznika.

## **Član 59.**

### **Gašenje prava na tužbu kod prevoza prtljaga**

1. Prijemom prtljaga od strane imaoca prava prestaje svako pravo na tužbu protiv prevoznika koje nastaje iz ugovora o prevozu, u slučaju delimičnog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci.
2. Međutim, pravo na tužbu se ne gasi:

- a) u slučaju delimičnog gubitka ili oštećenja, ako je
  - 1) gubitak ili oštećenje utvrđeno prema članu 54. pre nego što je imalac prava primio prtljag;
  - 2) utvrđivanje koje je trebalo izvršiti prema članu 5 bilo propušteno samo krivicom prevoznika;
- b) u slučaju štete koja se spolja nije mogla primetiti, a utvrđena je pošto je imalac prava preuzeo prtljag, ako on:
  - 1) zahteva utvrđivanje prema članu 54. odmah posle otkrića štete, a najkasnije u roku od tri dana od preuzimanja prtljaga, i
  - 2) dokaže, sem toga da se šteta dogodila u vremenu od prijema na prevoz do izdavanja;
- c) u slučaju zakašnjenja u isporuci, ako imalac prava u roku od dvadeset jednog dana podnese zahtev jednom od prevoznika navedenih u članu 56. tačka 3;
- d) ako imalac prava dokaže da je šteta prouzrokovana namerno ili usled krajnje nepažnje prevoznika.

## **Član 60.**

### **Zastarevanje**

1. Tužbe za naknadu štete zasnovane na odgovornosti prevoznika za smrt i povrede putnika zastarevaju:
  - a) ako se tiče putnika, za tri godine od prvog dana posle udesa;
  - b) što se tiče drugih imalaca prava, za tri godine od prvog dana po smrti putnika, s tim da ovaj rok ne može biti duži od pet godina od prvog dana posle udesa.
2. Ostale tužbe koje nastaju iz ugovora o prevozu zastarevaju za godinu dana. Međutim, rok zastarevanja iznosi dve godine za tužbe zbog štete nastale usled radnji, odnosno propusta učinjenih bilo s namerom da se prouzrokuje takva šteta, bilo nepromišljeno i sa svešću da će takva šteta verovatno nastati.
3. Zastarevanje predviđeno u tački 2. počinje da teče kod tužbe:
  - a) za naknadu štete zbog potpunog gubitka - od četrnaestog dana po isteku roka predviđenog u članu 22. tačka 3;
  - b) za naknadu štete zbog delimičnog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci - od dana izdavanja;
  - c) u svim drugim slučajevima koji se odnose na prevoz putnika - od dana isteka važenja vozne karte.Dan naznačen kao početak zastarevanja nikad se ne računa u taj rok.
4. Ako je prevozniku podneta reklamacija prema članu 55. sa potrebnim ispravama kojima se dokazuje pravo, zastarevanje se obustavlja do dana kada prevoznik pismeno odbije reklamaciju i vrati isprave. Ako se reklamacija usvoji delimično, zastarevanje teče dalje za sporni deo reklamacije. Dokaz o prijemu reklamacije ili o odgovoru i vraćanju isprava mora da podnese strana koja tu činjenicu ističe. Naknadne reklamacije u vezi sa istim predmetom ne obustavljaju zastarevanje.
5. Zastarela tužba ne može se više podizati čak ni u vidu protivtužbe ili prigovora na tužbu.

6. U ostalim slučajevima, obustava i prekid zastarevanja se regulišu unutrašnjim pravom.

## **Deo VII**

### **Odnosi između prevoznika**

#### **Član 61.**

##### **Podela prevoznine**

1. Svaki prevoznik dužan je da isplati zainteresovanim prevoznicima deo koji im pripada od prevoznine koju je on naplatio ili koju je trebalo da naplati. Način plaćanja određen je sporazumom između prevoznika.
2. Član 6. tačka 3., član 16. tačka 3. i član 25. važe, takođe, između uzastopnih prevoznika.

#### **Član 62.**

##### **Pravo na regres**

1. Prevoznik koji je na osnovu Jedinstvenih pravila isplatio odštetu ima pravo na regres od prevoznika koji su učestvovali u prevozu prema sledećim odredbama:
  - a) prevoznik koji je prouzrokovao štetu, odgovara za istu sam;
  - b) ako je štetu prouzrokovalo više prevoznika, svaki od njih odgovara za štetu koju je on prouzrokovao ako je to nemoguće utvrditi, šteta se deli između prevoznika prema načelima navedenim pod c);
  - c) ako se ne može dokazati koji je prevoznik prouzrokovao štetu, odšteta se deli između svih prevoznika koji su učestvovali u prevozu, izuzev onih prevoznika koji dokažu da šteta nije bila prouzrokovana na njihovim prugama, podela se vrši srazmerno udelu u ceni prevoza.
2. U slučaju da je neki prevoznik nesposoban za plaćanje, njegov neplaćeni udeo se raspodeljuje između ostalih prevoznika koji su učestvovali u prevozu, srazmerno udelu u ceni prevoza.

#### **Član 63.**

##### **Postupak u vezi sa regresom**

1. Prevoznik od kojeg se traži regres ne može ni u kom slučaju da ospori osnovanost plaćanja izvršenog od strane prevoznika koji traži regres predviđen u članu 62., ako je odšteta utvrđena sudskim putem i ako je ovaj prevoznik propisno pozvan na sud čime mu je bilo omogućeno da se umeša u postupak. Sud kome je podneta glavna tužba određuje rokove za saopštavanje i za stapanje u spor.
2. Prevoznik koji traži regres dužan je da istom tužbom obuhvati sve zainteresovane prevoznike sa kojima se nije poravnao; u protivnom, gubi pravo regresa protiv onih prevoznika koje nije tužio.
3. Sud je dužan da istom presudom obuhvati sve regresne zahteve koji su mu podneti.
4. Prevoznik koji želi da ostvari svoje pravo na regres može podići tužbu pred sudom u državi na čijoj teritoriji jedan od prevoznika koji je učestvovao u

prevozu ima glavno mesto poslovanja ili poslovnicu ili agenciju koja je zaključila ugovor o prevozu.

5. Ako tužbu treba podići protiv više prevoznika, prevoznik - tužilac ima pravo da između sudova koji su nadležni prema tački 4. izabere sud kome podnosi svoj zahtev.
6. Regresni postupak se ne može spajati s postupkom za naknadu štete koji pokreće imalac prava iz ugovora o prevozu.

#### **Član 64.**

##### **Sporazumi o regresima**

Prevoznici mogu zaključivati sporazume koji odstupaju od odredaba čl. 61. i 62.

**JEDINSTVENA PRAVILA ZA UGOVOR  
O MEĐUNARODNOM ŽELEZNIČKOM PREVOZU ROBE  
(CIM–DODATAK B KONVENCIJE)**

**DEO I**

**Opšte odredbe**

**Član 1.**

**Područje primene**

1. Ova Jedinствena pravila važe za svaki ugovor o železničkom prevozu robe uz naknadu kada se mesto preuzimanja robe na prevoz i mesto isporuke nalaze u dve različite države članice. Ovo važi bez obzira na sedište i nacionalnost strana u ugovoru o prevozu.
2. Ova Jedinствena pravila važe, takođe, za ugovore o železničkom prevozu robe uz naknadu, kada se mesto preuzimanja robe na prevoz i mesto isporuke nalaze u dve različite države, od kojih je barem jedna država članica a strane u ugovoru su saglasne da ugovor podleže ovim Jedinственим pravilima.
3. Kada međunarodni prevoz koji je predmet samo jednog ugovora uključuje prevoz drumom ili unutrašnjim vodenim putevima u unutrašnjem saobraćaju jedne države članice kao dopunu pograničnom prevozu, primenjuju se ova Jedinствena pravila.
4. Kada međunarodni prevoz koji je predmet samo jednog ugovora uključuje prevoz pomorskim putevima ili pogranični prevoz unutrašnjim vodenim putevima kao dopunu železničkom prevozu, primenjuju se ova Jedinствena pravila, ukoliko se prevoz pomorskim putevima ili unutrašnjim vodenim putevima odvija na linijama navedenim u Spisku linija propisanim članom 24., tačka 1. Konvencije.
5. Ova Jedinствena pravila se ne primenjuju na prevoze između stanica na području susednih država, ako infrastrukturom ovih stanica upravlja jedan ili više vlasnika infrastrukture, ali podređenih samo jednoj od tih država.
6. Svaka država koja je ugovorna strana neke druge Konvencije o direktnom međunarodnom železničkom prevozu robe, a koja je uporediva sa ovim Jedinственим pravilima može, pri podnošenju zahteva za pristup Konvenciji, izjaviti da će primenjivati ova Jedinствena pravila samo na delu infrastrukture koji se nalazi na njenoj teritoriji. Taj deo železničke infrastrukture mora biti jasno određen i povezan sa železničkom infrastrukturom države članice. Kada država da takvu izjavu ova Jedinствena pravila važe samo:
  - a) ako se u ugovoru o prevozu mesto preuzimanja robe na prevoz ili propisano mesto za isporuku kao i propisani prevozni put nalaze na navedenoj infrastrukturi, ili
  - b) ako navedena infrastruktura povezuje infrastrukturu dveju država članica i da je u ugovoru o prevozu označena kao prevozni put za tranzitni prevoz.
7. Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 6. može uvek da povuče izjavu kod depozitara putem saopštenja. Povlačenje stupa na snagu po isteku roka od mesec dana nakon što je depozitar obavestio o tome države članice. Izjava prestaje važiti ako Konvencija navedena u tački 6., prvi stav prestane važiti za tu državu.

## **Član 2.**

### **Odredbe javnog prava**

Prevozi na koje se primenjuju ova Jedinствена pravila podležu u ostalom odredbama javnog prava posebno propisima o prevozu opasne robe kao i propisima carinskog prava i prava zaštite životinja.

## **Član 3.**

### **Definicije**

Za svrhe ovih Jedinствениh pravila izraz:

- a) "Prevozilac" označava ugovornog prevozioca koji je sa pošiljaocem sklopio ugovor o prevozu u skladu sa ovim Jedinствениm pravilima ili uzastupnog prevozioca koji odgovara na osnovu tog ugovora;
- b) "Izvršni prevozilac" označava prevozioca koji nije sklopio ugovor o prevozu sa pošiljaocem ili kome je prevozilac u skladu sa navedenim pod a) poverio izvršenje železničkog prevoza potpuno ili delimično;
- c) "Opšti uslovi prevoza" označavaju uslove prevoznika u obliku opštih poslovnih uslova ili tarifa koje su pravno na snazi u svakoj državi članici i koji su sklapanjem ugovora o prevozu postali njegov sastavni deo;
- d) "Intermodalne transportne jedinice" označavaju kontenere, razmenljive posude, poluprikolice ili druge transportne jedinice za utovar koje se koriste u kombinovanom saobraćaju.

## **Član 4.**

### **Odstupanja**

1. Države članice mogu zaključiti sporazume, koji predviđaju odstupanje od ovih Jedinствениh pravila, za prevoze isključivo između dve stanice koje se nalaze sa obe strane granice ako između njih i granice ne postoji druga stanica.
2. Za prevoze između dve države članice u tranzitu preko države koja nije članica, mogu države učesnice zaključiti sporazum koji odstupa od ovih Jedinствениh pravila.
3. Sporazumi u skladu sa tač. 1. i 2. kao i njihovo stupanje na snagu saopštavaju se Međuvladinoj organizaciji za međunarodne železničke prevoze. Generalni sekretar Organizacije o tome obaveštava države članice i zainteresovana preduzeća.

## **Član 5.**

### **Obavezno pravo**

Ukoliko ovim Jedinствениm pravilima nije izričito dozvoljeno svaki ugovor koji direktno ili indirektno odstupa od ovih Jedinствениh pravila ništavan je i bez pravnog značaja. Poništenje takvog ugovora ne uključuje poništenje i ostalih odredaba ugovora o prevozu. Međutim, prevozilac može preuzeti veću odgovornost i obaveze nego što je predviđeno ovim Jedinствениm pravilima.

## **DEO II**

### **Zaključenje i izvršenje ugovora o prevozu**

#### **Član 6.**

##### **Ugovor o prevozu**

1. Ugovorom o prevozu prevoznik se obavezuje da će robu, uz naknadu, prevesti do uputnog mesta i tamo je isporučiti primaocu.
2. Ugovor o prevozu se potvrđuje tovarnim listom u skladu sa jedinstvenim obrascem. Međutim, nedostatak, neispravnost ili gubitak tovarnog lista neće uticati na postojanje ili važnost ugovora koji ostaje podložan ovim Jedinstvenim pravilima.
3. Tovarni list potpisuje pošiljalac i prevoznik. Potpis se može zameniti žigom, otiskom računara ili nekim drugim određenim načinom.
4. Prevoznik je dužan da, na određen način, potvrdi preuzimanje robe na duplikatu tovarnog lista i da vrati duplikat pošiljaocu.
5. Tovarni list nema snagu teretnice.
6. Za svaku pošiljku treba sastaviti jedan tovarni list. Ukoliko između pošiljaoca i prevoznika nije drugačije dogovoreno, isti tovarni list može se odnositi samo na tovar u jednim kolima.
7. U slučaju prevoza koji ulazi u carinsku oblast Evropske zajednice ili oblast gde važi zajednički postupak za prevoz, svaku pošiljku mora da prati tovarni list koji odgovara zahtevima člana 7.
8. Međunarodna udruženja prevoznika utvrđuju jedinstveni obrazac tovarnih listova u saglasnosti sa međunarodnim udruženjima korisnika i nadležnim telima za carinska pitanja u državama članicama, kao i regionalnim međuvladinim organizacijama za ekonomske integracije koje imaju ovlašćenja usvajanja svoje sopstvene carinske regulative.
9. Tovarni list kao i njegov duplikat mogu se ispostaviti u obliku elektronskog beleženja podataka, koji mogu da se pretvore u čitljivo pisane znake. Postupci koji se koriste za beleženje i obradu podataka moraju biti isti u funkcionalnom pogledu, naročito u pogledu dokazne snage tovarnog lista koji ovi podaci predstavljaju.

#### **Član 7.**

##### **Sadržaj tovarnog lista**

1. Tovarni list mora da sadrži sledeće podatke:
  - a) mesto i datum ispostavljanja;
  - b) ime i adresu pošiljaoca;
  - c) ime i adresu prevoznika koji je zaključio ugovor o prevozu;
  - d) ime i adresu osobe kojoj je roba stvarno izdata, ukoliko to nije prevoznik naveden pod c);
  - e) mesto i datum preuzimanja robe;
  - f) mesto izdavanja;
  - g) ime i adresu primaoca;

- h) naznačenje vrste robe i pakovanja, kod opasnih roba propisano naznačenje prema Pravilniku o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID);
  - i) količinu (broj) komada i posebne oznake i brojeve potrebne za identifikaciju denčanih pošiljaka;
  - j) broj kola kod prevoza kolskih pošiljaka;
  - k) broj železničkog vozila koje se prevozi na sopstvenim točkovima, ako se predaje na prevoz kao roba;
  - l) osim toga, u slučaju intermodalnih transportnih jedinica, vrstu, broj ili ostala obeležja potrebna za identifikaciju;
  - m) bruto masu robe ili podatke o količini robe izražene na neki drugi način;
  - n) tačno nabrojanje isprava koje zahtevaju carinski ili drugi državni organi, koje su priložene uz tovarni list ili su stavljene na raspolaganje prevozniku u određenom službenom mestu ili mestu koje je ugovorom dogovoreno;
  - o) troškove u vezi sa prevozom (prevoznina, naknade za sporedne usluge, carinske dažbine i ostali troškovi koji nastanu od zaključenja ugovora do izdavanja), ukoliko troškove plaća primalac ili neko drugo uputstvo prema kojem troškove plaća primalac;
  - p) izjavu da prevoz, bez obzira na bilo kakvo odstupanje, podleže ovim Jedinstvenim pravilima.
2. U određenim slučajevima tovarni list mora, takođe, da sadrži sledeće podatke:
- a) kod prevoza u kojem učestvuje više uzastopnih prevoznika, prevoznika koji mora isporučiti robu ukoliko je isti uz svoj pristanak upisan u tovarnom listu;
  - b) troškove koje preuzima pošiljalac;
  - c) iznos koji se treba naplatiti pouzećem kod izdavanja robe;
  - d) podatke o vrednosti robe i iznose za obezbeđenje urednog izdavanja;
  - e) ugovoreni rok isporuke;
  - f) ugovoreni prevozni put;
  - g) spisak isprava koje nisu pomenute u tački 1. pod n), koje se predaju prevozniku;
  - h) podatke pošiljaoca o broju i opisu plombi koje je on stavio na kola.
3. Strane u ugovoru o prevozu mogu uneti u tovarni list i druge podatke koji se smatraju korisnim.

## **Član 8.**

### **Odgovornost za navode u tovarnom listu**

1. Pošiljalac odgovara prevozniku za sve troškove i štete koje nastanu zbog toga:
  - a) što su navodi pošiljaoca u tovarnom listu neispravni, netačni, nepotpuni ili uneti na drugo mesto, a ne na mesto koje je određeno za njihovo upisivanje;
  - b) što je pošiljalac propustio da upiše navode koje propisuje RID.
2. Ako na zahtev pošiljaoca prevoznik unese neke podatke u tovarni list, smatra se, ako se ne dokaže suprotno, da je to učinio u ime pošiljaoca.

3. Ako tovarni list ne sadrži izjavu predviđenu u članu 7. tačka 1. pod p), prevoznik će biti odgovoran za sve troškove i štete koje pretrpi zbog takvog propusta odgovorne osobe.

### **Član 9.**

#### **Opasna roba**

Ako pošiljalac ne navede sve podatke koje propisuje RID, prevoznik može uvek istovariti ili uništiti robu ili je učiniti bezopasnom u zavisnosti od okolnosti, osim ako je bio svestan njene opasne prirode pri preuzimanju.

### **Član 10.**

#### **Plaćanje troškova**

1. Ukoliko između pošiljaoca i prevoznika nije drugačije dogovoreno, sve troškove (prevoznina, naknade za sporedne usluge, carinske dažbine i drugi troškovi koji nastanu od zaključenja ugovora pa do isporuke) mora da plati pošiljalac.
2. Ako na osnovu ugovora između pošiljaoca i prevoznika troškove plaća primalac, a primalac ne podigne tovarni list, niti se poziva na svoja prava u skladu sa članom 17. tačka 3. i ne izmeni ugovor o prevozu u skladu sa članom 18., pošiljalac ostaje odgovoran za plaćanje troškova.

### **Član 11.**

#### **Proveravanje**

1. Prevoznik ima uvek pravo da proveri da li su ispunjeni Opšti uslovi prevoza i da li pošiljka odgovara navodima koje je pošiljalac upisao u tovarni list. Ako je u pitanju proveravanje sadržaja pošiljke, poželjno je, ako je moguće, to obaviti u prisustvu imaoca prava ako to nije moguće, prevoznik će zatražiti prisustvo dva nezavisna svedoka ako zakonima i propisima države u kojoj se vrši proveravanje nije određeno drugačije.
2. Ako pošiljka ne odgovara navodima u tovarnom listu ili ako nisu ispunjeni uslovi za prevoz robe koja se uslovno prima na prevoz, rezultat proveravanja se mora uneti u deo tovarnog lista koji prati robu kao i u duplikat tovarnog lista ukoliko prevoznik još uvek s njim raspolaže. U ovom slučaju troškovi prouzrokovani proveravanjem, ukoliko nisu odmah plaćeni, terete robu.
3. Kada utovar robe vrši pošiljalac, on ima pravo da od prevoznika zahteva pregled stanja robe i njenog pakovanja, kao i tačnost navoda u tovarnom listu u pogledu broja komada, njihovih oznaka i brojeva kao i bruto mase robe ili njene količine izražene na drugi način.

Prevoznik je obavezan da prihvati proveravanje ukoliko raspolaže odgovarajućim sredstvima da to sprovede.

Prevoznik može zatražiti plaćanje troškova za proveravanje. Rezultat proveravanja unosi se u tovarni list.

### **Član 12.**

#### **Dokazna snaga tovarnog lista**

1. Tovarni list služi, dok se ne dokaže suprotno, kao dokaz o zaključenju i sadržini ugovora o prevozu, kao i o preuzimanju robe od strane prevoznika.

2. Ako utovar robe vrši prevoznik, tovarni list će biti, dok se ne dokaže suprotno, dokaz o stanju robe i njenom pakovanju u skladu sa navodima u tovarnom listu ili u nedostatku tih navoda o njenom očigledno dobrom stanju u momentu preuzimanja od strane prevoznika, kao i o tačnosti navoda u tovarnom listu u pogledu broja komada, njihovih oznaka i brojeva i bruto mase robe ili njene količine izražene na drugi način.
3. Ako utovar robe vrši pošiljalac, tovarni list će biti, dok se ne dokaže suprotno, dokaz o stanju robe i njenom pakovanju u skladu sa navodima u tovarnom listu ili u nedostatku tih navoda o njenom očigledno dobrom stanju i o tačnosti navoda navedenih u tački 2. u slučaju kada je prevoznik proverio robu i rezultat svoje provere uneo u tovarni list.
4. Međutim, tovarni list neće služiti kao dokaz u slučaju osnovanih rezervi. Razlog za rezervu može posebno biti ako prevoznik ne raspolaže sa odgovarajućim sredstvima kako bi proverio tačnost navoda u tovarnom listu.

### **Član 13.**

#### **Utovar i istovar robe**

1. Pošiljalac i prevoznik se dogovaraju ko je odgovoran za utovar i istovar robe. U nedostatku takvog dogovora prevoznik će biti odgovoran za utovar i istovar denčanih pošiljaka, dok će za kolske pošiljke za utovar biti odgovoran pošiljalac, a za istovar nakon isporuke, primalac.
2. Pošiljalac odgovara za sve posledice nepravilnog utovara koji je on izvršio i dužan je, posebno, da nadoknadi štetu koju prevoznik usled toga pretrpi. Dokazivanje da je tovarenje nepravilno pada na teret prevoznika.

### **Član 14.**

#### **Pakovanje**

Pošiljalac odgovara prevozniku za svaki gubitak ili štetu i troškove koji nastanu zbog nedostataka ili grešaka u pakovanju robe, osim ako su nedostaci bili očigledni ili poznati prevozniku u momentu preuzimanja robe, a on nije stavio rezervu u vezi sa tim.

### **Član 15.**

#### **Ispunjavanje administrativnih formalnosti**

1. Pošiljalac je dužan da tovarnom listu priloži isprave potrebne za obavljanje formalnosti koje zahtevaju carinski i drugi državni organi pre izdavanja robe, ili da ove isprave stavi na raspolaganje prevozniku i pruži mu sve potrebne informacije.
2. Prevoznik nije dužan da ispituje da li su podnesene isprave tačne i dozvoljne. Pošiljalac odgovara prevozniku za sve štete koje bi mogle nastati usled nedostatka, nepotpunosti ili neispravnosti tih isprava ili informacija osim u slučaju krivice prevoznika.
3. Prevoznik odgovara za sve posledice nastale zbog gubitka ili nepravilne upotrebe isprava navedenih i priloženih u tovarnom listu ili onih koje su mu bile poverene, osim ako su gubitak isprava odnosno gubitak ili šteta nastala nepravilnom upotrebom isprava izazvani okolnostima koje prevoznik nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti. Međutim, odšteta ne može nikada da premaši odštetu koja je predviđena u slučaju gubitka robe.

4. Pošiljalac može, naznačujući u tovarnom listu, a primalac, dajući uputstva saglasno članu 18. tačka 3, zahtevati:
  - a) da prisustvuje lično, ili preko punomoćnika, formalnostima koje zahtevaju carinski ili drugi državni organi radi davanja svih potrebnih podataka i korisnih obaveštenja;
  - b) da on lično ili preko punomoćnika ispunji formalnosti koje zahtevaju carinski ili drugi državni organi, ukoliko je to dopušteno zakonima i propisima zemlje u kojoj treba ispuniti te formalnosti;
  - c) da plati carinske dažbine i druge troškove kada on lično ili njegov punomoćnik prisustvuje formalnostima ili ih obavlja, ako je to plaćanje dopustivo zakonima i propisima zemlje u kojoj se one obavljaju.

U ovim slučajevima, ni pošiljalac, ni primalac koji može da raspolaže robom, kao ni njihov punomoćnik nemaju pravo da podignu robu.
5. Ako je pošiljalac radi izvršenja carinskih i drugih administrativnih formalnosti naznačio stanicu u kojoj se one ne mogu obaviti zbog važećih propisa ili ako je za te formalnosti odredio neki drugi postupak koji se ne može izvršiti, prevoznik će postupiti onako kako mu izgleda najpovoljnije za imaoca prava, obaveštavajući pošiljaoca o preduzetim merama.
6. Ako je pošiljalac preuzeo na sebe plaćanje carinskih dažbina, prevoznik može po svom izboru da obavi carinske i druge formalnosti u usputnoj ili u uputnoj stanici.
7. Prevoznik može postupiti prema tački 5., ako primalac nije podigao tovarni list u roku koji je predviđen propisima koji važe u uputnoj stanici.
8. Pošiljalac je dužan da se u pogledu pakovanja i pokrivanja stvari pridržava propisa carine ili drugih državnih organa. Ako pošiljalac nije upakovao ili pokrio robu saglasno ovim propisima, prevoznik može sâm da se za to pobrine; nastali troškovi terete robu.

## Član 16.

### Rokovi isporuke

1. Pošiljalac i prevoznik se dogovaraju o roku isporuke. Ako ne postoji takav dogovor, rok isporuke ne može biti duži od onog koji proističe iz tač. 2 do 4.
2. Pod rezervom tač. 3 i 4. najveći rokovi isporuke iznose:
  - a) za kolske pošiljke
    - otpravni rok ..... 12 sati
    - prevozni rok, za svakih otpočelih 400 km ..... 24 sata
  - b) za denčane pošiljke
    - otpravni rok ..... 24 sata
    - prevozni rok, za svakih započelih 200 km ..... 24 sata

Odstojanje se računa prema ugovorenom prevoznom putu ili, u nedostatku toga, prema najkraćem prevoznom putu.
3. Prevoznik može utvrđivati dopunske rokove određenog trajanja u sledećim slučajevima:
  - a) za pošiljke koje se prevoze

- prugama različite širine koloseka,
  - pomorskim ili unutrašnjim vodenim putevima,
  - putem, ako nema železničke pruge;
- b) u vanrednim prilikama koje imaju za posledicu neuobičajeno povećanje saobraćaja ili vanredne teškoće u eksploataciji.

Trajanje dopunskih rokova mora biti navedeno u opštim uslovima za prevoz.

4. Rok isporuke počinje da teče po preuzimanju robe; on se produžava za vreme zadržavanja koje je prouzrokovano bez krivice prevoznika. Rok isporuke ne teče nedeljom i u dane zakonom priznatih praznika.

### **Član 17.**

#### **Izdavanje**

1. Prevoznik je dužan da u mestu propisanom za izdavanje izda primaocu tovarni list i robu, pošto primalac potvrdi prijem i plati potraživanja prema zahtevima iz ugovora o prevozu.
2. Kada se obavljaju u skladu sa propisima koji važe u uputnoj stanici
  - a) predaja robe carinskim organima ili trošarini u njihova otpremništva ili skladišta, ukoliko se ne nalaze pod nadzorom prevoznika, i
  - b) uskladištenje robe kod prevoznika ili predaja robe špediteru ili javnom skladištu,izjednačeni su sa izdavanjem robe primaocu.
3. Po prispeću robe u mesto izdavanja primalac ima pravo da zahteva od prevoznika da mu preda tovarni list i izda robu. Ako je utvrđen gubitak robe ili ako je roba stigla posle isteka roka predviđenog u članu 29. tačka 1., primalac može da se u svoje ime, u odnosu na prevoznika, koristi pravima koja proističu iz ugovora o prevozu.
4. Imalac prava može odbiti prijem robe i posle podizanja tovarnog lista i plaćanja troškova prema zahtevima iz ugovora o prevozu, sve dok se ne postupi po njegovim zahtevima za utvrđivanje štete za koju tvrdi da postoji.
5. U svemu ostalom, izdavanje robe se vrši saglasno propisima koji važe u mestu izdavanja.
6. Ako je roba izdata primaocu bez prethodnog plaćanja pouzeća, prevoznik mora nadoknaditi pošiljaocu štetu za iznos pouzeća, zadržavajući svoje pravo na regres od primaoca.

### **Član 18.**

#### **Pravo raspolaganja robom**

1. Pošiljalac ima pravo da raspolaže robom i da naknadno menja ugovor o prevozu. On može posebno zahtevati da prevoznik:
  - a) robu dalje ne prevozi;
  - b) odloži isporuku robe;
  - c) da robu isporuči nekom drugom licu, a ne primaocu navedenom u tovarnom listu;

- d) da robu izda u nekom drugom mestu, a ne u mestu navedenom u tovarnom listu.
2. Pravo pošiljaoca, da menja ugovor o prevozu, pa i ako poseduje duplikat tovarnog lista, gasi se u slučaju kada je primalac:
  - a) podigao tovarni list;
  - b) preuzeo robu;
  - c) koristio svoja prava saglasno članu 17. tačka 3.;
  - d) ovlašćen saglasno tački 3.; od ovog trenutka prevoznik mora da postupa po zahtevima i uputstvima primaoca.
3. Primalac ima pravo da menja ugovor o prevozu od trenutka ispostavljanja tovarnog lista, osim ako je pošiljalac u tovarnom listu naveo suprotno.
4. Pravo primaoca da menja ugovor o prevozu, gasi se u slučaju kada je on:
  - a) podigao tovarni list;
  - b) preuzeo robu;
  - c) koristio svoja prava saglasno članu 17. tačka 3.;
  - d) saglasno tački 5. propisao da se roba izda drugom licu i kada ovo lice koristi svoja prava u skladu sa članom 17. tačka 3.
5. Ako je primalac zahtevao da se roba izda nekom drugom licu, to lice nije ovlašćeno da menja ugovor o prevozu.

### **Član 19.**

#### **Primena prava o raspolaganju robom**

1. Ako pošiljalac ili, u slučaju navedenom u članu 18. tačka 3. primalac, želi da menja ugovor o prevozu davanjem naknadnih uputstava, on mora prevozniku predati duplikat tovarnog lista u koji je uneo zahtevane izmene.
2. Pošiljalac ili, u slučaju navedenom u članu 18. tačka 3. primalac, mora nadoknaditi prevozniku troškove i štetu koji nastanu usled sprovođenja naknadnih uputstava.
3. Izvršenje naknadnih izmena mora biti moguće, zakonito i razložno u trenutku kada nalozi dospeju do lica koje treba da ih izvrši i posebno ne sme ometati normalan rad prevoznika, niti oštećivati druge pošiljke pošiljaoca ili primaoca.
4. Naknadne izmene se ne smeju odnositi na deobnu pošiljku.
5. Kada prevoznik, zbog uslova predviđenih u tački 3., ne može izvršiti dobijene naloge, on mora odmah obavestiti lice koje je dalo naknadni zahtev.
6. Prevoznik, u slučaju svoje krivice, odgovara za posledice neizvršenja ili netačnog izvršenja zahteva. Međutim, eventualna odšteta ne može da premaši odštetu koja je predviđena u slučaju gubitka robe.
7. Ako prevoznik postupi po zahtevu pošiljaoca ne tražeći podnošenje duplikata tovarnog lista, a ovaj je bio predat primaocu, prevoznik je odgovoran primaocu za štetu koja zbog toga nastane. Međutim, eventualna odšteta ne može da premaši odštetu koja je predviđena u slučaju gubitka robe.

## **Član 20.**

### **Smetnje pri prevozu**

1. U slučaju smetnje pri prevozu, prevoznik odlučuje da li je bolje da se roba preveze dalje po službenoj dužnosti uz izmenu prevoznog puta ili je u interesu imaoca prava raspolaganja sa robom da se od njega zatraže uputstva, dajući mu potrebna obaveštenja kojima prevoznik raspolaže.
2. Ako produženje prevoza nije moguće, prevoznik traži uputstva od imaoca prava raspolaganja robom. Ako prevoznik u razumnom roku ne dobije uputstva, on mora preduzeti mere za koje smatra da su u najboljem interesu za imaoca prava raspolaganja robom.

## **Član 21.**

### **Smetnje pri izdavanju**

1. U slučaju smetnje pri izdavanju, prevoznik je dužan da bez odlaganja obavesti o tome pošiljaoca i da od njega zatraži uputstva, osim ako je pošiljalac putem navoda u tovarnom listu zahtevao da mu se roba vrati po službenoj dužnosti ako nastane smetnja pri izdavanju.
2. Kada smetnja pri izdavanju prestane pre nego što uputstvo pošiljaoca prispe prevozniku, robu treba izdati primaocu. Pošiljalac se mora o tome odmah obavestiti.
3. U slučaju da primalac odbije prijem robe, pošiljalac ima pravo da daje uputstva i bez podnošenja duplikata tovarnog lista.
4. Ako smetnja pri izdavanju nastupi pošto je primalac izmenio ugovor o prevozu u smislu člana 18. tač. 3 do 5., prevoznik to mora saopštiti primaocu.

## **Član 22.**

### **Posledice smetnji pri prevozu i izdavanju**

1. Prevoznik ima pravo na nadoknadu troškova koje je imao zbog:
  - a) traženja uputstava;
  - b) izvršenja uputstava;
  - c) traženih uputstava koja do njega nisu blagovremeno ili uopšte nisu stigla;
  - d) donošenja odluke u skladu sa članom 20. tačka 1. bez traženja uputstava, osim ako su ti troškovi nastali njegovom krivicom. Prevoznik može posebno da nadoknadi prevozninu za stvarni prevozni put sa rokom isporuke koji odgovara tom prevoznom putu.
2. U slučajevima predviđenim u članu 20. tačka 2. i u članu 21. tačka 1., prevoznik može odmah istovariti robu na trošak imaoca prava raspolaganja robom. Posle toga smatra se da je prevoz završen. Prevoznik će tada biti odgovoran za robu u ime imaoca prava raspolaganja robom. On, međutim, robu može poveriti trećoj strani i tada će biti odgovoran samo za valjan izbor treće strane. Troškovi nastali po osnovu ugovora o prevozu i svi drugi troškovi terete robu.
3. Prevoznik može pristupiti prodaji robe bez čekanja uputstva od imaoca prava raspolaganja robom ako je to opravdano zbog lako pokvarljive robe ili stanja robe uopšte, odnosno, ako su troškovi skladištenja nesrazmerni sa vrednošću robe. U drugim slučajevima, on može takođe pristupiti prodaji robe, ako u

razumnom roku ne primi od imaoca prava raspolaganja robom uputstva o suprotnom, sa razumnim zahtevima za izvršenje.

4. Ako je roba bila prodana, novac od prodaje, po odbitku troškova kojima je roba terećena, mora se staviti na raspolaganje imaocu prava raspolaganja robom. Ako je dobijeni iznos manji od ovih troškova, pošiljalac je dužan da plati razliku.
5. Za postupak u slučaju prodaje primenjuju se važeći zakoni i propisi ili običaji mesta gde se roba nalazi.
6. Ako pošiljalac, u slučaju smetnji pri prevozu ili izdavanju, u razumnom roku ne da uputstva i ako se smetnje pri prevozu ili izdavanju ne mogu otkloniti u skladu sa tač. 2 i 3., prevoznik može robu da vrati pošiljaocu na njegov trošak ili, ako je to opravdano, da je uništi.

### **Deo III**

## **Odgovornost**

### **Član 23.**

#### **Osnova odgovornosti**

1. Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja robe od preuzimanja robe na prevoz do izdavanja, kao i za štetu nastalu zbog prekoračenja roka isporuke, nezavisno od toga koja infrastruktura se koristi.
2. Prevoznik se oslobađa ove odgovornosti ako je gubitak, oštećenje ili prekoračenje roka isporuke prouzrokovano krivicom imaoca prava, nekim njegovim zahtevom koji nije zasnovan na krivici prevoznika, manom same robe (unutrašnje kvarenje, kaliranje itd.) ili okolnostima koje prevoznik nije mogao da izbegne niti da otkloni njihove posledice.
3. Prevoznik se oslobađa odgovornosti kada je gubitak ili oštećenje nastalo zbog posebnih opasnosti koje su u vezi sa jednom ili više dole navedenih činjenica:
  - a) prevoz, koji se vrši u otvorenim kolima u skladu sa Opštim uslovima za prevoz ili ako je to izričito ugovoreno i navedeno u tovarnom listu i zavisno od oštećenja usled atmosferskih prilika na robu koja se prevozi u intermodalnim transportnim jedinicama i u zatvorenim drumskim vozilima koja se prevoze na železničkim kolima, neće se smatrati kao prevoz u otvorenim kolima; ako pošiljalac koristi pokrivače za prevoz robe u otvorenim kolima preuzima istu odgovornost kao onu koju ima pri prevozu robe u otvorenim kolima bez pokrivača, pa i kada se radi o robu koja se na osnovu Opštih uslova za prevoz ne prevozi u otvorenim kolima;
  - b) nedostajanje pakovanja ili nedovoljno pakovanje robe, kada roba koja je po svojoj prirodi izložena gubitku ili oštećenju nije uopšte pakovana ili je loše pakovana;
  - c) utovar robe koji vrši pošiljalac ili istovar koji vrši primalac;
  - d) svojstvo izvesne robe zbog kojeg je ona izložena potpunom ili delimičnom gubitku ili oštećenju, naročito usled lomljivosti, rđanja, unutrašnjeg kvarenja koje nastaje samo po sebi, sušenja, rasipanja;
  - e) neispravno, netačno ili nepotpuno naznačenje ili broj komada;
  - f) prevoz živih životinja;

- g) prevoz, koji na osnovu važećih propisa ili sporazuma zaključenih između pošiljalaca i prevoznika i navedenih u tovarnom listu, mora biti praćen, ako gubitak i oštećenje nastanu zbog opasnosti koju je praćenje imalo za cilj da izbegne.

#### **Član 24.**

##### **Odgovornost u slučaju prevoza železničkih vozila kao robe**

1. U slučaju prevoza železničkih vozila, koja se kreću na sopstvenim točkovima i koja su predana na prevoz kao roba, prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka i oštećenja železničkog vozila ili njegovih sastavnih delova od vremena preuzimanja na prevoz do izdavanja, kao i za štetu nastalu zbog prekoračenja roka isporuke, osim ako dokaže da je šteta izazvana bez njegove krivice.
2. Prevoznik ne odgovara za gubitak ili štetu kao rezultat gubitka pribora koji nije upisan na obe strane vozila ili nije naveden u inventaru koji prati vozilo.

#### **Član 25.**

##### **Teret dokazivanja**

1. Dokaz da je gubitak, oštećenje ili prekoračenje roka isporuke prouzrokovano jednom od činjenica predviđenih u članu 23. tačka 2, pada na teret prevoznika.
2. Ako prevoznik, s obzirom na okolnosti, utvrdi da je gubitak ili oštećenje moglo nastati zbog jedne ili više posebnih opasnosti predviđenih u članu 23. tačka 3., pretpostavlja se da je šteta otuda proizašla. Imalac prava, međutim, zadržava pravo da dokaže da šteta, potpuno ili delimično, nije nastala zbog neke od tih opasnosti.
3. Pretpostavka iz tačke 2. ne može se primeniti u slučaju predviđenom u članu 23. tačka 3. pod a), ako je došlo do izuzetno velikog manjka ili gubitka komada.

#### **Član 26.**

##### **Uzastopni prevoznici**

Ako prevoz, koji je predmet jednog jedinog ugovora o prevozu, obavlja više uzastopnih prevoznika, svaki naredni prevoznik, samim činom preuzimanja robe sa tovarnim listom, postaje strana u ugovoru o prevozu i, u skladu sa uslovima iz tovarnog lista, preuzima obaveze koje iz toga proizlaze. U ovom slučaju, svaki prevoznik je odgovoran za izvršenje prevoza na celom putu.

#### **Član 27.**

##### **Izvršni prevoznik**

1. Kada prevoznik poveri prevoz, potpuno ili delimično, izvršnom prevozniku bilo da je na osnovu ugovora o prevozu za to ovlašćen ili ne, prevoznik ipak ostaje odgovoran za ukupan prevoz.
2. Sve odredbe ovih Jedinistvenih pravila, prema kojima se utvrđuje odgovornost prevoznika, važe i za odgovornost izvršnog prevoznika za prevoz koji on obavlja. Čl. 36. i 41. se primenjuju ako se povede postupak protiv službenih lica ili bilo kojih drugih lica koje koristi izvršni prevoznik u obavljanju prevoza.
3. Svaki poseban ugovor, kojim prevoznik preuzima obaveze koje ne nameću ova Jedinistvena pravila ili se odriče prava koja mu na osnovu Jedinistvenih pravila

pripadaju, tiče se izvršnog prevoznika samo ako je on to izričito i u pisanom obliku prihvatio. Nezavisno od toga da li je izvršni prevoznik to prihvatio ili ne, prevoznik ostaje vezan sa tim obavezama ili odricanjem prava koja proizlaze iz tog posebnog ugovora.

4. Kada su i prevoznik i izvršni prevoznik odgovorni i do mere u kojoj su odgovorni, njihova odgovornost je solidarna.
5. Ukupan iznos odštete koju plaća prevoznik, izvršni prevoznik i njegovo osoblje, kao i druga lica čije usluge on koristi u vršenju prevoza, ne može biti veći od iznosa predviđenih ovim Jedinostvenim pravilima.
6. Ovaj član ne utiče na pravo na regres koji može postojati između prevoznika i izvršnog prevoznika.

## **Član 28.**

### **Pretpostavka o oštećenju u slučaju ponovne predaje na prevoz**

1. Ako neka pošiljka, otpremljena na osnovu Jedinostvenih pravila, bude ponovo predana na prevoz na osnovu istih pravila i ako se posle ponovne predaje utvrdi delimičan gubitak ili oštećenje, pretpostavlja se da je ono nastalo za vreme poslednjeg ugovora o prevozu, ako je pošiljka bila na čuvanju kod prevoznika i ako je ponovo predana u onakvom stanju u kakvom je prispela u stanicu ponovne predaje.
2. Ta pretpostavka važi i onda ako ugovor o prevozu, koji je prethodio ponovnoj predaji, nije bio zaključen na osnovu Jedinostvenih pravila, ako bi se ta pravila mogla primeniti u slučaju neposrednog otpremljanja od prvobitnog otpremlnog mesta do mesta konačnog izdavanja.
3. Ta pretpostavka važi i ako je ugovor o prevozu, koji je prethodio ponovnoj predaji, bio zaključen na osnovu neke druge konvencije o direktnom međunarodnom železničkom prevozu robe, koja je slična ovim Jedinostvenim pravilima i ako ta konvencija sadrži istu pretpostavku u korist pošiljaka otpremljenih na osnovu Jedinostvenih pravila.

## **Član 29.**

### **Pretpostavka o gubitku robe**

1. Imalac prava može, bez pružanja drugih dokaza, smatrati da je roba izgubljena ako nije bila izdata primaocu ili pripremljena za izdavanje u roku od trideset dana po isteku roka isporuke.
2. Imalac prava može, primajući odštetu za izgubljenu robu, pismeno zahtevati da bude odmah obavešten ako se roba pronađe u roku od godinu dana po isplati odštete. Prevoznik pismeno potvrđuje ovaj zahtev.
3. U roku od trideset dana po prijemu izveštaja, u skladu sa tačkom 2., imalac prava može zahtevati da mu se roba isporuči nakon plaćanja iznosa, u skladu sa datim izjavama iz ugovora o prevozu i vraćanja primljene odštete. Pri tome, on zadržava pravo na odštetu zbog prekoračenja roka isporuke koje je predviđeno u čl. 33. i 35.
4. Ako zahtev predviđen u tački 2. nije postavljen ili ako uputstvo nije dato u roku predviđenom u tački 3. ili ako je roba pronađena tek po isteku jedne godine od isplate odštete, prevoznik raspolaže tom robom na osnovu važećih zakona i propisa mesta gde se roba nalazi.

## **Član 30.**

### **Odšteta u slučaju gubitka**

1. U slučaju potpunog ili delimičnog gubitka robe, prevoznik je dužan da bez ikakve druge naknade štete plati odštetu koja se računa po berzanskom kursu, a u nedostatku tog kursa po tržišnoj vrednosti, a u nedostatku i jednog i drugog, po uobičajenoj vrednosti i to za robu iste vrste i kvaliteta na dan i u mestu njenog preuzimanja na prevoz.
2. Odšteta ne može biti veća od 17 obračunskih jedinica po kilogramu bruto mase koja nedostaje.
3. U slučaju gubitka železničkog vozila koje se prevozi na sopstvenim točkovima, intermodalnih transportnih jedinica ili njihovih sastavnih delova, odšteta se ograničava, uz izuzeće svih drugih odšteta, na uobičajenu vrednost vozila ili intermodalne transportne jedinice odnosno njihovih sastavnih delova, na dan i u mestu gubitka. Kada je nemoguće utvrditi dan ili mesto gubitka, odšteta će biti ograničena na uobičajenu vrednost na dan i u mestu gde je prevoznik preuzeo vozilo.
4. Prevoznik je, pored toga, dužan da vrati prevozninu, carinske dažbine i druge iznose plaćene u vezi s prevozom, osim trošarine za robu koja se prevozi prema postupku kojim se obustavljaju te naknade.

## **Član 31.**

### **Odgovornost u slučaju gubitka u masi pri prevozu**

1. U pogledu robe koja, zbog svoje prirode, redovno trpi gubitak u masi pri prevozu, prevoznik odgovara samo za onaj deo gubitka koji, bez obzira na dužinu pređenog puta, prelazi sledeće granice gubitka:
  - a) dva posto od mase za tečnosti ili robu predatu na prevoz u vlažnom stanju;
  - b) jedan posto od mase za suhu robu.
2. Prevoznik se ne može pozivati na ograničenje odgovornosti iz tačke 1. ako se dokaže da, s obzirom na činjenične okolnosti, gubitak nije nastao zbog uzroka koji opravdavaju dozvoljeni gubitak u masi.
3. U slučaju kada se više komada prevozi sa jednim tovarnim listom, gubitak u masi se računa za svaki komad ako je njegova masa pri predaji posebno naznačena u tovarnom listu ili se može utvrditi na neki drugi način.
4. U slučaju potpunog gubitka robe, pri izračunavanju odštete ne vrši se nikakav odbitak na ime gubitka u masi pri prevozu.
5. Ovaj član ne ograničava čl. 23. i 25.

## **Član 32.**

### **Odšteta u slučaju oštećenja**

1. U slučaju oštećenja robe, prevoznik je dužan da bez ikakve druge naknade štete plati odštetu koja odgovara umanjenu vrednosti robe.
2. Odšteta ne može premašiti:
  - a) iznos koji bi se platio u slučaju potpunog gubitka, ako je cela pošiljka oštećenjem izgubila vrednost;

- b) iznos koji bi se platio u slučaju gubitka oštećenog dela, ako je samo jedan deo pošiljke oštećenjem izgubio vrednost.
3. U slučaju oštećenja železničkog vozila koje se prevozi na sopstvenim točkovima i koje je predato na prevoz kao roba, intermodalnih transportnih jedinica ili njihovih sastavnih delova, odšteta se ograničava, uz izuzeće ostalih odšteta, na troškove popravke. Odšteta ne može premašiti iznos koji bi se platio u slučaju gubitka.
  4. Prevoznik je, osim toga, dužan da vrati u srazmeri utvrđenoj u tački 1. troškove predviđene u članu 30. tačka 4.

### **Član 33.**

#### **Odšteta u slučaju prekoračenja roka isporuke**

1. Ako je zbog prekoračenja roka isporuke nastala šteta, uključujući i oštećenje, prevoznik je dužan da plati odštetu koja ne može biti veća od četverostrukog iznosa prevoznine.
2. U slučaju potpunog gubitka robe, odšteta predviđena u tački 1. ne može se platiti pored odštete iz člana 30.
3. U slučaju delimičnog gubitka robe, odšteta predviđena u tački 1. ne može premašiti četverostruki iznos prevoznine za deo pošiljke koji nije izgubljen.
4. U slučaju oštećenja robe koje nije nastalo zbog prekoračenja roka isporuke, odšteta predviđena u tački 1. plaća se, u zavisnosti od slučaja, pored odštete navedene u članu 32.
5. Ukupna odšteta predviđena u tački 1. zajedno s odštetom iz čl. 30. i 32. ne može ni u kom slučaju biti veća od odštete koju bi trebalo platiti u slučaju potpunog gubitka robe.
6. Ako je u skladu sa članom 16. tačka 1. rok isporuke utvrđen ugovorom, mogu se predvideti i drugi načini obeštećenja od onih predviđenih u tački 1. Ako je u tom slučaju prekoračen rok isporuke predviđen u članu 16. tač. 2. do 4., imalac prava može da zahteva odštetu koja je utvrđena navedenim ugovorom ili odštetu propisanu u tač. 1. do 5.

### **Član 34.**

#### **Odšteta u slučaju deklaracije o vrednosti**

Pošiljalac i prevoznik se mogu dogovoriti da pošiljalac u tovarnom listu navede, odnosno deklariše, vrednost robe koja premašuje propisan najveći iznos iz člana 30. tačka 2. U ovom slučaju deklarirani iznos biće zamena za taj najveći iznos.

### **Član 35.**

#### **Odšteta u slučaju obezbeđenja urednog izdavanja**

Pošiljalac i prevoznik se mogu dogovoriti da pošiljalac može obezbediti posebno uredno izdavanje, putem upisivanja u tovarnom listu određenog iznosa u ciframa, za slučaj gubitka ili oštećenja i za slučaj prekoračenja roka isporuke. U slučaju obezbeđenja urednog izdavanja može se zahtevati, pored odšteta predviđenih u čl. 30., 32. i 33. i naknada druge dokazane štete do visine naznačenog iznosa.

## **Član 36.**

### **Gubitak prava na ograničenje odgovornosti**

Ograničenja odgovornosti iz člana 15. tačka 3., člana 19. tač. 6. i 7. i čl. 30., 32. do 35. ne primenjuju se ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnji, odnosno propusta prevoznika, učinjenih bilo sa namerom da prouzrokuje takvu štetu, bilo nepromišljeno i znajući da će takva šteta verovatno nastati.

## **Član 37.**

### **Preračunavanje i kamata**

1. Ako za izračunavanje odštete treba preračunati iznose izražene u stranoj valuti, to preračunavanje se obavlja po kursu koji važi na dan i u mestu plaćanja odštete.
2. Imalac prava može zahtevati kamatu na odštetu koja iznosi pet posto godišnje, počev od dana reklamacije saglasno članu 43. ili, ako reklamacije nije bilo, od dana podnošenja tužbe.
3. Ako imalac prava ne dostavi prevozniku, u razumnom roku koji mu je odredio prevoznik, isprave kojima dokazuje svoje pravo, neophodne za konačno rešenje reklamacije, kamata ne teče za vreme od isteka ovog roka do stvarne predaje isprava.

## **Član 38.**

### **Odgovornost u prevozu železnica-more**

1. Kod prevoza železnica-more, koji se obavljaju na pomorskim linijama u skladu sa članom 24. tačka 1. Konvencije, svaka država može, uz zahtev da se odgovarajuća primedba unese u spisak linija koje podležu Jedinstvenim pravilima, dodati dole navedene razloge oslobađanja od odgovornosti, u celini, pored razloga navedenih u članu 23:
  - a) požar, ako prevoznik dokaže da požar nije prouzrokovan njegovim postupkom ili krivicom, niti postupkom i krivicom kapetana, mornara, krmanoša ili lica u njegovoj službi;
  - b) spasavanje ili pokušaj spasavanja života ili dobara na moru;
  - c) smeštaj robe na palubi, ako je za to pošiljalac dao svoj pristanak u tovarnom listu i ako se roba ne prevozi u vagonima;
  - d) opasnosti, nesreće ili udesi na moru i u drugim plovnim vodama.
2. Prevoznik se može pozvati na razloge za oslobađanje odgovornosti navedene u tački 1. samo ako dokaže da se gubitak, oštećenje ili prekoračenje roka isporuke desio na pomorskim linijama u periodu između početka utovara robe u brod i istovara iz broda.
3. Međutim, iako se prevoznik poziva na razloge oslobađanja navedene u tački 1., on je ipak odgovoran ako imalac prava dokaže da je gubitak, oštećenje ili prekoračenje roka isporuke nastalo krivicom prevozioca, kapetana broda, mornara, krmanoša ili lica u njegovoj službi.
4. Ako na jednoj pomorskoj liniji prevoz vrši više preduzeća koja su uneta u spisak linija u skladu sa članom 24. tačka 1. Konvencije, propisi o odgovornosti na toj liniji moraju biti isti za sva preduzeća. Osim toga, ako su ta preduzeća uneta u

spisak na zahtev više država, potrebno je da se prethodno postigne saglasnost između njih o primeni tih propisa o odgovornosti.

5. Mere koje se uvode na osnovu tač. 1. i 4. treba saopštiti Generalnom sekretaru. One stupaju na snagu najranije po isteku roka od trideset dana, računajući od dana kada je Generalni sekretar o tim merama obavestio druge države. Ove mere se ne odnose na pošiljke čiji je prevoz u toku.

#### **Član 39.**

##### **Odgovornost u slučaju nuklearnih udesa**

Prevoznik se oslobađa odgovornosti na osnovu Jedininstvenih pravila kada je šteta prouzrokovana nuklearnim udesom i kada je, prema zakonima i propisima jedne države kojima se reguliše odgovornost iz oblasti nuklearne energije za ovu štetu, odgovoran korisnik nuklearnog uređaja ili neko drugo odgovorno lice.

#### **Član 40.**

##### **Lica za koja odgovara prevoznik**

Prevoznik odgovara za svoje radnike i za druga lica koja koristi pri vršenju prevoza, ukoliko ti radnici i druga lica deluju u okviru svojih dužnosti. Preduzeća koja upravljaju infrastrukturom preko koje se vrši prevoz, važe za lica čije usluge prevoznik koristi za vršenje prevoza.

#### **Član 41.**

##### **Ostale tužbe**

1. U svim slučajevima u kojima se primenjuju Jedininstvena pravila, svaka tužba zbog odgovornosti, po bilo kom osnovu, može se podići protiv prevoznika samo pod uslovima i u granicama predviđenim ovim pravilima.
2. Isto važi i za svaku tužbu koja se podiže protiv radnika i drugih lica za koje prevoznik odgovara na osnovu člana 40.

#### **Deo IV**

##### **Ostvarivanje prava**

#### **Član 42.**

##### **Utvrđivanje činjenica i sastavljanje zapisnika**

1. Ako prevoznik otkrije ili posumnja da postoji delimičan gubitak ili oštećenje ili ako imalac prava to tvrdi, prevoznik je dužan da odmah i, ako je to moguće u prisustvu imaoca prava, sastavi zapisnik kojim se utvrđuje, prema vrsti štete, stanje robe, njena masa i po mogućnosti visina štete, njen uzrok i vreme kada se dogodila.
2. Jedan primerak zapisnika izdaje se besplatno imaocu prava.
3. Ako imalac prava ne prihvata činjenice utvrđene u zapisniku, on može zahtevati da se stanje i masa robe, kao i uzrok i iznos štete utvrde putem veštaka koga imenuju strane u ugovoru o prevozu ili sud. Postupak se sprovodi prema zakonima i propisima države u kojoj se vrši utvrđivanje.

### **Član 43.**

#### **Reklamacije**

1. Reklamacije koje se odnose na ugovor o prevozu moraju se pismeno uputiti prevozniku protiv koga se može podneti tužba.
2. Pravo podnošenja reklamacije pripada licima koja imaju pravo na podizanje tužbe protiv prevoznika.
3. Ako reklamaciju podnosi pošiljalac, dužan je da podnese duplikat tovarnog lista. U nedostatku duplikata tovarnog lista, on je dužan da podnese ovlašćenje primaoca ili da dokaže da je primalac odbio pošiljku.
4. Ako reklamaciju podnosi primalac, dužan je da podnese tovarni list, ukoliko mu je bio predat.
5. Tovarni list, duplikat tovarnog lista i ostale isprave koje imalac prava smatra da treba da priloži reklamaciji, moraju se podneti u originalu ili u prepisu koji mora biti propisno overen, ako prevoznik to zahteva.
6. Prilikom rešavanja reklamacije prevoznik može zahtevati da mu se podnese originalni tovarni list, duplikat tovarnog lista ili priznanica povučnice, da bi se u njih ubeležilo doneto rešenje.

### **Član 44.**

#### **Lica koja imaju pravo na tužbu protiv prevoznika**

1. U zavisnosti od tač. 3. i 4., pravo na podizanje tužbi koje nastaju iz ugovora o prevozu pripada:
  - a) pošiljaocu, do trenutka kada je primalac
    - 1) podigao tovarni list,
    - 2) primio robu, ili
    - 3) koristio prava koja mu pripadaju na osnovu člana 17. tačka 3. ili člana 18. tačka 3;
  - b) primaocu, od trenutka kada je
    - 1) podigao tovarni list,
    - 2) primio robu, ili
    - 3) koristio prava koja mu pripadaju na osnovu člana 17. tačka 3. ili člana 18. tačka 3.
2. Pravo primaoca na podizanje tužbe gasi se od trenutka kada je lice, koje je primalac odredio saglasno članu 18. tačka 5., podiglo tovarni list, primilo robu ili koristilo prava koja mu pripadaju saglasno članu 17. tačka 3.
3. Pravo na podizanje tužbe radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovu ugovora o prevozu pripada samo licu koje je izvršilo plaćanje.
4. Pravo na podizanje tužbe radi potraživanja pouzeća pripada samo pošiljaocu.
5. Prilikom podizanja tužbe, pošiljalac je dužan da podnese duplikat tovarnog lista. U nedostatku duplikata tovarnog lista, dužan je da podnese ovlašćenje primaoca ili da dokaže da je primalac odbio robu. Ako je to potrebno, pošiljalac mora da dokaže da nema tovarnog lista ili da ga je izgubio.

6. Prilikom podizanja tužbe primalac je dužan da podnese tovarni list, ako mu je bio predat.

#### **Član 45.**

##### **Prevoznici protiv kojih se može podizati tužba**

1. Sa izuzetkom tač. 3. i 4., tužbe koje proističu iz ugovora o prevozu mogu se podizati protiv prvog prevoznika, poslednjeg prevoznika ili prevoznika koji je obavljao deo prevoza u toku kojeg se desio slučaj koji daje osnov za tužbu.
2. U slučaju prevoza koji obavlja nekoliko uzastopnih prevoznika, tužbe se mogu podizati saglasno tački 1. i protiv prevoznika koji je obavezan da isporuči robu i čija saglasnost za to je navedena u tovarnom listu, čak i ako nije primio robu ni tovarni list.
3. Tužba radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovu ugovora o prevozu može se podizati protiv prevoznika koji je naplatio taj iznos ili protiv prevoznika u čiju je korist taj iznos bio naplaćen.
4. Tužba koja se odnosi na pouzeća može se podizati samo protiv prevoznika koji je primio robu u otkrpnom mestu.
5. Pored prevoznika koji su navedeni u tač. 1. do 4. tužba se može podizati protiv nekog drugog prevoznika, ako se podnosi kao protivtužba ili kao prigovor u postupku koji se odnosi na glavnu tužbu zasnovanu na istom ugovoru o prevozu.
6. U meri u kojoj se ova Jedinствена pravila odnose na izvršne prevoznike, može se i protiv njih podizati tužba.
7. Ako tužilac ima pravo da bira između više prevoznika, njegovo pravo izbora gasi se čim je podneo tužbu protiv jednog od njih; ovo važi, takođe, ako tužilac ima izbor između jednog ili više prevoznika i jednog izvršnog prevoznika.

#### **Član 46.**

##### **Nadležni sud**

1. Tužbe zasnovane na Jedinственим pravilima mogu se podizati kod sudova država članica određenim ugovorom između strana ili kod sudova država na čijoj teritoriji:
  - a) tuženi ima stalno ili uobičajeno boravište ili glavno sedište poslovanja ili poslovnicu ili agenciju koja je zaključila ugovor o prevozu, ili
  - b) se nalazi mesto preuzimanja robe ili mesto propisano za isporuku.Kod drugih sudova tužba se ne može podizati.
2. Ako je postupak zasnovan na ovim Jedinственим pravilima u toku kod suda nadležnog prema tački 1. ili ako je u toku spora presudu doneo sud, ne može se podizati nijedna nova tužba između istih strana po istoj osnovi, osim ako presuda suda kod koga je podignuta prva tužba nije pravosnažna u državi u kojoj se podiže nova tužba.

#### **Član 47.**

##### **Gašenje prava na tužbu**

1. Prijemom robe od strane primaoca prava, gasi se svako pravo na tužbu protiv prevoznika koje nastaje iz ugovora o prevozu, u slučaju delimičnog gubitka, oštećenja ili prekoračenja roka isporuke.

2. Međutim, pravo na tužbu se ne gasi:
  - a) u slučaju delimičnog gubitka ili oštećenja, ako je:
    - 1) gubitak ili oštećenje utvrđeno prema članu 42. pre nego što je imalac prava primio robu;
    - 2) utvrđivanje, koje je trebalo izvršiti prema članu 42. bilo propušteno samo krivicom prevoznika;
  - b) u slučaju štete koja se spolja nije mogla primetiti, a utvrđena je tek pošto je imalac prava preuzeo robu, ako on:
    - 1) zahteva utvrđivanje prema članu 42. odmah posle otkrića štete, a najkasnije u roku od sedam dana po preuzimanju robe i
    - 2) dokaže, sem toga, da se šteta dogodila u vremenu od prijema na prevoz do izdavanja;
  - c) u slučaju prekoračenja roka isporuke, ako imalac prava u roku od šezdeset dana podnese zahtev jednom od prevoznika navedenih u članu 45. tačka 1.;
  - d) ako imalac prava dokaže da je šteta nastala zbog radnji, odnosno propusta učinjenih bilo s namerom da se prouzrokuje takva šteta, bilo nepromišljeno i znajući da će takva šteta verovatno nastati.
3. Ako je roba bila ponovo predata na prevoz saglasno članu 28., tužbe zbog delimičnog gubitka ili oštećenja iz jednog od ranijih ugovora o prevozu gase se kao da je u pitanju jedan ugovor.

#### **Član 48.**

##### **Zastarevanje potraživanja**

1. Potraživanja iz ugovora o prevozu zastarevaju posle godinu dana.  
Međutim, rok zastarevanja iznosi dve godine za potraživanja:
  - a) zbog isplate pouzeća koje je prevoznik naplatio od primaoca;
  - b) zbog isplate ostatka od prodaje koju je izvršio prevoznik;
  - c) zbog štete nastale zbog radnji, odnosno propusta učinjenih bilo sa namerom da se prouzrokuje takva šteta, bilo nepromišljeno i znajući da će takva šteta verovatno nastati;
  - d) iz ugovora o prevozu koji je prethodio ponovnoj predaji u slučaju predviđenom u članu 28.
2. Zastarevanje počinje da teče u vezi sa potraživanjem:
  - a) za naknadu štete zbog potpunog gubitka: od tridesetog dana po isteku roka isporuke;
  - b) za naknadu štete zbog delimičnog gubitka, oštećenja ili prekoračenja roka isporuke: od dana izdavanja;
  - c) u svim drugim slučajevima: od dana kada se može podići tužba.  
Dan naznačen kao početak roka zastarevanja nikada se ne računa u taj rok.
3. Ako je prevozniku podneta reklamacija saglasno članu 43. sa potrebnim ispravama kojima se dokazuje pravo, zastarevanje se obustavlja do dana kada prevoznik pismeno odbije reklamaciju i vrati isprave. Ako se reklamacija usvoji delimično, zastarevanje teče dalje samo za sporni deo reklamacije. Dokaz o

prijemu reklamacije ili o odgovoru i vraćanju isprava mora da podnese strana koja tu činjenicu ističe. Naknadne reklamacije po istom predmetu ne obustavljaju zastarevanje.

4. Zastarelo potraživanje se ne može više tražiti ni protivtužbom ni prigovorom na tužbu.
5. Pored prethodnih odredaba za obustavu i prekid zastarevanja važi unutrašnje pravo.

## **Deo V**

### **Odnosi između prevoznika**

#### **Član 49.**

##### **Obračun**

1. Svaki prevoznik koji je pri otpravljanju ili pri prispeću robe naplatio ili je mogao da naplati troškove ili druga potraživanja koja proističu iz ugovora o prevozu, dužan je da prevoznicima koji su učestvovali u prevozu plati deo koji im pripada. Način plaćanja utvrđuje se sporazumima između prevoznika.
2. Član 12. važi, takođe, između uzastopnih prevoznika.

#### **Član 50.**

##### **Pravo na regres**

1. Prevoznik koji je na osnovu Jedinstvenih pravila isplatio odštetu ima pravo na regres od prevoznika koji su učestvovali u prevozu prema sledećim odredbama:
  - a) prevoznik koji je prouzrokovao štetu, odgovara za istu sam;
  - b) ako je štetu prouzrokovalo više prevoznika, svaki od njih odgovara za štetu koju je on prouzrokovao; ako je to nemoguće utvrditi, šteta se deli između prevoznika prema načelima navedenim pod c);
  - c) ako se ne može dokazati koji je prevoznik prouzrokovao štetu, odšteta se deli između svih prevoznika koji su učestvovali u prevozu, izuzev onih prevoznika koji dokažu da šteta nije bila prouzrokovana na njihovim prugama; podela se vrši srazmerno udelu u ceni prevoza.
2. U slučaju da je neki prevoznik nesposoban za plaćanje, njegov neplaćeni udeo se raspodeljuje između ostalih prevoznika koji su učestvovali u prevozu, srazmerno udelu u ceni prevoza.

#### **Član 51.**

##### **Postupak u vezi sa regresom**

1. Prevoznik od kojeg se traži regres ne može ni u kom slučaju da ospori osnovanost plaćanja izvršenog od strane prevoznika koji traži regres predviđen u članu 50., ako je odšteta utvrđena sudskim putem i ako je ovaj prevoznik propisno pozvan na sud, čime mu je bilo omogućeno da se umeša u postupak. Sud, kome je podneta glavna tužba, određuje rokove za saopštavanje i za stupanje u spor.
2. Prevoznik koji traži regres dužan je da istom tužbom obuhvati sve zainteresovane prevoznike sa kojima se nije poravnao; u protivnom, gubi pravo regresa protiv onih prevoznika koje nije tužio.

3. Sud je dužan da istom presudom obuhvati sve regresne zahteve koji su mu podneti.
4. Prevoznik koji želi da ostvari svoje pravo na regres može podići tužbu pred sudom u državi na čijoj teritoriji jedan od prevoznika koji je učestvovao u prevozu ima glavno mesto poslovanja ili poslovnicu ili agenciju koja je zaključila ugovor o prevozu.
5. Ako tužbu treba podići protiv više prevoznika, prevoznik-tužilac ima pravo da između sudova koji su nadležni prema tački 4. izabere sud kome podnosi svoj zahtev.
6. Regresni postupak se ne može spajati s postupkom za naknadu štete koji pokreće imalac prava iz ugovora o prevozu.

#### **Član 52.**

##### **Sporazumi o regresima**

Prevoznici mogu zaključivati sporazume koji odstupaju od odredbi čl. 49. i 50.

**PRAVILNIK  
O MEĐUNARODNOM ŽELEZNIČKOM PREVOZU OPASNE ROBE  
(RID-DODATAK C KONVENCIJE)**

**Član 1.**

**Područje primene**

1. Ovaj pravilnik se primenjuje:
  - a) na međunarodni železnički prevoz opasne robe na teritoriji država članica,
  - b) na prevoz koji predstavlja dopunu železničkom prevozu na koji se primenjuju Jedinствeni propisi CIM, osim u slučaju međunarodnih propisa koji važe za neki drugi vid saobraćaja,kao i na delatnosti koje su obuhvaćene prilogom ovog Pravilnika.
2. Opasna roba, čiji prevoz prilog isključuje, ne treba da bude predmet međunarodnog prevoza.

**Član 2.**

**Oslobađanje**

Ovaj Pravilnik se, u celini ili delimično, ne primenjuje na prevoz opasne robe čije je oslobađanje predviđeno prilogom. Oslobađanja mogu da se predvide jedino kada količina, vrsta oslobođenog prevoza ili ambalaža garantuju sigurnost prevoza.

**Član 3.**

**Ograničenja**

Svaka država članica zadržava pravo da propiše ili zabrani međunarodni prevoz opasne robe na svojoj teritoriji iz drugih razloga, a ne bezbednosnih tokom prevoza.

**Član 4.**

**Ostali propisi**

Prevozi na koje se primenjuje ovaj Pravilnik ostaju podvrgnuti unutrašnjim ili međunarodnim propisima koji se na opšti način primenjuju na železnički prevoz robe.

**Član 5.**

**Dozvoljene vrste vozova.**

**Prevoz kao ručni prtljag, prtljag ili u automobilima**

1. Opasna roba može da se prevozi samo u teretnim vozovima, sa izuzetkom:
  - a) opasne robe koja se prima na prevoz u skladu sa Prilogom uz poštovanje maksimalnih datih količina i specifičnih uslova prevoza u vozovima druge vrste, a ne teretnim vozovima;
  - b) opasne robe koja se prevozi pod specifičnim uslovima iz Priloga kao ručni prtljag, prtljag ili u ili na automobilima u skladu sa članom 12. Jedinствениh pravila CIV.
2. Putnik ne sme da uzme sa sobom opasnu robu kao ručni prtljag ili da je otpravlja kao prtljag ili u automobilima, ako ona ne odgovara specifičnim uslovima iz Priloga.

## **Član 6.**

### **Prilog**

Prilog predstavlja sastavni deo ovog Pravilnika.

\*\*\*

O sadržaju Priloga odlučio je Komisija stručnjaka za prevoz opasne robe, prema članu 19, tačka 4. Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 09. maja 1980. godine u trenutku stupanja na snagu Protokola od 03. juna 1999. godine u kojem se nalazi izmena ove Konvencije.

**JEDINSTVENA PRAVILA ZA UGOVORE  
O KORIŠĆENJU KOLA U MEĐUNARODNOM ŽELEZNIČKOM PREVOZU  
(CUV–DODATAK D Konvencije)**

**Član 1.**

**Područje primene**

Ova Jedinствena pravila se primenjuju na bilateralne ili multilateralne ugovore o korišćenju železničkih vozila kao prevoznog sredstva da bi se obavio prevoz prema Jedinственим pravilima CIV i prema Jedinственим pravilima CIM.

**Član 2.**

**Definicije**

U okviru ovih Jedinствениh pravila, termin:

- a) "železničko transportno preduzeće", označava svako privatno ili državno preduzeće koje je ovlašćeno da prevozi ljude ili robu, pri čemu ono obezbeđuje i vuču;
- b) "vozilo", označava svako vozilo koje je u stanju da saobraća na sopstvenim točkovima na pruzi, bez sopstvene vuče;
- c) "imalac", označava onog koji ekonomično i trajno koristi neko vozilo kao prevozno sredstvo, bilo da je njegov vlasnik ili ima pravo da njime raspolaže;
- d) "domicilna stanica", označava mesto koje je upisano na vozilu i u koje to vozilo može ili mora da se vrati u skladu sa uslovima ugovora o korišćenju.

**Član 3.**

**Oznake i natpisi na vozilima**

1. Bez obzira na propise vezane za tehnički prijem vozila za korišćenje u međunarodnom prevozu, onaj koji, na osnovu ugovora pomenutog u prvom članu, poverava vozilo mora da se uveri da na vozilu postoje sledeći natpisi:
  - a) oznaka imaoca;
  - b) ako je potrebno, oznaka železničkog transportnog preduzeća sa voznim parkom u koji je vozilo uvršćeno;
  - c) ako je potrebno, oznaka domicilne stanice;
  - d) ostale oznake i natpise koji su dogovoreni u ugovoru o korišćenju.
2. Oznake i natpisi koji su predviđeni u tački 1. mogu da se dopune sredstvima za elektronsku identifikaciju.

**Član 4.**

**Odgovornost u slučaju gubitka ili oštećenja vozila**

1. Osim ako ne dokaže da oštećenje nije nastalo njegovom greškom, železničko transportno preduzeće, kojem je vozilo povereno na korišćenje kao prevozno sredstvo, odgovara za štetu nastalu gubitkom ili oštećenjem vozila ili kolskog pribora.

2. Železničko transportno preduzeće ne odgovara za štetu nastalu gubitkom kolskog pribora koji nije upisan na dve stranice vozila ili nije pomenut u inventaru koji ide uz vozilo.
3. U slučaju gubitka vozila ili njegovog kolskog pribora, naknada je ograničena, izuzevši sve ostale naknade štete, na uobičajenu vrednost vozila ili kolskog pribora na mestu i u trenutku gubitka. Ako ne može da se utvrdi dan i mesto gubitka, naknada je ograničena na uobičajenu vrednost na dan i mesto kada je vozilo povereno na korišćenje.
4. U slučaju oštećenja vozila ili njegovog kolskog pribora, naknada je ograničena, izuzevši sve ostale naknade štete, na troškove dovođenja u ispravno stanje. Naknada ne može da premaši iznos koji se duguje u slučaju gubitka.
5. Strane u ugovoru mogu da se saglase sa odredbama kojima se poništavaju odredbe tač. 1. do 4.

### **Član 5.**

#### **Gubitak prava na ograničenje odgovornosti**

Ograničenja odgovornosti, predviđena u članu 4, tač. 3. i 4. se ne primenjuju, ako je dokazano da šteta proističe iz radnje ili propusta koji je napravilo železničko preduzeće, bilo sa namerom da se prouzrokuje takva šteta, bilo nepromišljeno i znajući da će do takve štete verovatno doći.

### **Član 6.**

#### **Pretpostavka o gubitku vozila**

1. Imalac prava može, bez potrebe za davanjem drugih dokaza, da smatra neko vozilo izgubljenim kada je zatražio to vozilo od železničkog transportnog preduzeća kojem je poverio vozilo na korišćenje kao prevozno sredstvo i ako mu to vozilo nije stavljeno na raspolaganje u roku od tri meseca koja slede po danu kada njegov zahtev stigne ili kada ne dobije nikakvu naznaku o mestu na kom se vozilo nalazi. Taj rok se uvećava za vreme trajanja imobilizacije vozila čiji se uzrok ne može pripisati železničkom transportnom preduzeću ili čiji je uzrok oštećenje.
2. Ako se vozilo koje se smatra izgubljenim pronađe posle plaćanja naknade, imalac prava može, u roku od šest meseci računajući od prijema obaveštenja, da zatraži od železničkog transportnog preduzeća, kojem je poverio vozilo na korišćenje kao prevozno sredstvo, da mu vozilo bude predato, bez troškova uz vraćanje naknade, u domicilnu stanicu ili na neko drugo dogovoreno mesto.
3. Ako zahtev pomenut u tački 2. nije postavljen ili ako je vozilo pronađeno posle više od godinu dana od plaćanja naknade, železničko transportno preduzeće, kojem je imalac prava poverio vozilo na korišćenje kao prevozno sredstvo, njime raspolaze u skladu sa važećim zakonima i propisima na mestu na kom se vozilo nalazi.
4. Strane u ugovoru mogu da se saglase oko odredbi kojima se poništavaju odredbe tač. 1. do 3.

## **Član 7.**

### **Odgovornost za oštećenja koja izazove vozilo**

1. Onaj koji je, na osnovu ugovora pomenutog u prvom članu, poverio vozilo na korišćenje kao prevozno sredstvo, odgovara za štetu koju izazove vozilo, kada mu se za to pripiše krivica.
2. Strane u ugovoru mogu da se saglase oko odredbi kojima se poništavaju odredbe u tački 1.

## **Član 8.**

### **Preuzimanje prava (sudskim putem)**

Kada ugovor o korišćenju vozila predviđa da železničko transportno preduzeće može da poveri vozilo drugim železničkim transportnim preduzećima na korišćenje kao prevozno sredstvo, železničko transportno preduzeće može, uz saglasnost imaoca, da se dogovori sa drugim železničkim transportnim preduzećima:

- a) da, uz zadržavanje prava žalbe, ono njih zamenjuje u pogledu odgovornosti, prema imaocu, u slučaju gubitka ili oštećenja vozila ili kolskog pribora;
- b) da je jedino imalac odgovoran, prema drugim železničkim transportnim preduzećima za štete koje prouzrokuje vozilo, ali da je jedino železničko transportno preduzeće, koje je ugovorni partner imaoca, ovlašćeno da istakne prava drugih železničkih transportnih preduzeća.

## **Član 9.**

### **Odgovornost za železničke radnike i druga lica**

1. Strane u ugovoru su odgovorne za svoje radnike i druga lica kojima se obraćaju za uslugu radi izvršenja ugovora, kada ti radnici ili ta druga lica deluju u cilju obavljanja njihovih funkcija.
2. Osim u slučaju suprotnog sporazuma između strana u ugovoru, preduzeća koja upravljaju infrastrukturom, na kojoj železničko transportno preduzeće koristi vozilo kao prevozno sredstvo, smatraju se licima kojima se železničko transportno preduzeće obraća za uslugu.
3. Tač. 1. i 2. se primenjuju i u slučaju preuzimanja prava (sudskim putem) u skladu sa članom 8.

## **Član 10.**

### **Ostale tužbe**

1. U svim slučajevima, u kojima se primenjuju ova Jedinствena pravila, svaka tužba za naknadu štete zbog gubitka ili oštećenja vozila ili kolskog pribora, po ma kojoj osnovi da je, može da se podnese protiv železničkog transportnog preduzeća kojem je vozilo povereno na korišćenje kao prevozno sredstvo samo pod uslovima i u granicama ovih Jedinstvenih pravila i pravila ugovora o korišćenju.
2. Tačka 1. se primenjuje i u slučaju preuzimanja prava (sudskim putem) u skladu sa članom 8.
3. Isto važi za svaku tužbu koja se podnese protiv radnika ili drugih lica za koje odgovara železničko transportno preduzeće kojem je vozilo povereno na korišćenje kao prevozno sredstvo.

## **Član 11.**

### **Nadležni sud**

1. Sudski sporovi, koji proisteknu iz ugovora zaključenog na osnovu ovih Jedinjstvenih pravila, mogu da se odvijaju pred nadležnim sudom koga imenuju zajednički strane ugovora.
2. Osim u slučaju suprotnog sporazuma između strana u ugovoru, nadležni sud je sud države članice u kojoj se nalazi sedište optuženog. Ako sedište optuženog nije u nekoj od država članica, nadležni sud je sud države članice u kojoj je nastala šteta.

## **Član 12.**

### **Zastarevanje**

Tužbe zasnovane na čl. 4. i 7. zastarevaju posle tri godine.

Period zastarevanja počinje da teče:

- a) za tužbe zasnovane na članu 4., od dana kada je gubitak ili oštećenje vozila konstatovano ili od dana kada je imalac prava mogao da smatra vozilo izgubljenim, u skladu sa članom 6., tačka 1. ili tačka 4.;
- b) za tužbe zasnovane na članu 7., od dana kada se šteta desila.

**JEDINSTVENA PRAVILA ZA UGOVOR  
O KORIŠĆENJU INFRASTRUKTURE  
U MEĐUNARODNOM ŽELEZNIČKOM PREVOZU  
(CUI-DODATAK E KONVENCIJE)**

**Deo I**

**Opšti deo**

**Član 1.**

**Područje primene**

1. Ova Jedinствena pravila se primenjuju na svaki ugovor o korišćenju železničke infrastrukture u cilju međunarodnog transporta, a u smislu Jedinствениh pravila CIV i Jedinствениh pravila CIM. Ovo važi bez obzira na sedište i nacionalnost strana u ugovoru. Ova Jedinствena pravila se primenjuju čak i kada železničkom infrastrukturom upravljaju ili je koriste države, ili vladine institucije ili organizacije.
2. Osim u slučaju primene člana 21., ova Jedinствena pravila se ne primenjuju na druge pravne odnose, kao što su:
  - a) odgovornost prevoznika ili preduzeća koje upravlja prema radnicima ili drugim licima kojima se oni obraćaju za uslugu radi izvršenja svojih zadataka;
  - b) odgovornost između prevoznika ili preduzeća koje upravlja, sa jedne strane i trećih lica, sa druge.

**Član 2.**

**Izjava u pogledu odgovornosti u slučaju povrede lica**

Svaka država može, u svakom trenutku, da izjavi da neće primenjivati sve odredbe vezane za odgovornost u slučaju povrede lica, koje su se dogodile na njenoj teritoriji, kada su žrtve njeni stanovnici ili lica čije je prebivalište u toj državi.

Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 1. može od nje da odustane u svakom trenutku obaveštavanjem depozitara. To odustajanje stupa na snagu nakon mesec dana od datuma kada je depozitar o tome obavestio države članice.

**Član 3.**

**Definicije**

- a) "železnička infrastruktura" označava sve železničke pruge i sva stabilna postrojenja u meri u kojoj su ona potrebna za saobraćaj železničkih vozila i bezbednost saobraćaja;
- b) "upravljач infrastrukture" označava onog ko stavlja na raspolaganje železničku infrastrukturu;
- c) "prevoznik" označava onog koji železnicom prevozi lica ili robu u međunarodnom prevozu uz poštovanje Jedinствениh pravila CIV i Jedinствениh pravila CIM;
- d) "pomoćni radnik" označava radnike ili druga lica kojima se prevoznik ili preduzeće koje upravlja obraćaju radi izvršenja ugovora kada ti radnici ili ta druga lica rade na obavljanju njihovih funkcija;

- e) "treća lica", označava svako drugo lice osim preduzeća koje upravlja, prevoznika ili njihovih pomoćnih radnika;
- f) "licenca" označava odobrenje, izdato u skladu sa zakonima i propisima države u kojoj prevoznik ima sedište svoje osnovne delatnosti za obavljanje poslova železničkog prevoznika;
- g) "sertifikat o bezbednosti" označava dokumenat kojim se potvrđuje, u skladu sa zakonima i propisima države u kojoj se nalazi iznajmljena infrastruktura, da što se tiče prevoznika,
  - interna organizacija preduzeća, kao i
  - osoblje koje će obavljati poslove i vozila koja će se koristiti na iznajmljenoj infrastrukturi,

odgovaraju zahtevima u pogledu bezbednosti koji se tiču obezbeđivanja bezbednog saobraćaja na toj infrastrukturi.

#### **Član 4.**

##### **Obavezno pravo**

Ukoliko ne postoji suprotna klauzula u ovim Jedinstvenim pravilima, ništavna je i nevažeća svaka ugovorna odredba koja, direktno ili indirektno, odstupa od ovih Jedinstvenih pravila. Ništavnost takvih ugovornih odredbi ne povlači za sobom ništavnost drugih odredbi ugovora. Bez obzira na to, strane u ugovoru mogu da preuzmu odgovornost i obaveze šire od obaveza koje su predviđene ovim Jedinstvenim pravilima ili da utvrde maksimalan iznos naknade za materijalne štete.

#### **Deo II**

##### **Ugovor o korišćenju**

#### **Član 5.**

##### **Sadržaj i oblik**

1. Odnosi između upravljača infrastrukture i prevoznika regulisani su ugovorom o korišćenju.
2. Ugovorom se posebno regulišu administrativni, tehnički i finansijski uslovi korišćenja. On sadrži najmanje sledeće podatke:
  - a) infrastrukturu koja će se koristiti,
  - b) obim korišćenja,
  - c) usluge preduzeća koje upravlja infrastrukturom,
  - d) usluge prevoznika,
  - e) osoblje koje će obavljati poslove,
  - f) vozila koja će se koristiti,
  - g) finansijske uslove.
3. Ugovor mora da se potvrdi u pisanom ili nekom drugom odgovarajućem obliku. Odsustvo ili nepravilnost pisanog ili nekog drugog odgovarajućeg oblika ili odsustvo podataka predviđenih u tački 2. ne utiču niti na postojanje niti na valjanost ugovora koji ostaje podložan ovim Jedinstvenim pravilima.

## Član 6.

### Posebne obaveze prevoznika i upravljača infrastrukture

Prevoznik treba da bude ovlašćen da obavlja delatnost železničkog prevoznika. Zaposleno osoblje i vozila koja će se koristiti moraju da odgovaraju zahtevima u pogledu bezbednosti. Upravljač infrastrukture može da zahteva od prevoznika da dokaže, pokazivanjem važeće licence ili sertifikata o bezbednosti ili overene kopije ili na bilo koji drugi način, da su ti uslovi ispunjeni.

Prevoznik mora da obavesti upravljača infrastrukture o svakom događaju koji može da utiče na valjanost licence, sertifikata o bezbednosti ili drugih dokaznih elemenata.

Upravljač infrastrukture može da zatraži od prevoznika dokaz o tome da je zaključio dovoljno osiguranje od odgovornosti ili da je preduzeo odgovarajuće mere za pokrivanje svih aktivnosti, po ma kojoj osnovi to bilo, navedene u čl. 9. do 21. Prevoznik mora godišnje da daje dokaz putem odgovarajuće potvrde da osiguranje od odgovornosti ili odgovarajuće mere i dalje postoje; on mora da obavesti upravljača infrastrukture o svakoj izmeni po ovom pitanju pre nego što ta izmena stupi na snagu.

Strane ugovora moraju uzajamno da se obaveštavaju o svakom događaju koji može da spreči izvršenje ugovora koje su sklopile.

## Član 7.

### Trajanje ugovora

1. Ugovor o korišćenju može da se zaključi na određeni i neodređeni period.
2. Upravljač infrastrukture može bez odlaganja da otkáže ugovor kada:
  - a) prevoznik više nije ovlašćen da obavlja delatnost železničkog prevoznika;
  - b) zaposleno osoblje i vozila koja treba koristiti više ne odgovaraju zahtevima u pogledu bezbednosti;
  - c) prevoznik kasni sa plaćanjem, i to
    1. za dva uzastopna dospeća obaveza sa iznosom koji prelazi protivvrednost korišćenja za mesec dana, ili
    2. za rok koji pokriva više od dva dospeća obaveza i sa iznosom jednakim protivvrednosti korišćenja za dva meseca;
  - d) prevoznik teško prekrši neku posebnu obavezu koja je predviđena u članu 6, tač. 2. i 3.
3. Prevoznik može bez odlaganja da otkáže ugovor o korišćenju kada upravljač infrastrukture izgubi svoje pravo upravljanja infrastrukturom.
4. Svaka strana u ugovoru o korišćenju može bez odlaganja da ga otkáže u slučaju opisanog kršenja suštinskih obaveza od druge strane, kada se ta obaveza tiče bezbednosti lica ili dobara; strane u ugovoru mogu da se saglase oko modaliteta ostvarivanja tog prava.
5. Strana u ugovoru, koja je prouzrokovala njegovo otkazivanje, odgovara drugoj strani za štetu koja je iz toga proizašla, osim ako ne dokaže da šteta nije nastala njenom greškom.
6. Strane u ugovoru mogu da zaključe sporazume kojima odstupaju od odredaba tačke 2., pod c) i d) i tačke 5.

**Deo III**  
**Odgovornost**

**Član 8.**

**Odgovornost upravljača infrastrukture**

1. Upravljač infrastrukture je odgovoran:
  - a) za povrede lica (smrt, ranjavanje ili svake druge telesne ili duševne povrede),
  - b) materijalne štete (uništavanje ili oštećenje pokretnih i nepokretnih dobara),
  - c) novčane štete, koje proizlaze iz naknada štete na koje je obavezan prevoznik po osnovu Jedinštvenih pravila CIV i Jedinštvenih pravila CIM, izazvane kod prevoznika ili njegovih pomoćnih radnika tokom korišćenja infrastrukture a uzrok im je u infrastrukturi.
2. Upravljač infrastrukture je oslobođen odgovornosti:
  - a) u slučaju povrede lica i novčanih šteta nastalih zbog naknada štete na koje je obavezan prevoznik po osnovu Jedinštvenih pravila CIV,
    1. ako je događaj, zbog kojeg je nastala šteta, izazvan okolnostima koje nisu u vezi sa eksploatacijom, a koje upravljač infrastrukture, i pored preduzimanja mera potrebnih u specifičnim okolnostima, nije mogao da izbegne i čije posledice nije mogao da spreči,
    2. ukoliko je događaj, zbog kojeg je nastala šteta, prouzrokovan greškom lica koje je pretrpelo štetu,
    3. ako je događaj, zbog koga je nastala šteta, prouzrokovan ponašanjem trećeg lica koje upravljač infrastrukture, i pored preduzimanja mera potrebnih u specifičnim okolnostima, nije mogao da izbegne i čije posledice nije mogao da spreči;
  - b) u slučaju materijalnih i novčanih šteta koje su rezultat naknada šteta koje prevoznik duguje prema Jedinštvenim pravilima CIM, kada je šteta izazvana greškom prevoznika ili nekim nalogom prevoznika koji se ne može pripisati upravljaču infrastrukture ili usled okolnosti koje upravljač infrastrukture nije mogao da izbegne i čije posledice nije mogao da spreči.
3. Ako je štetan događaj prouzrokovan ponašanjem trećeg lica i ako, bez obzira na to, upravljač infrastrukture nije u potpunosti oslobođen odgovornosti u skladu sa tačkom 2., pod a), on odgovara za sve u okvirima ovih Jedinštvenih pravila, bez obzira na njegovu eventualnu žalbu protiv trećeg lica.
4. Strane u ugovoru mogu da se saglase da li je, i u kojoj meri, upravljač infrastrukture odgovoran za štete nanete prevozniku zbog zakašnjenja ili poremećaja u eksploataciji.

**Član 9.**

**Odgovornost prevoznika**

1. Prevoznik je odgovoran:
  - a) za povrede lica (smrt, ranjavanje ili svake druge telesne ili duševne povrede),

- b) materijalne štete (uništavanje ili oštećenje pokretnih i nepokretnih dobara), izazvanih kod upravljača infrastrukture ili njegovih pomoćnih radnika od strane prevoznog sredstva koje je koristio ili lica ili robe koje je prevezio, tokom korišćenja infrastrukture.
2. Prevoznik je oslobođen odgovornosti:
- a) u slučaju povrede lica
1. ako je događaj, zbog kojeg je nastala šteta, izazvan okolnostima koje nisu u vezi sa eksploatacijom a koje prevoznik i pored preduzimanja mera potrebnih u specifičnim okolnostima, nije mogao da izbegne i čije posledice nije mogao da spreči,
  2. ukoliko je događaj, zbog kojeg je nastala šteta, prouzrokovan greškom lica koje je pretrpelo štetu,
  3. ako je događaj, zbog kojeg je nastala šteta, prouzrokovan ponašanjem trećeg lica koje prevoznik, i pored preduzimanja mera potrebnih u specifičnim okolnostima nije mogao da izbegne i čije posledice nije mogao da spreči;
- b) u slučaju materijalnih šteta, kada je šteta izazvana greškom upravljača infrastrukture ili nekim nalogom upravljača infrastrukture, koji se ne može pripisati prevozniku ili usled okolnosti koje prevoznik nije mogao da izbegne i čije posledice nije mogao da spreči;
3. Ako je štetan događaj prouzrokovan ponašanjem trećeg lica i ako, bez obzira na to, prevoznik nije u potpunosti oslobođen odgovornosti u skladu sa tačkom 2., pod a), on odgovara za sve u okvirima ovih Jedinstvenih pravila, bez obzira na njegovu eventualnu žalbu protiv trećeg lica.
4. Strane u ugovoru mogu da se saglase da li je, i u kojoj meri, prevoznik odgovoran za štete nanete upravljaču infrastrukture zbog poremećaja u eksploataciji.

## **Član 10.**

### **Istovremena odgovornost**

Kada su uzroci koji se pripisuju upravljaču infrastrukture i uzroci koji se pripisuju prevozniku doprineli oštećenju istovremeno, svaka strana u ugovoru odgovara samo u onoj meri u kojoj su uzroci koji joj se pripisuju na osnovu čl. 8. i 9. doprineli oštećenju. Ako se ne može utvrditi u kojoj meri su uzroci doprineli oštećenju, svaka strana snosi štetu koju je pretrpela.

Po analogiji se primenjuje tačka 1. kada su uzroci koji se pripisuju upravljaču infrastrukture i uzroci koji se pripisuju većem broju prevoznika koji koriste istu železničku infrastrukturu doprineli oštećenju.

U slučaju oštećenja navedenih u članu 9., tačka 1., prva rečenica se primenjuje po analogiji kada se uzroci koji su doprineli oštećenju pripisuju većem broju prevoznika koji koriste istu infrastrukturu. Ako se ne može utvrditi u kojoj su meri uzroci doprineli oštećenju, prevoznici su podjednako odgovorni prema upravljaču infrastrukture.

## **Član 11.**

### **Naknada štete u slučaju smrti**

1. U slučaju smrti, naknada štete obuhvata:

- a) potrebne troškove nastale posle smrti, a posebno troškove prevoza tela i pogreba;
  - b) ako smrt nije odmah nastupila, naknadu štete kako je predviđeno u članu 12.
2. Ako su zbog smrti nekog lica, osobe prema kojima je pokojnik imao ili bi imao u budućnosti obavezu hranitelja prema zakonu, lišena pomoći, i one takođe imaju osnov za naknadu te štete. Tužba za naknadu štete licima kojima je pokojnik obezbeđivao izdržavanje, a koja ne spada u zakonsku obavezu, potpada pod unutrašnje pravo.

## **Član 12.**

### **Naknada štete u slučaju povreda**

U slučaju povreda ili svakog drugog telesnog ili duševnog povređivanja, naknade štete obuhvataju:

- a) neophodne troškove, posebno troškove lečenja i prevoza;
- b) naknadu izazvane štete, bilo zbog potpune ili delimične nemogućnosti za rad, bilo zbog povećanja potreba.

## **Član 13.**

### **Naknada drugih šteta nanetih licima**

Unutrašnje pravo utvrđuje, da li i u kojoj meri upravljač infrastrukture ili prevoznik treba da isplati naknadu za nanete štete licima koje ne potpadaju pod čl. 11. i 12.

## **Član 14.**

### **Oblik i ograničenje naknade štete u slučaju smrti i povrede**

1. Naknada štete predviđene u članu 11., tačka 2. i u članu 12., pod b) moraju se platiti u novcu. Međutim, ako unutrašnje pravo dozvoljava davanje rente, naknada se odobrava u ovom obliku kada oštećena osoba ili imaoci prava navedeni u članu 11. tačka 2., to zahtevaju.
2. Visina naknade štete, koja se plaća prema tački 1., određuje se na osnovu unutrašnjeg prava. Međutim, kod primene ovih Jedinstvenih pravila najveći iznos koji se ima platiti u novcu ili u godišnjoj renti koja odgovara tom iznosu, za svako lice se utvrđuje na 175 000 obračunskih jedinica, u slučaju da unutrašnje pravo predviđa ograničenje u manjem iznosu.

## **Član 15.**

### **Gubitak prava na ograničenje odgovornosti**

Ograničenje odgovornosti propisano ovim Jedinstvenim pravilima kao i odredbe unutrašnjeg prava kojima se odštete ograničavaju na određen iznos, ne primenjuju se ako se dokaže da je šteta nastala zbog neke radnje ili propusta koji je napravio počinitelj štete, bilo sa namerom da izazove takvu štetu, bilo nepromišljeno i znajući da će takva šteta verovatno nastati.

## **Član 16.**

### **Preračunavanje i kamate**

1. Ako za izračunavanje odštete treba preračunati iznose u stranoj valuti, to preračunavanje se obavlja po kursu koji važi na dan i u mestu plaćanja odštete.
2. Imalac prava može zahtevati kamatu na odštetu, koja iznosi pet posto godišnje, počev od dana otvaranja postupka poravnjanja od žalbe arbitražnom sudu, kako je predviđeno u Poglavlju V Konvencije ili od tužbe.

## **Član 17.**

### **Odgovornost u slučaju nuklearnih udesa**

Upravljač infrastrukture i prevoznik oslobađaju se odgovornosti koja im pripada prema ovim Jedinstvenim pravilima ako je šteta prouzrokovana nuklearnim udesom i ako je, prema zakonima i propisima jedne države kojima se reguliše odgovornost u oblasti nuklearne energije, za ovu štetu odgovoran korisnik nuklearnog uređaja ili neko drugo odgovorno lice.

## **Član 18.**

### **Odgovornost za pomoćne radnike**

Upravljač infrastrukture i prevoznik odgovaraju za svoje pomoćne radnike.

## **Član 19.**

### **Ostale tužbe**

1. U svim slučajevima, u kojima se primenjuju ova Jedinstvena pravila, svaka tužba za naknadu štete po bilo kom osnovu, može se podići protiv upravljača infrastrukture ili prevoznika, samo pod uslovima i ograničenjima ovih Jedinstvenih pravila.
2. Isto važi i za svaku tužbu koja se podiže protiv pomoćnih radnika za koje, prema članu 18., odgovaraju preduzeće koje upravlja ili prevoznik.

## **Član 20.**

### **Sporazumi**

Strane u ugovoru mogu da se dogovore o uslovima pod kojima će istaći ili se odreći mogućnosti da istaknu svoja prava na naknadu štete prema drugoj strani ugovora.

## **Deo IV**

### **Tužbe pomoćnih radnika**

## **Član 21.**

### **Tužbe protiv upravljača infrastrukture ili prevoznika**

1. Svaka tužba za naknadu štete pomoćnih radnika prevoznika protiv upravljača infrastrukture, za štete koje je ono prouzrokovalo, po bilo kom osnovu, može da se podnese samo pod uslovima i ograničenjima ovih Jedinstvenih pravila.

2. Svaka tužba za naknadu štete pomoćnih radnika upravljača infrastrukture protiv prevoznika, za štete koje je on prouzrokovao, po bilo kom osnovu, mogu da se podnesu samo pod uslovima i ograničenjima ovih Jedinistvenih pravila.

## **Deo V**

### **Ostvarivanje prava**

#### **Član 22.**

##### **Postupak poravnania**

Strane ugovora mogu da se saglase oko postupka poravnania ili da se obrate arbitražnom sudu, kako je predviđeno u Poglavlju V Konvencije.

#### **Član 23.**

##### **Regres**

Osnovanost plaćanja, koje izvrši prevoznik na osnovu Jedinistvenih pravila CIV ili Jedinistvenih pravila CIM, ne može se osporiti ako je odšteta utvrđena sudskim putem i ako je upravljač infrastrukture propisno pozvan na sud, čime mu je omogućeno da učestvuje u procesu.

#### **Član 24.**

##### **Nadležni sud**

1. Tužbe koje se zasnivaju na ovim Jedinistvenim pravilima mogu se podizati kod sudova država članica, koje su zajednički odredile strane ugovora.
2. Osim u slučaju kada se strane sporazumeju suprotno, nadležni sud je sud one države članice u kojoj upravljač infrastrukture ima svoje sedište.

#### **Član 25.**

##### **Zastarevanje potraživanja**

1. Tužbe zasnovane na ovim Jedinistvenim pravilima zastarevaju posle tri godine.
2. Zastarevanje počinje da teče od dana kada je šteta nastala.
3. U slučaju smrti osoba, tužbe zastarevaju posle tri godine počev od prvog dana posle smrti, s tim da taj rok ne može biti duži od pet godina počev od prvog dana nakon što se desio događaj koji je naneo štetu.
4. Tužba za naknadu regresa od strane osobe koja se smatra odgovornom može se podići i posle isteka roka zastarevanja predviđenog u tački 1., ako je ona podignuta u vremenskom roku utvrđenom zakonom države u kojoj se sudski postupak vodi. Međutim, taj rok ne može biti manji od devedeset dana počev od datuma kada je podnosilac tužbe za naknadu regresa regulisao reklamaciju ili je i sam dobio poziv za sud.
5. Zastarevanje se obustavlja kada se strane u sporu saglase oko postupka poravnania ili kada se obrate arbitražnom sudu, kako je predviđeno u Poglavlju V Konvencije.
6. U ostalim slučajevima, obustavljanje i prekidanje perioda zastarevanja je regulisano unutrašnjim pravom.

**JEDINSTVENA PRAVILA O PRIZNAVANJU TEHNIČKIH STANDARDA  
I USVAJANJU JEDINSTVENIH TEHNIČKIH PROPISA  
KOJI SE PRIMENJUJU NA ŽELEZNIČKA VOZNA SREDSTVA  
NAMENJENA ZA KORIŠĆENJE U MEĐUNARODNOM PREVOZU  
(APTU–DODATAK F KONVENCIJE)**

**Član 1.**

**Područje primene**

Ovim Jedinostvenim pravilima utvrđuje se postupak priznavanja tehničkih standarda i usvajanje tehničkih propisa za železnička vozna sredstva koja su namenjena za korišćenje u međunarodnom prevozu.

**Član 2.**

**Definicije**

Za svrhe ovih Jedinostvenih pravila i njihovih Priloga, naziv:

- a) "država-ugovorna strana" označava državu članicu organizacije koja nije dala izjavu u vezi sa ovim Jedinostvenim pravilima, u skladu sa članom 42., tačka 1., prva rečenica Konvencije;
- b) "međunarodni prevoz" označava prevoz železničkih vozila na železničkim prugama preko teritorije najmanje dve države-ugovorne strane;
- c) "železničko preduzeće" označava privatno ili javno preduzeće koje je ovlašćeno za prevoz putnika ili robe i koje obezbeđuje vuču;
- d) "upravljач infrastrukture" označava preduzeće ili organ vlasti koji upravlja železničkom infrastrukturom;
- e) "železnička sredstva" označava železnička sredstva koja su namenjena za korišćenje u međunarodnom prevozu, odnosno železnička vozila i železnička infrastruktura;
- f) "železnička vozila" označava vozila koja mogu da saobraćaju na sopstvenim točkovima na prugama, sa ili bez vuče;
- g) "vučno vozilo" označava železničko vozilo opremljeno sredstvom za vuču;
- h) "teretna kola" označava železničko vozilo koje nije opremljeno sredstvom za vuču i koje je namenjeno za prevoz robe;
- i) "putnička kola" označava železničko vozilo koje nije opremljeno sredstvom za vuču i koje je namenjeno za prevoz putnika;
- j) "železnička infrastruktura" označava pruge i stabilna postrojenja u onoj meri u kojoj su neophodna za saobraćaj železničkih vozila i bezbednost saobraćaja;
- k) "tehnički standard" označava tehničke specifikacije usvojene od strane priznatog nacionalnog ili međunarodnog tela za standardizaciju u skladu sa važećim postupkom; sve tehničke specifikacije koje su urađene u okviru Evropskih zajednica smatraće se tehničkim standardom;
- l) "tehnički propis" označava ona pravila koja nisu tehnički standardi, a koja se odnose na gradnju, eksploataciju, održavanje ili na neki postupak u vezi sa železničkim voznim sredstvima;
- m) "Komisija stručnjaka za tehnička pitanja" označava Komisiju predviđenu članom 13., tačka 1., pod f) Konvencije.

### **Član 3.**

#### **Cilj**

1. Priznavanje tehničkih standarda za železnička vozna sredstva i usvajanje jedinstvenih tehničkih propisa koji se primenjuju na železnička vozna sredstva imaju sledeće za cilj:
  - a) olakšavanje slobodnog saobraćaja vozila i slobodnog korišćenja ostalih železničkih voznih sredstava u međunarodnom prevozu;
  - b) doprinos osiguranju bezbednosti, efikasnosti i raspoloživosti u međunarodnom prevozu;
  - c) vođenje računa o zaštiti životne okoline i zdravlja.
2. Prilikom priznavanja tehničkih standarda, odnosno usvajanja jedinstvenih tehničkih propisa, uzimaće se u obzir samo oni koji su urađeni na međunarodnom nivou.
3. U onoj meri u kojoj je moguće:
  - a) treba obezbediti interoperabilnost tehničkih sistema i elemenata koji su neophodni za međunarodni prevoz;
  - b) tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi odnosiće se na tehničke karakteristike; u slučaju potrebe, uključivaće i varijante.

### **Član 4.**

#### **Izrada tehničkih standarda i propisa**

1. Izrada tehničkih standarda i jedinstvenih tehničkih propisa za železnička vozna sredstva u domenu je tela nadležnih za tu oblast.
2. Standardizacija industrijskih proizvoda i postupaka spada u domen priznatih nacionalnih i međunarodnih tela za standardizaciju.

### **Član 5.**

#### **Priznavanje tehničkih standarda**

1. Zahtev za priznavanje tehničkog standarda može podneti:
  - a) bilo koja država-ugovorna strana;
  - b) bilo koja regionalna organizacija ekonomske integracije koju su države članice ovlastile za donošenje propisa iz oblasti tehničkih standarda za železnička vozna sredstva;
  - c) bilo koje nacionalno ili međunarodno telo za standardizaciju, koje je zaduženo za standardizaciju u domenu železnice;
  - d) bilo koje međunarodno predstavničko udruženje, za čije članove je neophodno postojanje tehničkih standarda za železnička vozna sredstva iz razloga bezbednosti i ekonomičnosti u realizaciji njihovog poslovanja.
2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku o priznavanju nekog tehničkog standarda u skladu sa postupkom predviđenim u čl. 16., 20. i 33. tačka 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu prema članu 35., tač. 3. i 4. Konvencije.

## **Član 6.**

### **Usvajanje jedinstvenih tehničkih propisa**

1. Zahtev za usvajanje nekog jedinstvenog tehničkog propisa može podneti:
  - a) bilo koja država-ugovorna strana;
  - b) bilo koja regionalna organizacija ekonomske integracije koju su države članice ovlastile za donošenje propisa iz oblasti tehničkih standarda za železnička vozna sredstva;
  - c) bilo koje međunarodno predstavničko udruženje, za čije članove je neophodno postojanje tehničkih standarda za železnička vozna sredstva iz razloga bezbednosti i ekonomičnosti u realizaciji njihovog poslovanja.
2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja, odlučuje o usvajanju nekog tehničkog propisa u skladu sa postupkom predviđenim u članu 16., 20. i 33., tačka 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu prema članu 35., tač. 3. i 4. Konvencije.

## **Član 7.**

### **Oblik zahteva**

Zahtevi navedeni u čl. 5. i 6. moraju biti potpuni, koherentni i obrazloženi. Oni moraju biti dostavljeni na adresu Generalnog sekretara Organizacije na jednom od radnih jezika ove Organizacije.

## **Član 8.**

### **Tehnički prilozi**

1. Priznati tehnički standardi i usvojeni jedinstveni tehnički propisi dati su u Prilozima ovih Jedinstvenih pravila i pobrojani su u daljem tekstu:
  - a) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o svim železničkim vozilima (Prilog 1);
  - b) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o vučnim vozilima (Prilog 2);
  - c) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o teretnim kolima (Prilog 3);
  - d) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o putničkim kolima (Prilog 4);
  - e) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o postrojenjima infrastrukture, osim onih koja su navedena pod f) (Prilog 5);
  - f) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o sistemima bezbednosti saobraćaja i operativne kontrole (Prilog 6);
  - g) Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi o informacionim tehnološkim sistemima (Prilog 7);
  - h) Tehnički standardi i jedinstveni propisi o svim ostalim železničkim voznim sredstvima (Prilog 8).
2. Prilozi predstavljaju sastavni deo ovih Jedinstvenih pravila. Oni su uobličeni tako da vode računa o specifičnostima širine koloseka, gabarita, sistemima energetskog napajanja, sistemima bezbednosti saobraćaja i upravljanja u državama-ugovornim stranama.
3. Prilozi će sadržati onu varijantu koju, po stupanju na snagu Protokola od 03. juna 1999. godine kojim se unose izmene i dopune u Konvenciju, usvoji Komisija

stručnjaka za tehnička pitanja primenjujući postupak predviđen čl. 16., 20. i 33., tačka 6. Konvencije, za izmene Priloga.

### **Član 9.**

#### **Izjave**

1. Bilo koja od država–ugovornih strana može, u roku od četiri meseca počev od dana obaveštavanja od strane Generalnog sekretara o odluci Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, podneti Generalnom sekretaru obrazloženu izjavu prema kojoj ta država neće ili će samo delimično primenjivati priznate tehničke standarde, odnosno usvojena jedinstvena tehnička pravila po pitanju železničke infrastrukture, koja se nalazi na njenoj teritoriji i po pitanju saobraćaja na toj infrastrukturi.
2. Države–ugovorne strane koje su dale izjavu u skladu sa tačkom 1. ne uzimaju se u obzir prilikom utvrđivanja broja država koje moraju da ulože prigovor u skladu sa članom 35., tačka 4. da neka odluka Komisije stručnjaka za tehnička pitanja ne stupi na snagu.
3. Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 1. može u bilo kom trenutku da je povuče obaveštavajući o tome Generalnog sekretara. Ovo povlačenje izjave počće da važi počev od prvog dana drugog meseca koji sledi po obaveštavanju.

### **Član 10.**

#### **Ukidanje tehničkog jedinstva**

Stupanjem na snagu, u svim državama–ugovornim stranama Međunarodne konvencije o Tehničkom jedinstvu železnica, koja je potpisana u Bernu, 21. oktobra 1882. godine, u verziji iz 1938. godine, Prilozi usvojeni od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 8., tačka 3. poništavaju navedenu konvenciju.

### **Član 11.**

#### **Prvenstvo Priloga**

1. Po stupanju na snagu Priloga, usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 8., tačka 3., tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi, navedeni u ovim Prilozima, u odnosima između država–ugovornih strana imaju prvenstvo nad odredbama Međunarodne konvencije o Tehničkom jedinstvu železnica koja je potpisana u Bernu, 21. oktobra 1882. godine, u verziji iz 1938. godine.
2. Po stupanju na snagu Priloga, usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 8., tačka 3., ova Jedinstvena pravila kao i tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi, navedeni u Prilozima, u državama–ugovornim stranama imaju prvenstvo u odnosu na:
  - a) Pravilnik o uzajamnoj upotrebi putničkih i prtljažnih kola u međunarodnom prevozu (RIC);
  - b) Pravilnik o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (RIV).

**Prilog 1**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na sva  
železnička vozila**

A. Širina koloseka

1. Železnice sa standardnom širinom koloseka (1435 mm)
2. Železnice sa širokim kolosekom (ruske) (1520 mm)
3. Železnice sa širokim kolosekom (finske) (1524 mm)
4. Železnice sa širokim kolosekom (irske) (1600 mm)
5. Železnice sa širokim kolosekom (iberijske) (1688 mm)
6. Ostale železnice

B. Gabarit

1. Železnice sa standardnim gabaritom na evropskom kontinentu
2. Železnice sa standardnim gabaritom u Velikoj Britaniji
3. ....

C.....

**Prilog 2**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na vučna vozila**

A. Sistemi energetskeg napajanja

1. Jednosmerna struja od 3000 V
2. Jednosmerna struja od 1500 V i manje
3. Naizmjenična struja od 25 KV/50Hz
4. Naizmjenična struja od 15 KV/16 <sup>2</sup>/3 Hz

B. Sistemi bezbednosti saobraćaja i operative kontrole

**Prilog 3**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na teretna kola**

**Prilog 4**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na putnička  
kola**

**Prilog 5**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na postrojenja  
infrastrukture**

**Prilog 6**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na sisteme bezbednosti saobraćaja i upravljanja**

**Prilog 7**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na informacione tehnološke sisteme**

**Prilog 8**

**Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na sva ostala železnička vozna sredstva**

\* \* \*

U prvoj fazi, tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na železnička vozna sredstva a koji već postoje i koji su već priznati na međunarodnom nivou kao što su oni iz Tehničkog jedinstva, RIV-a i RIC-a kao i iz tehničkih objava UIC, biće uneti u gore navedene Priloge.

**JEDINSTVENA PRAVILA O TEHNIČKOM PRIJEMU  
ŽELEZNIČKIH VOZNIH SREDSTAVA KOJA SE KORISTE  
U MEĐUNARODNOM PREVOZU  
(ATMF–DODATAK G KONVENCIJE)**

**Član 1.**

**Područje primene**

Ovim Jedininstvenim pravilima utvrđuje se procedura prema kojoj se železnička vozila uvrštavaju u saobraćaj kao i ostala železnička vozna sredstva koja se koriste u međunarodnom prevozu.

**Član 2.**

**Definicije**

Za svrhe ovih Jedininstvenih pravila i njihovih Priloga, naziv:

- a) "država-ugovorna strana" označava državu članicu organizacije koja nije dala izjavu u vezi sa ovim Jedininstvenim pravilima, u skladu sa članom 42., tačkom 1., prva rečenica Konvencije;
- b) "međunarodni prevoz" označava prevoz železničkih vozila na železničkim prugama preko teritorije najmanje dve države-ugovorne strane;
- c) "železničko preduzeće" označava privatno ili javno preduzeće koje je ovlašćeno za prevoz putnika ili robe i koje obezbeđuje vuču;
- d) "upravljач infrastrukture" označava preduzeće ili organ vlasti koji upravlja železničkom infrastrukturom;
- e) "imalac" označava onu osobu koja ekonomično i trajno koristi železničko vozilo kao prevozno sredstvo bilo da je vlasnik ili samo ima pravo raspolaganja;
- f) "tehnički prijem" označava proceduru koju sprovodi nadležni organ za uvrštavanje u saobraćaj železničkog vozila odnosno ostalih železničkih vozniх sredstava za upotrebu u međunarodnom prevozu;
- g) "saglasnost za vrstu konstrukcije" označava proceduru koja se odnosi na vrstu konstrukcije železničkog vozila i koju sprovodi nadležni organ; po obavljenoj proceduri, nadležni organ daje pravo, po skraćenoj proceduri, na izdavanje saglasnosti za uvrštavanje u saobraćaj za ona vozila koja odgovaraju toj vrsti konstrukcije;
- h) "uvrštavanje u saobraćaj" označava pravo koje odobrava nadležni organ za svako železničko vozilo za međunarodni saobraćaj;
- i) "železničko vozilo" označava vozilo koje može da saobraća na sopstvenim točkovima na prugama, sa ili bez vuče;
- j) "ostala železnička vozna sredstva" označava sva železnička vozna sredstva namenjena za upotrebu u međunarodnom prevozu, a koja nisu železnička vozila;
- k) "Komisija stručnjaka za tehnička pitanja" označava Komisiju predviđenu članom 13., tačka 1., pod f) Konvencije.

### **Član 3.**

#### **Uvrštavanje u međunarodni saobraćaj**

1. Da bi saobraćalo u međunarodnom prevozu, svako železničko vozilo mora dobiti saglasnost za uvrštavanje u skladu sa ovim Jedinostvenim pravilima.
2. Tehnički prijem ima za cilj da se utvrdi da li su železnička vozila u skladu sa:
  - a) propisima o konstrukciji navedenim u Prilozima Jedinostvenih pravila APTU;
  - b) propisima o konstrukciji i opremi navedenim u Prilogu RID-a;
  - c) posebnim uslovima prijema prema članu 7, tačka 2, odnosno tačka 3.
3. Tač. 1. i 2. kao i naredni članovi primenjuju se po analogiji na tehnički prijem ostalih železničkih voznih sredstava i na elemente konstrukcije železničkih vozila ili ostalih železničkih voznih sredstava.

### **Član 4.**

#### **Postupak**

1. Tehnički prijem se vrši na sledeći način:
  - a) u samo jednoj fazi, odobravanjem uvrštavanja u saobraćaj određenom železničkom vozilu pojedinačno,
  - b) ili u dve sukcesivne faze,
    1. odobravanje saglasnosti za vrstu konstrukcije određenom tipu železničkih vozila,
    2. a zatim, odobravanje uvrštavanja u saobraćaj pojedinačnim vozilima koja odgovaraju toj vrsti konstrukcije kroz skraćeni postupak potvrđivanja pripadnosti toj vrsti.
2. Ova odredba ne utiče na primenu člana 10.

### **Član 5.**

#### **Nadležni organ**

1. Tehnički prijem za uvrštavanje železničkih vozila u međunarodni saobraćaj vrši nacionalni ili međunarodni organ nadležan za ovo pitanje u skladu sa važećim zakonom i propisima u svakoj od država–ugovornih strana.
2. Organi navedeni u tački 1. mogu da prenesu na priznata tela nadležnost za odobravanje tehničkog prijema, pod uslovom da ova tela obezbede nadzor. Nije dozvoljeno prenošenje nadležnosti za odobravanje tehničkog prijema na jedno železničko preduzeće dok se ostala isključuju iz te nadležnosti. Između ostalog, zabranjeno je prenošenje nadležnosti na upravljača infrastrukture koji direktno ili indirektno učestvuje u gradnji železničkih voznih sredstava.

### **Član 6.**

#### **Priznavanje tehničkog prijema**

Saglasnost za neku vrstu konstrukcije i uvrštavanje u saobraćaj, koji su odobreni u skladu sa ovim Jedinostvenim pravilima od strane nadležnih organa neke države–ugovorne strane kao i odgovarajući sertifikati priznaju se od strane organa, železničkih preduzeća i upravljača infrastrukture u ostalim državama–ugovornim

stranama bez neophodnosti njihove ponovne provere i novog tehničkog prijema u pogledu saobraćaja i korišćenja na teritoriji ovih ostalih država.

## **Član 7.**

### **Propisi o konstrukciji koji se primenjuju na vozila**

1. Da bi bila uvrštena u međunarodni saobraćaj, železnička vozila moraju biti u skladu:
  - a) sa propisima o konstrukciji navedenim u Prilozima Jedinostvenih pravila APTU,
  - b) i propisima o konstrukciji i opremi navedenim u Prilogu RID.
2. U odsustvu odredbi iz Priloga Jedinostvenih pravila APTU, na tehnički prijem se primenjuju opšte prihvaćena tehnička pravila. Čak i kada nije potvrđen u skladu sa postupkom predviđenim Jedinostvenim pravilima APTU, tehnički standard predstavlja dokaz da "know how" iz tog standarda predstavlja opšte prihvaćeno tehničko pravilo.
3. Da bi se omogućio tehnički razvoj, moguća su odstupanja od opšte prihvaćenih tehničkih pravila i propisa o konstrukciji navedenim u Prilozima Jedinostvenih pravila APTU, pod uslovom da je dokazano da:
  - a) bezbednost koja je bar jednaka onoj koja proističe iz poštovanja ovih pravila i propisa, i
  - b) interoperabilnost,ostaju zagantovani.
4. Kada neka od država–ugovornih strana ima nameru da, u skladu sa tačkom 2. odnosno tačkom 3., izvrši prijem nekog železničkog vozila, ta država mora odmah o tome da obavesti Generalnog sekretara Organizacije. Generalni sekretar dostavlja tu informaciju ostalim državama–ugovornim stranama. U roku od mesec dana od prijema obaveštenja Generalnog sekretara, jedna država–ugovorna strana može tražiti da se sazove Komisija stručnjaka za tehnička pitanja kako bi utvrdila da li su ispunjeni uslovi za primenu tačke 2. odnosno tačke 3. Komisija donosi odluku u roku od tri meseca počev od datuma dostavljanja Generalnom sekretaru zahteva za sazivanje Komisije.

## **Član 8.**

### **Propisi o konstrukciji koji se primenjuju na ostala vozna sredstva**

1. Da bi bila uvrštena u međunarodni saobraćaj, ostala železnička vozna sredstva moraju biti u skladu sa propisima o konstrukciji navedenim u Prilozima Jedinostvenih pravila APTU.
2. Član 7, tač. 2. do 4. primenjuju se po analogiji.
3. Obaveze država–ugovornih strana koje rezultiraju iz Evropskog sporazuma o glavnim međunarodnim železničkim prugama (AGC) od 31.05.1985. godine i Evropskog sporazuma o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC) od 01.02.1991. godine, kojima su ove države takođe pristupile, ostaju nepromenjene.

## Član 9.

### Propisi o saobraćaju

1. Železnička preduzeća koja eksploatišu neko železničko vozilo koje je uvršteno u međunarodni prevoz dužna su da poštuju propise koji se odnose na eksploataciju vozila u međunarodnom saobraćaju, navedene u Prilozima Jedinstvenih pravila APTU.
2. Preduzeća ili uprave koje u državama–ugovornim stranama upravljaju infrastrukturom, uključujući i sisteme bezbednosti saobraćaja i operativne sisteme namenjene i pogodne za upotrebu u međunarodnom saobraćaju, moraju da poštuju tehničke propise navedene u Prilozima Jedinstvenih pravila APTU i moraju da ih uvek ispunjavaju prilikom gradnje ili rukovođenja tom infrastrukturom.

## Član 10.

### Tehnički prijem

1. Tehnički prijem (saglasnost za vrstu konstrukcije, uvrštavanje u saobraćaj) vezan je za vrstu konstrukcije železničkog vozila ili za železničko vozilo.
2. Tehnički prijem može tražiti:
  - a) proizvođač,
  - b) železničko preduzeće,
  - c) imalac vozila,
  - d) vlasnik vozila.

Zahtev se može podneti bilo kom nadležnom organu, navedenom u članu 5., neke od država–ugovornih strana.
3. Onaj ko traži uvrštavanje u saobraćaj železničkih vozila po skraćenom postupku za tehnički prijem (član 4., tačka 1., pod b) ), mora uz zahtev priložiti sertifikat o saglasnosti za vrstu konstrukcije izdat u skladu sa članom 11., tačka 2., i mora na odgovarajući način dokazati da vozila za koja traži uvrštavanje u saobraćaj odgovaraju toj vrsti konstrukcije.
4. Tehnički prijem se odobrava bez obzira na stanovište podnosioca zahteva.
5. Tehnički prijem se odobrava u principu na neograničeno vreme. Prijem može biti opšti ili ograničen.
6. Saglasnost za vrstu konstrukcije može se povući kada bezbednost, zdravlje ili zaštita životne sredine više nisu zagarantovani prilikom saobraćaja železničkih vozila koja je trebalo da budu ili treba da budu izgrađena u skladu sa tom vrstom konstrukcije.
7. Uvrštavanje u saobraćaj se može povući u sledećim slučajevima:
  - a) kada železničko vozilo više ne ispunjava propise o konstrukciji iz Priloga Jedinstvenih pravila APTU, posebne uslove o prijemu prema članu 7., tačka 2. ili 3, ili propise o konstrukciji i opremi iz Priloga RID i ako imalac ne postupa u skladu sa zahtevima nadležnih organa za otklanjanje nedostataka u propisanom roku;
  - b) kada obaveze i uslovi koji proističu iz ograničenog prijema prema tački 5. nisu ispunjeni ili ispoštovani.

8. Samo onaj organ koji je dao saglasnost za vrstu konstrukcije ili je odobrio uvrštavanje u saobraćaj može da povuče ova odobrenja.
9. Uvrštavanje u saobraćaj se ukida u sledećim slučajevima:
  - a) kada nije izvršena tehnička provera, pregledi, održavanje i servisiranje železničkog vozila, kako je to propisano u Prilozima Jedinštenih pravila APTU, u posebnim uslovima prijema primenom člana 7., tačka 2. ili 3, ili u propisima o konstrukciji i opremi iz Priloga RID;
  - b) kada u slučaju teškog oštećenja nekog železničkog vozila nije izvršen nalog nadležnog organa da se vozilo dostavi na pregled;
  - c) u slučaju nepoštovanja ovih Jedinštenih pravila i propisa navedenih u Prilozima Jedinštenih pravila APTU;
  - d) kada nadležni organ donese takvu odluku.
10. Uvrštavanje u saobraćaj prestaje da važi u slučaju isključivanja železničkog vozila iz saobraćaja. Nadležni organ koji je odobrio uvrštavanje vozila u saobraćaj mora biti obavešten o njegovom isključivanju iz saobraćaja.
11. U odsustvu odredbi u ovim Jedinštenim pravilima, na postupak tehničkog prijema primenjuje se unutrašnje pravo države–ugovorne strane u kojoj je podnet zahtev za tehnički prijem.

## **Član 11.**

### **Sertifikati**

1. Saglasnost za vrstu konstrukcije i uvrštavanje u saobraćaj utvrđuju se odvojenim dokumentima pod sledećim nazivima: "Sertifikat o saglasnosti za vrstu konstrukcije" i "Sertifikat o uvrštavanju u saobraćaj".
2. U sertifikatu o saglasnosti, za vrstu konstrukcije moraju biti precizno navedeni sledeći podaci:
  - a) proizvođač te vrste konstrukcije železničkog vozila;
  - b) sve tehničke karakteristike koje su neophodne za identifikaciju vrste konstrukcije železničkog vozila;
  - c) ako je potrebno, posebni uslovi prevoza za tu vrstu konstrukcije železničkog vozila i za ona železnička vozila koja odgovaraju tom tipu konstrukcije.
3. U sertifikatu o uvrštavanju u saobraćaj, moraju biti precizno navedeni sledeći podaci:
  - a) imalac tog železničkog vozila;
  - b) sve tehničke karakteristike koje su neophodne za identifikaciju tog železničkog vozila; to se može uraditi i pozivom na sertifikat o prijemu vrste konstrukcije;
  - c) ako je potrebno, posebni uslovi za saobraćaj železničkog vozila;
  - d) ako je potrebno, period važenja;
  - e) servisiranje železničkog vozila koje je propisano u Prilozima Jedinštenih pravila APTU, u posebnim uslovima za prijem primenom člana 7., tačka 2. ili tačka 3., ili u propisima o konstrukciji i opremi navedenim u prilozima RID kao i ostali tehnički pregledi elemenata konstrukcije i određene opreme vozila.

4. Sertifikati se moraju štampati na najmanje dva jezika, od kojih bar jedan mora biti neki od radnih jezika Organizacije.

## **Član 12.**

### **Jedinstveni obrasci**

1. Organizacija propisuje jedinstvene obrasce za "Sertifikat o saglasnosti za vrstu konstrukcije" i "Sertifikat o uvrštavanju u saobraćaj". Komisija stručnjaka za tehnička pitanja će izraditi i usvojiti te obrasce.
2. Član 35., tačka 1. i tač. 3. do 5. Konvencije primenjuju se po analogiji.

## **Član 13.**

### **Banka podataka**

1. Organizacija treba da formira i pusti u rad banku podataka o železničkim vozilima koja su uvrštena u međunarodni saobraćaj.
2. Nadležni organi, ili eventualno tela koje ovi organi ovlaste za odobravanje uvrštenja železničkog vozila u saobraćaj, treba odmah da dostave Organizaciji podatke koji su neophodni za potrebe ovih Jedinstvenih pravila u vezi sa vozilima uvrštenim u međunarodni saobraćaj. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja utvrđuje koji podaci su neophodni. Samo ti podaci se unose u banku podataka. U svakom slučaju, Organizaciji treba dostaviti podatke o isključivanju iz saobraćaja, zvaničnom isključivanju, povlačenju uvrštavanja u saobraćaj i o izmenama vozila koje odstupaju od odobrene vrste konstrukcije.
3. Podaci koji su uneti u banku podataka, smatraće se samo kao dokaz o tehničkom prijemu železničkog vozila.
4. Unete podatke mogu koristiti:
  - a) države–ugovorne strane;
  - b) železnička preduzeća, koja učestvuju u međunarodnom prevozu čije se sedište nalazi u nekoj od država–ugovornih strana;
  - c) upravljači infrastrukture, čije se sedište nalazi u onoj državi–ugovornoj strani na čijoj se infrastrukturi odvija međunarodni prevoz;
  - d) proizvođači železničkih vozila, za ono što se odnosi na njihova vozila;
  - e) imaoci železničkih vozila, za ono što se odnosi na njihova vozila;
5. Podaci kojima imaoci prava, navedeni u tački 4., mogu da pristupe kao i uslovi pristupa, biće precizirani u jednom Prilogu ovih Jedinstvenih pravila. Taj Prilog će predstavljati sastavni deo ovih Jedinstvenih pravila. O sadržaju ovog Priloga odlučivaće Reviziona komisija u skladu sa postupkom predviđenim u čl. 16., 17. i 33., tačka 4. Konvencije.

## **Član 14.**

### **Natpisi i oznake**

1. Železničko vozilo, koje je uvršćeno u saobraćaj, mora imati:
  - a) oznaku koja jasno potvrđuje da je vozilo uvršćeno u međunarodni saobraćaj u skladu sa ovim Jedinstvenih pravilima, i
  - b) ostale natpise i oznake propisane u Prilozima Jedinstvenih pravila APTU.

2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja utvrđuje oznaku predviđenu u tački 1, pod a) kao i prelazne rokove tokom kojih železnička vozila koja su uvrštena u međunarodni saobraćaj mogu nositi natpise i oznake koji odstupaju od onih predviđenih u tački 1.
3. Član 35., tačka 1. i tač. 3. do 5. Konvencije, primenjuje se po analogiji.

#### **Član 15.**

##### **Održavanje**

Železnička vozila i ostala železnička vozna sredstva moraju biti dobro održavana tako da njihovo stanje ni na koji način ne utiče na bezbednost saobraćaja i ne ugrožava životnu sredinu ili zdravlje ljudi tokom vožnje ili njihovog korišćenja u međunarodnom prevozu. Za te svrhe, železnička vozila moraju biti podvrgnuta servisiranju i operacijama održavanja propisanim u Prilozima Jedinstvenih pravila APTU, u posebnim uslovima za uvrštavanje primenom člana 7., tačka 2. ili 3., ili u propisima o konstrukciji i opremi navedenim u Prilogu RID.

#### **Član 16.**

##### **Nesreće i teška oštećenja**

1. U slučaju nesreće ili teškog oštećenja železničkog vozila, upravljači infrastrukture, ako je potrebno zajedno sa imaočima i odnosnim železničkim preduzećima, treba da:
  - a) odmah preduzmu mere neophodne za osiguranje bezbednosti železničkog saobraćaja, zaštitu životne sredine i zdravlje ljudi, i
  - b) utvrde uzroke nesreće ili teškog oštećenja.
2. Teškim oštećenjem železničkog vozila smatra se ono oštećenje koje se ne može otkloniti manjim zahvatom, koji bi omogućio da vozilo bude uvršteno u voz i da saobraća na sopstvenim točkovima bez ugrožavanja saobraćaja.
3. O nesrećama i teškim oštećenjima odmah treba obavestiti organ koji je odobrio uvrštavanje vozila u saobraćaj. Taj organ može tražiti da se oštećeno vozilo, koje je možda već opravljeno, dostavi na pregled kako bi se razmotrila važnost odobrenog uvrštenja u saobraćaj. Ako je potrebno, ponovo će biti sproveden postupak odobravanja uvrštenja u saobraćaj.
4. Nadležni organi država–ugovornih strana treba da obaveste Organizaciju o uzrocima nesreće i teških oštećenja u međunarodnom prevozu. Na zahtev neke od država–ugovornih strana, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da ispita uzroke teških nesreća u međunarodnom prevozu da bi eventualno unapredila propise o konstrukciji i saobraćaju za železnička vozna sredstva i vozila koji su navedeni u Prilozima Jedinstvenih pravila APTU.

#### **Član 17.**

##### **Isključivanje iz saobraćaja i odbijanje vozila**

Nadležni organ naveden u članu 5., neko drugo železničko preduzeće ili upravljač infrastrukture ne mogu odbiti ili isključiti iz saobraćaja železničko vozilo ako su ispoštovana ova Jedinstvena pravila, propisi iz Priloga Jedinstvenih pravila APTU, posebni uslovi za uvrštavanje primenom člana 7., tačka 2. ili 3., kao i propisi o konstrukciji i opremi iz Priloga RID.

## **Član 18.**

### **Nepoštovanje propisa**

1. Saglasno tački 2. i članu 10., tačka 9, pod c), pravne posledice koje proisteknu iz nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i propisa navedenih u Prilozima Jedinstvenih pravila APTU regulišu se unutrašnjim pravom države–ugovorne strane čiji je nadležni organ odobrio uvrštavanje u saobraćaj, uključujući i pravila koja se odnose na sukob zakona.
2. Posledice u oblasti građanskog i krivičnog prava, koje proisteknu iz nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i propisa iz Priloga Jedinstvenih pravila APTU regulišu se, što se tiče infrastrukture, unutrašnjim pravom države–ugovorne strane u kojoj upravljač infrastrukture ima sedište, uključujući i pravila koja se odnose na sukob zakona.

## **Član 19.**

### **Sporovi**

Dve ili više država–ugovornih strana koje su u sporu koji se tiče tehničkog prijema železničkih voznih sredstava i vozila koja su namenjena za upotrebu u međunarodnom prevozu, mogu izneti spor pred Komisiju stručnjaka za tehnička pitanja, ako ne mogu da ga reše u direktnom razgovoru. Ovi sporovi mogu takođe biti izneti pred arbitražni sud, u skladu sa postupkom navedenim u Delu V Konvencije."

**Član 3.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku Republike Srbije – Međunarodni ugovori".